

Documento de análise

03

PT

Transporte de animais vivos na UE: desafios e oportunidades



TRIBUNAL
DE CONTAS
EUROPEU

2023

Índice

	Pontos
Síntese	I-X
Introdução	01-12
Âmbito e método da análise	13-17
Fatores subjacentes ao transporte de animais	18-62
Fatores regulamentares	19-38
Os Estados-Membros não aplicam uniformemente a legislação da UE em matéria de transporte de animais	20-23
A Política Agrícola Comum centra-se noutros elementos que não o bem-estar dos animais durante o transporte	24-28
Não existe uma norma comum para a rotulagem da carne	29-36
As recentes estratégias da UE propuseram um sistema alimentar mais sustentável	37-38
Fatores económicos	39-62
Especialização no setor da pecuária	40-43
Aumento da concentração no setor do abate	44-49
Os custos de produção e abate dos animais diferem entre os Estados-Membros	50-53
O sofrimento dos animais não se reflete nos custos de transporte ou nos preços da carne	54-57
As preferências dos consumidores podem influenciar o transporte de animais	58-62
Tendências no transporte de animais	63-79
Não existem dados centralizados exaustivos sobre o transporte de animais ao nível da UE	63-66
Tendências no transporte de animais dentro e fora da UE	67-73
Novas tecnologias para melhorar o acompanhamento do transporte de animais	74-79
Desafios e oportunidades	80-86

Anexo

Anexo I – Principais publicações analisadas

Siglas e acrónimos

Glossário

Equipa do TCE

Síntese

I Todos os anos, milhares de milhões de animais vivos são transportados dentro da UE, bem como importados e exportados, por estrada, mar, ar e caminho de ferro, por vários motivos como a reprodução, a engorda ou o abate. A UE adotou legislação sobre a proteção dos animais durante o transporte. As insuficiências detetadas pela Comissão Europeia e os estudos académicos sobre o tema demonstraram que as atuais normas de bem-estar nem sempre são respeitadas e surgiram questões sobre a sua adequação.

II A análise do Tribunal descreve os principais fatores subjacentes ao transporte de animais vivos e ilustra as tendências nesse domínio. Permite também contribuir para o debate sobre o transporte de animais a tempo da próxima revisão da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais. Não se trata de um relatório de auditoria, mas antes de uma análise baseada sobretudo em informações disponíveis ao público, em elementos recolhidos especificamente para o efeito e em trabalhos anteriores do Tribunal.

III O transporte de animais dentro da UE e para países terceiros é influenciado por vários fatores interligados (principalmente económicos e regulamentares). Os Estados-Membros não aplicam uniformemente a legislação da União em matéria de transporte de animais, existindo o risco de os transportadores explorarem as lacunas decorrentes dos diferentes sistemas nacionais de sanções. A Política Agrícola Comum apoiou a produção de animais a fim de assegurar um abastecimento estável de alimentos a preços acessíveis e incentivou medidas para promover níveis mais elevados de bem-estar dos animais nas explorações agrícolas, mas até à data não se centrou no seu bem-estar durante o transporte.

IV Os fatores económicos são a principal força motriz do transporte de animais. Num mercado único, operadores como os agricultores e os produtores de carne pretendem reduzir os custos, maximizar as receitas e otimizar as economias de escala explorando as diferenças de custos entre os Estados-Membros. É possível atenuar o impacto negativo que o transporte tem no bem-estar dos animais reduzindo o número e a duração das viagens, melhorando as condições de transporte dos animais vivos e procurando alternativas a estas deslocações.

V O nível de bem-estar dos animais durante o transporte não é tido em conta no custo do transporte e no preço da carne. De acordo com estudos académicos e da Comissão, a falta de dados dificulta o desenvolvimento de sistemas de incentivos que

poderiam encorajar as empresas de transporte a prevenir problemas de bem-estar dos animais e minimizar os incentivos económicos do incumprimento.

VI Os consumidores podem desempenhar um papel importante na promoção da mudança. Os inquiridos que responderam aos inquéritos da Comissão afirmaram que têm em conta o bem-estar dos animais quando compram produtos à base de carne, mas que não estão dispostos a pagar preços mais elevados se não estiverem informados sobre o bem-estar dos animais. Contudo, o elevado número de diferentes sistemas de rotulagem, especialmente ao nível nacional, e a falta de informações específicas dificultam a possibilidade de os consumidores fazerem escolhas informadas.

VII O Pacto Ecológico Europeu e a Estratégia do Prado ao Prato promovem a transição para um sistema alimentar mais sustentável que exigiria mudanças estruturais na cadeia de abastecimento e nos padrões de consumo alimentar. Numa perspetiva mais abrangente, existe uma relação entre o volume de carne consumida e o número de animais vivos transportados. Através de campanhas promocionais e programas de financiamento, a Comissão ajuda os agricultores da UE e a indústria alimentar a venderem os seus produtos agrícolas, incluindo carne (fresca, refrigerada e congelada) e preparados de carne.

VIII Os Estados-Membros registam a circulação dos animais em bases de dados nacionais de identificação e registo. Os dados relativos à circulação entre Estados-Membros ou à entrada na UE são registados numa base de dados da Comissão. Estas bases de dados foram criadas para inscrever a identificação dos animais, o registo das explorações agrícolas e a certificação sanitária para efeitos de controlo de doenças, não sendo atualmente adequadas para fornecer à Comissão dados centralizados exaustivos sobre o transporte de animais. A utilização de novas tecnologias pode melhorar o acompanhamento da circulação dos animais e também do bem-estar dos mesmos durante o transporte, cujo planeamento e logística podem ser otimizados com ferramentas digitais.

IX O Tribunal salientou também vários desafios que se colocam aos decisores políticos e às partes interessadas da UE:

- encontrar e adotar alternativas ao transporte de animais;
- prestar melhores informações para ajudar os consumidores a fazerem escolhas informadas;

- o promover mudanças estruturais no sentido de um sistema alimentar mais sustentável;
- o atribuir valor monetário ao sofrimento dos animais durante o transporte e tê-lo em conta nos custos do transporte e no preço da carne;
- o obter uma visão global centralizada e exaustiva do transporte de animais ao nível da UE e explorar novas tecnologias para acompanhar o transporte de animais, medir o bem-estar destes durante as viagens e promover a otimização logística.

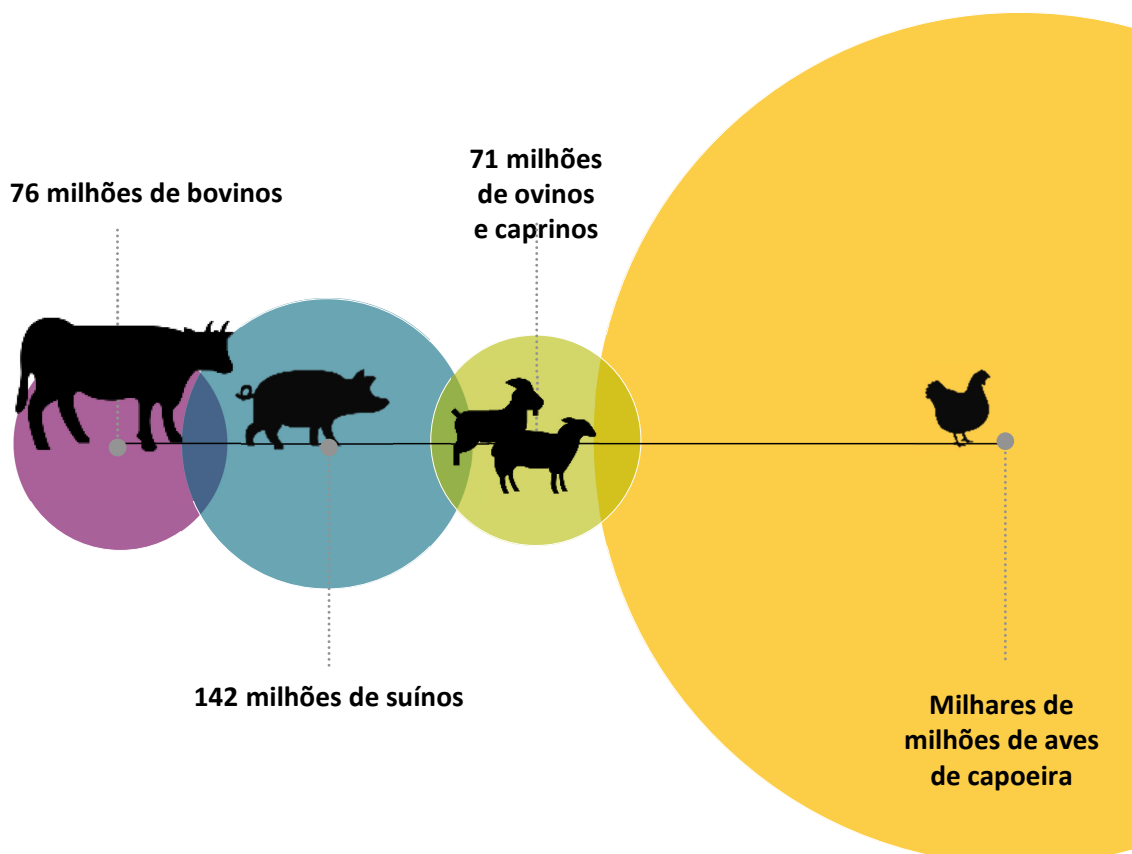
X O Tribunal assinalou as seguintes oportunidades conexas, que poderão ser tidas em conta na próxima revisão da legislação da UE:

- o promover o transporte de carne em vez de animais vivos e utilizar matadouros locais e móveis;
- o aumentar a transparência e a harmonização da rotulagem da carne, por exemplo através de um sistema de rotulagem da UE relativo ao bem-estar dos animais;
- o oferecer os incentivos adequados aos produtores, utilizadores e consumidores a fim de encorajar a adoção de comportamentos sustentáveis;
- o desenvolver uma metodologia para quantificar o sofrimento dos animais e incluí-lo nos custos de transporte e no preço da carne;
- o aproveitar o potencial da informática e dos desenvolvimentos tecnológicos para rastrear todas as viagens de animais, incluindo internas; utilizar câmaras e sensores para medir e controlar o bem-estar dos animais durante o transporte; utilizar ferramentas digitais para otimizar o planeamento e a logística do transporte de animais.

Introdução

01 Em 2021, os agricultores da UE criaram 76 milhões de bovinos, 142 milhões de suínos, 60 milhões de ovinos, 11 milhões de caprinos, além de milhares de milhões de aves de capoeira e outros animais, desde coelhos a cavalos (*figura 1*)¹.

Figura 1 – Animais criados na UE em 2021



Fonte: TCE, com base em dados do Eurostat e da DG EPRS.

02 Durante a sua vida, estes animais podem deslocar-se entre explorações agrícolas (para reprodução ou engorda) e para matadouros (para abate). Na maioria dos casos, permanecem no mesmo país, mas podem também viajar para outro Estado-Membro ou para um país terceiro. As distâncias percorridas e a duração das viagens podem variar consideravelmente².

¹ Eurostat, *Livestock population in numbers*; Serviço de Estudos do Parlamento Europeu (DG EPRS), *EU trade and transport of live animals* (2020), p. 1.

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

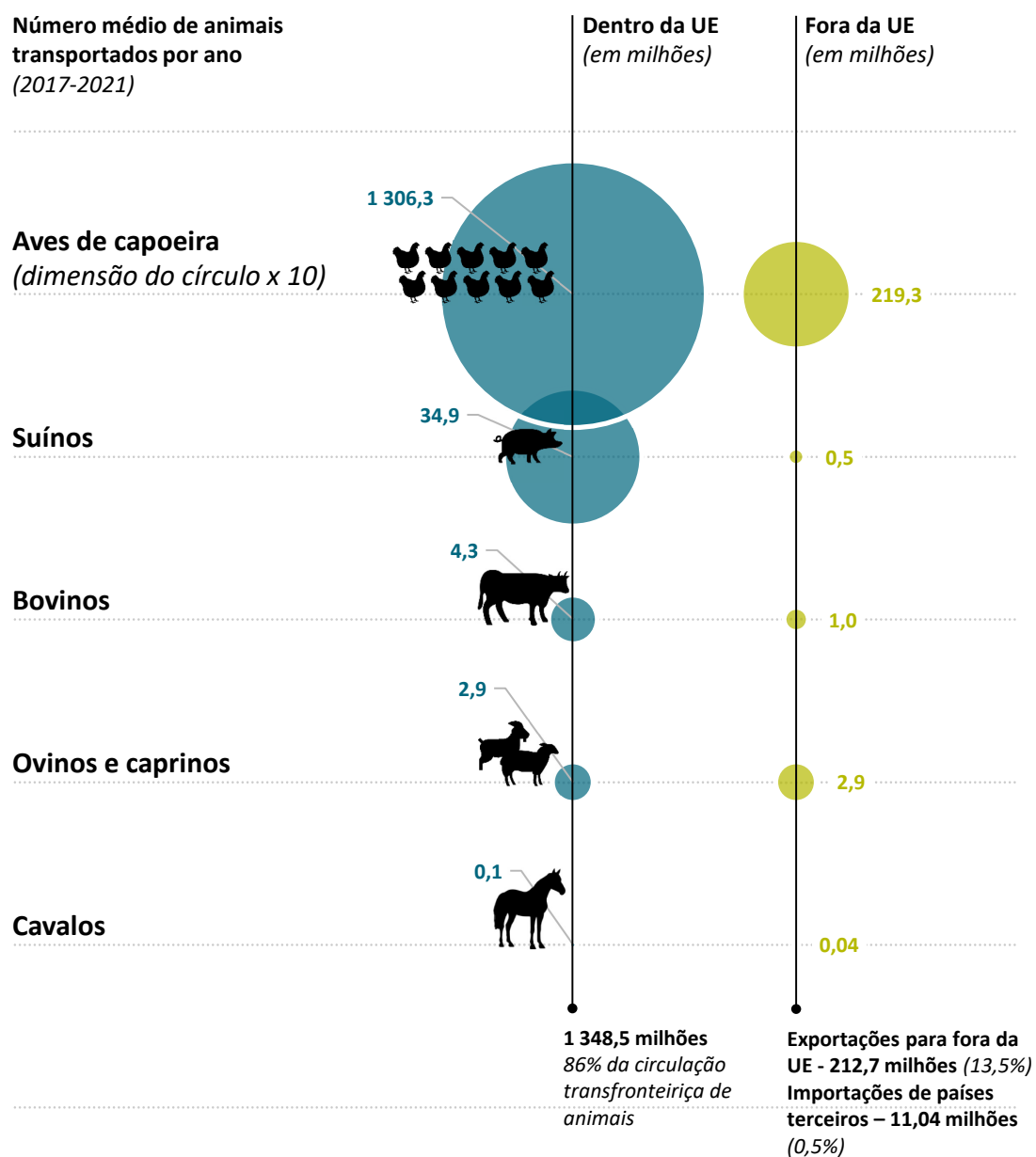
03 A Comissão (Eurostat) utiliza a seguinte classificação para o transporte de animais:

- o transporte interno (dentro de um Estado-Membro);
- o transporte dentro da UE (entre Estados-Membros);
- o transporte fora da UE (de ou para países terceiros)³.

04 Entre 2017 e 2021, o transporte transfronteiriço de animais (tanto em termos de número de animais como de peso) teve a seguinte composição: 86% de circulação dentro da UE; 13,5% de exportações para fora da UE; 0,5% de importações de países terceiros. Foram transportados 1,6 mil milhões de animais vivos entre Estados-Membros e de ou para países terceiros (ver [figura 2](#)).

³ Eurostat, [Statistics explained](#).

Figura 2 – Composição do transporte de animais vivos entre Estados-Membros e de ou para países terceiros, 2017-2021



Nota: a base de dados Comext não inclui dados relativos ao transporte interno.

Fonte: TCE, com base em dados da Comext.

05 Os animais podem ser transportados por estrada, mar, ar e caminho de ferro. Seja qual for o modo utilizado, o transporte representa uma fonte de *stress* para os animais, pelo que pode ter um impacto negativo no seu bem-estar⁴. Os animais são expostos a *stress* quando estão a ser carregados ou descarregados e, durante o transporte, podem sofrer de fome, sede, calor, falta de espaço e descanso⁵. O bem-estar dos animais depende da distância, da duração e das condições da viagem (por exemplo, espaço disponível, condições microclimáticas e rodoviárias, grau de consideração demonstrado pelos condutores)⁶.

06 Nos últimos anos, os cidadãos da UE tornaram-se cada vez mais preocupados com o bem-estar dos animais e as organizações não-governamentais (ONG) salientaram as más condições que os animais podem suportar durante o transporte⁷. Todas estas circunstâncias levantaram questões não só sobre a eficácia das regras da UE, mas também sobre os motivos que justificam o transporte de animais vivos em viagens demoradas ou de longo curso.

07 Em 2019, o Conselho⁸ salientou a necessidade de melhorar o bem-estar dos animais durante o transporte de longo curso e incentivou a Comissão a rever e atualizar a legislação da UE em vigor em matéria de transporte de animais. O Parlamento Europeu instou igualmente a Comissão a rever a legislação⁹ (*caixa 1*).

⁴ Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (EFSA), *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), p. 16.

⁵ Direção-Geral das Políticas Internas da União (DG IPOL) do Parlamento Europeu, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 7; EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), p. 5.

⁶ EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), p. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport: time to change the rules* (2021); Animals' Angels, *The myth of enforcement of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport* (2016).

⁸ Conselho, *Conclusões sobre o bem-estar dos animais* (2019), ponto 7.

⁹ Parlamento Europeu, *Resolução sobre a proteção dos animais durante o transporte* (2012), ponto 23; Parlamento Europeu, *Resolução sobre a execução do Regulamento (CE) nº 1/2005 do Conselho* (2019), ponto 68.

Caixa 1

Inquérito do Parlamento Europeu sobre a proteção dos animais durante o transporte

Em junho de 2020, o Parlamento Europeu criou a Comissão de Inquérito sobre a Proteção dos Animais durante o Transporte (ANIT) para analisar alegadas violações da aplicação das regras da UE em matéria de transporte de animais.

Em dezembro de 2021, esta comissão apresentou o seu relatório, no qual concluiu que as disposições da UE neste domínio não tinham plenamente em conta as diferentes necessidades dos animais e que os Estados-Membros nem sempre cumpriam essas disposições¹⁰.

Em janeiro de 2022, o Parlamento Europeu adotou uma recomendação final, instando a Comissão e os Estados-Membros a intensificarem os esforços para garantir que o bem-estar dos animais durante o transporte seja plenamente respeitado e a atualizarem as regras da UE. Em especial, o Parlamento solicitou restrições ao tempo de viagem, controlos à exportação de animais vivos para países terceiros e expressou uma preferência pelo transporte de carne em vez de animais vivos.

Fonte: página Web da [Comissão ANIT](#).

08 Em maio de 2020, a Comissão apresentou a sua [Estratégia do Prado ao Prado](#), na qual se comprometeu a rever a atual legislação da UE relativa ao bem-estar dos animais, nomeadamente as regras de transporte de animais, a fim de i) alinhar a legislação com os dados científicos mais recentes, ii) alargar o seu âmbito de aplicação, iii) facilitar a sua execução e iv) por fim, garantir um nível mais elevado de bem-estar dos animais. A Comissão tenciona propor legislação revista nesta matéria até ao final de 2023¹¹.

¹⁰ Parlamento Europeu, [Relatório sobre a análise de alegadas infrações e má administração na aplicação do Direito da União no que se refere à proteção dos animais durante o transporte dentro e fora da União](#) (2021).

¹¹ [Página Web](#) da Comissão sobre o processo de revisão [em inglês].

09 A Comissão é responsável por propor legislação da UE, acompanhar a respetiva aplicação pelos Estados-Membros, onde realiza controlos, e verificar que a legislação é corretamente aplicada e executada. Pode também intentar uma ação judicial contra um Estado-Membro que não tenha transposto e aplicado corretamente a legislação da UE¹².

10 Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação das regras da UE ao nível nacional, o que inclui a realização de inspeções oficiais e a adoção de medidas adequadas de controlo da aplicação¹³. Estabelecem normas sobre as sanções aplicáveis às infrações por incumprimento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação¹⁴, apresentando à Comissão um relatório anual sobre os resultados das inspeções realizadas¹⁵.

11 A Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (EFSA) é uma agência da UE criada em 2002 que presta aconselhamento científico sobre os riscos associados à cadeia alimentar, do prado ao prato, incluindo o bem-estar dos animais durante o transporte.

12 A Direção-Geral das Políticas Internas da União (DG IPOL) do Parlamento Europeu apoia esta instituição no exercício e no desenvolvimento dos seus poderes legislativos e de controlo no domínio das políticas internas, incluindo o transporte de animais.

¹² TCE, [Relatório Especial 31/2018](#), *Bem-estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática*, figura 2.

¹³ TCE, [Relatório Especial 31/2018](#), *Bem-estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática*, figura 2.

¹⁴ Artigo 25º do [Regulamento \(CE\) nº 1/2005](#).

¹⁵ Artigo 27º, nº 2, do [Regulamento \(CE\) nº 1/2005](#).

Âmbito e método da análise

13 A análise do Tribunal descreve os principais fatores subjacentes ao transporte de animais vivos, centrando-se no papel das políticas da UE e nos fatores económicos, e ilustra as tendências desse transporte. Neste documento de análise, o termo "animais vivos" deve ser entendido como referindo-se aos seguintes animais terrestres: bovinos, suínos, aves de capoeira, ovinos, caprinos e cavalos (tanto para produção de carne como para reprodução ou competições). Excluem-se do âmbito da análise os animais de companhia, de laboratório, de jardins zoológicos e de circo.

14 Não se trata de um relatório de auditoria, mas antes de uma análise baseada sobretudo em informações disponíveis ao público, em elementos recolhidos especificamente para o efeito e no relatório do Tribunal sobre o bem-estar dos animais, publicado em 2018¹⁶. O Tribunal analisou a legislação pertinente da UE, incluindo a Política Agrícola Comum e as regras em matéria de rotulagem e higiene. Analisou publicações relevantes do Parlamento Europeu, da Comissão, dos Estados-Membros, das Instituições Superiores de Controlo, de instituições académicas, de ONG e de associações profissionais (*anexo I*). A análise dos fatores que influenciam o transporte de animais centra-se nas razões pelas quais os animais circulam tanto dentro da UE como para países terceiros.

15 O Tribunal analisou dados das bases de dados TRACES e Comext da UE, bem como outros conjuntos de dados do Eurostat, sobretudo do período de 2017-2021. Uma vez que não existem dados disponíveis ao público sobre o transporte interno, as análises realizadas não cobrem este aspeto: referem-se apenas ao transporte dentro ou fora da UE, conforme especificado em cada figura.

16 O Tribunal entrevistou funcionários da Comissão; consultou associações profissionais nos setores da agricultura e da produção de carne e ONG ativas no domínio da proteção dos animais; utilizou os contributos de peritos académicos para apoiar a análise do impacto dos fatores económicos sobre o transporte de animais. Para melhor compreender as questões em causa, o Tribunal participou numa visita de informação à Polónia para se encontrar com as autoridades nacionais e visitar instalações envolvidas no transporte de animais (a saber, um matadouro e um posto de controlo onde os animais param e descansam durante as viagens de longo curso).

¹⁶ TCE, *Relatório Especial 31/2018, Bem-estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática*.

17 A publicação desta análise no início de 2023 permite contribuir para o debate em curso sobre o transporte de animais a tempo da próxima revisão da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais, a realizar pela Comissão.

Fatores subjacentes ao transporte de animais

18 O transporte de animais dentro da UE e para países terceiros pode ser influenciado por vários fatores¹⁷ que, para efeitos da presente análise, estão classificados em duas categorias interligadas:

- o regulamentares;
- o económicos.

Fatores regulamentares

19 Na legislação, políticas e iniciativas da UE atualmente em vigor e que afetam direta ou indiretamente o transporte de animais incluem-se os elementos apresentados em seguida.

- o **Legislação da UE em matéria de transporte de animais**: constitui a base de referência da União que os Estados-Membros devem respeitar para garantir o bem-estar dos animais durante o transporte.
- o **Política Agrícola Comum (PAC)**: através das suas regras e incentivos, a PAC pode influenciar a forma como cada agricultor escolhe gerir as suas terras, culturas e animais.
- o **Políticas de rotulagem da UE**: com base em requisitos obrigatórios ou voluntários, a rotulagem ajuda os consumidores a fazerem escolhas informadas quando comprem alimentos. A carne vendida na UE pode ostentar indicações diferentes, como a **rotulagem da origem** e a **rotulagem relativa ao bem-estar dos animais**.
- o **Sistema de indicações geográficas e sistema de especialidades tradicionais garantidas**: estes regimes de qualidade da UE protegem as designações de produtos específicos para promover as suas características únicas, relacionadas com a sua origem geográfica ou modos de produção tradicionais. É obrigatória a rotulagem com o símbolo da UE.

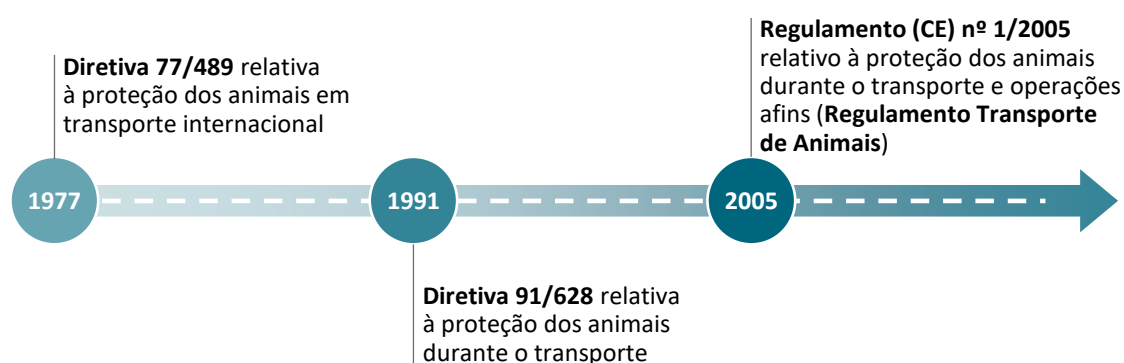
¹⁷ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), secção 2.

- **Pacto Ecológico Europeu**: introduzido em 2019, trata-se de uma estratégia que visa eliminar as emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2050 e fazer a transição para um sistema alimentar sustentável.
- **Estratégia do Prado ao Prato**: lançada em 2020, visa acelerar a transição ao longo de toda a cadeia de abastecimento alimentar.
- **"Pacote Higiene" da UE**: adotado em 2004, criou um quadro regulamentar único em matéria de higiene aplicável a todos os géneros alimentícios e operadores do setor alimentar, abrangendo todas as fases da cadeia de abastecimento alimentar, incluindo os matadouros.
- **Lei da Saúde Animal**: aplicável desde abril de 2021, regula a rastreabilidade dos animais para ajudar a prevenir doenças animais transmissíveis.

Os Estados-Membros não aplicam uniformemente a legislação da UE em matéria de transporte de animais

20 A UE introduziu pela primeira vez legislação sobre a proteção dos animais durante o transporte há mais de 40 anos. A [figura 3](#) mostra os principais marcos. A legislação em vigor (o [Regulamento Transporte de Animais](#)) define as responsabilidades das várias partes na cadeia de transporte e regula o transporte de animais vertebrados vivos dentro da UE, incluindo os controlos dos animais à entrada ou saída da União¹⁸.

Figura 3 – Principal legislação da UE sobre o bem-estar dos animais durante o transporte



Fonte: TCE.

¹⁸ TCE, *Background paper: Animal welfare in the EU* (2018), p. 6.

21 De acordo com as respostas a uma consulta pública lançada pela Comissão em 2021, as regras da UE em matéria de bem-estar dos animais, incluindo o Regulamento Transporte de Animais, facilitaram o comércio e melhoraram a concorrência na Europa, eliminando os obstáculos ao comércio de animais vivos no mercado único¹⁹. O mesmo foi confirmado pela avaliação da legislação da UE nessa matéria realizada pela Comissão em 2010²⁰.

22 Porém, a Comissão detetou insuficiências na aplicação do Regulamento Transporte de Animais, especialmente nos controlos oficiais efetuados pelos Estados-Membros relativamente a viagens para países terceiros e ao transporte de animais inaptos²¹. Em 2020, os Estados-Membros realizaram mais de 900 000 controlos oficiais e aplicaram quase 8 000 sanções, relativas sobretudo às seguintes questões:

- o aptidão dos animais (bovinos e suínos);
- o práticas de transporte (aves de capoeira);
- o problemas com a documentação de transporte (ovinos, caprinos, cavalos e burros²²).

23 Uma vez que o estabelecimento e a aplicação de sanções competem aos Estados-Membros, existem diferenças significativas nos procedimentos administrativos e sancionatórios, nos tipos de sanções impostas por incumprimento e na sua gravidade²³. Como descobriram os investigadores, as diferenças entre os Estados-Membros em termos de aplicação podem dar origem a que as empresas de transporte optem por um itinerário mais longo, a fim de evitarem os Estados-Membros com regras locais mais apertadas ou que apliquem o Regulamento Transporte de

¹⁹ Comissão, Relatório de síntese, *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 Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 25.

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

²² Documento de trabalho dos serviços da Comissão [em inglês] que acompanha o *Report from the Commission on the overall operation of official controls carried out 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. 28-31.

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

Animais de forma mais rigorosa²⁴. No seu relatório de 2011 sobre o impacto do Regulamento Transporte de Animais, a Comissão reconheceu a necessidade de uma aplicação mais harmonizada das regras no setor dos transportes²⁵.

A Política Agrícola Comum centra-se noutros elementos que não o bem-estar dos animais durante o transporte

24 A Política Agrícola Comum (PAC) foi criada em 1962. Para atingir o seu objetivo de assegurar o abastecimento estável de alimentos a preços acessíveis, encorajou inicialmente os agricultores a produzirem alimentos, garantindo os preços dos principais produtos agrícolas (como a carne de bovino) e o rendimento dos agricultores²⁶. Este incentivo mudou o setor da pecuária tradicional, levando à sua especialização e concentração e, por conseguinte, afetando o transporte de animais vivos²⁷.

25 Após a primeira grande reforma em 1992, a PAC reduziu gradualmente o apoio aos preços e introduziu pagamentos diretos associados à superfície de produção e a determinados animais (bovinos e ovinos)²⁸. As reformas posteriores, a partir de 2003, diminuíram ainda mais a relação entre os pagamentos diretos e o tipo e a quantidade de produtos produzidos pelos agricultores. Ao mesmo tempo, estas reformas introduziram regras ambientais e de bem-estar dos animais mais rigorosas, que os agricultores têm de respeitar para receberem os pagamentos²⁹. A nova PAC, que entrou em vigor em 2023, não introduziu alterações significativas que afetem o transporte de animais em termos de volumes ou de condições de bem-estar.

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

²⁵ Comissão, *Relatório sobre o impacto do Regulamento (CE) nº 1/2005 relativo à proteção dos animais durante o transporte*, COM(2011) 700, p. 12.

²⁶ Comissão, *Future of EU livestock: How to contribute to a sustainable agricultural sector?* (2020), p. 38.

²⁷ Comissão, *Future of EU livestock: How to contribute to a sustainable agricultural sector?* (2020), p. 36.

²⁸ Comissão, *A PAC explicada* (2017).

²⁹ Comissão, *A PAC explicada* (2017).

26 A concessão da maior parte do apoio da PAC está associada ao cumprimento de dois conjuntos de condições de base:

- o as boas condições agrícolas e ambientais (BCAA), que não abrangem o bem-estar dos animais;
- o os requisitos legais de gestão (RLG), que se referem a requisitos regulamentares fora da PAC³⁰. Estes incluem as diretivas da UE relativas ao bem-estar dos animais³¹, mas não o Regulamento Transporte de Animais.

27 A PAC financia medidas de bem-estar dos animais nos programas de desenvolvimento rural dos Estados-Membros, incidindo sobre as condições na exploração agrícola e não durante o transporte. A partir de 2023, para além das intervenções no âmbito do desenvolvimento rural, a PAC prevê pagamentos diretos sob a forma de "regimes ecológicos" para o clima, o ambiente e o bem-estar dos animais, que incluem compromissos que vão além dos requisitos mínimos da UE ou nacionais³². A Comissão publicou uma ficha informativa que enumera as práticas agrícolas que os regimes ecológicos podem apoiar, mas estas não abrangem as operações relacionadas com os transportes³³.

28 As medidas de desenvolvimento rural também financiam investimentos em ativos físicos, regimes de qualidade e agricultura biológica, aspetos que podem incentivar a adoção de normas mais elevadas em matéria de bem-estar dos animais³⁴. Por exemplo, na Polónia, a PAC financiou um "programa de carne de bovino de qualidade", que incluía requisitos de bem-estar dos animais relativamente a alojamento, utilização de antibióticos, bem como condições de transporte e abate³⁵. A PAC permite financiar alternativas ao transporte de animais: em Malta, concedeu

³⁰ Comissão, *Study on CAP measures and instruments promoting animal welfare and reduction of antimicrobials use* (2022), p. 7.

³¹ Diretiva 2008/119/CE relativa às normas mínimas de proteção dos vitelos; Diretiva 2008/120/CE relativa às normas mínimas de proteção de suínos; Diretiva 98/58/CE relativa à proteção dos animais nas explorações pecuárias.

³² Artigo 31º do Regulamento (UE) 2021/2115.

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

³⁴ Comissão, *Study on CAP measures and instruments promoting animal welfare and reduction of antimicrobials use* (2022), pp. 7-10 e 48-50.

³⁵ Comissão, *Study on CAP measures and instruments promoting animal welfare and reduction of antimicrobials use* (2022), pp. 53 e 69.

apoio a um pequeno matadouro ligado a uma exploração de coelhos e, na Letónia, a um matadouro móvel para utilização comunitária.

Não existe uma norma comum para a rotulagem da carne

29 A indicação do país de origem (**rotulagem da origem**) é obrigatória ao nível da UE para a carne de bovino (desde 2000)³⁶ e para a carne de suíno, de aves de capoeira, de ovino e de caprino (desde 2015)³⁷. Não existem requisitos obrigatórios para outras carnes, como as de cavalo e de coelho. No âmbito da sua Estratégia do Prado ao Prato, a Comissão está a ponderar alargar os requisitos obrigatórios de indicação da origem a outros produtos alimentares³⁸.

30 O atual quadro jurídico da UE exige a prestação de informações específicas sobre a origem, em função do tipo de carne (**quadro 1**).

Quadro 1 – Informações constantes da rotulagem da origem

Tipo de carne	Requisitos de rotulagem
Carne de bovino	É obrigatório indicar os locais de nascimento, de criação e de abate.
Carne de suíno, de aves de capoeira, de ovino e de caprino	Não é obrigatório indicar o local de nascimento. É obrigatório indicar os locais de criação e abate, mas: ○ a definição do conceito de "criação" permite que o animal passe um curto período num país diferente do indicado no rótulo como país de criação; ○ as indicações dos locais de criação e abate podem ser substituídas pela indicação "Origem", se o operador da empresa do setor alimentar conseguir provar que a carne foi obtida a partir de animais nascidos, criados e abatidos num único país.

Fonte: TCE.

31 Um inquérito aos consumidores realizado pela Comissão em 2020 revelou insuficiente compreensão dos termos "criado em" e "origem". A maioria dos

³⁶ Artigo 25º do Regulamento (CE) nº 1760/2000.

³⁷ Artigo 9º do Regulamento de Execução (UE) nº 1337/2013.

³⁸ Comissão, Estratégia do Prado ao Prato, COM(2020) 381, p. 15.

consumidores interpreta "criado em" como designando o país onde o animal passou toda a sua vida ou como o país de nascimento do animal³⁹.

32 Utilizam-se outros tipos de rótulos no **sistema de indicações geográficas** da UE (ponto 19), que designa um produto cuja qualidade ou reputação está relacionada com a sua origem geográfica. Os produtos derivados de animais podem utilizar os seguintes dois sistemas de rotulagem: denominação de origem protegida e indicação geográfica protegida (*quadro 2*)

Quadro 2 – Limitações na transparência dos rótulos da indicação geográfica da UE

Denominação de origem protegida	Indicação geográfica protegida
Todas as fases de produção (nascimento, criação e abate) devem ocorrer na área geográfica definida.	Pelo menos uma fase de produção deve ocorrer na área definida. O animal pode nascer ou ser abatido em locais diferentes da área geográfica abrangida pela indicação geográfica protegida.

Fonte: TCE.

33 O **sistema de especialidades tradicionais garantidas** (ponto 19) também utiliza rótulos especiais para os produtos alimentares. Destaca aspetos tradicionais, como a forma como o produto é fabricado ou a sua composição, sem os relacionar com uma área geográfica específica. Este regime de qualidade protege o método de produção, mas o produto em si pode ser produzido noutro local.

34 Atualmente, existe um **sistema de rotulagem relativo ao bem-estar dos animais** (ponto 19) que é obrigatório em toda a UE e se aplica aos ovos de mesa. A marcação dos ovos depende do sistema utilizado para a criação das galinhas poedeiras.

³⁹ Documento de trabalho dos serviços da Comissão, *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; Comissão, *Relatório de avaliação da indicação obrigatória do país de origem ou do local de proveniência da carne fresca de suíno, aves de capoeira, ovino e caprino* COM(2021) 462, p. 6.

As normas de comercialização da carne de aves de capoeira definem determinados termos opcionais, que incluem também referências aos diferentes tipos de criação⁴⁰.

35 Não existindo outras regras específicas da UE, os produtos que respeitam as normas em matéria de bem-estar dos animais estão sujeitos a certificação voluntária ao nível nacional⁴¹. Por conseguinte, surgiram vários regimes nacionais de rotulagem, que seguem abordagens distintas, oferecem níveis diferentes de proteção do bem-estar dos animais e podem confundir os consumidores⁴². No âmbito da sua Estratégia do Prado ao Prato, a Comissão anunciou que iria analisar as opções de rotulagem relativa ao bem-estar dos animais⁴³.

36 De acordo com um estudo de 2022⁴⁴, dois terços dos consumidores consideravam que as informações à sua disposição não eram suficientes para fazer escolhas informadas com base no bem-estar dos animais. Quase metade gostaria de receber mais informações sobre as condições de abate (40%) e a alimentação adequada (40%), estando os consumidores menos interessados na duração (16%) e nas condições (16%) do transporte.

As recentes estratégias da UE propuseram um sistema alimentar mais sustentável

37 O transporte de animais envolve custos ambientais significativos⁴⁵. Foram realizados estudos específicos que compararam o impacto do transporte de carne e carcaças de animais com o transporte de animais vivos e que demonstraram que

⁴⁰ DG 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 Artigos 36º e 37º do Regulamento (UE) nº 1169/2011; Comunicação da Comissão, *Orientações da UE sobre as melhores práticas para o funcionamento dos sistemas voluntários de certificação dos produtos agrícolas e géneros alimentícios* (2010).

⁴² Comissão, Avaliação de impacto inicial, *Inception Impact Assessment on animal welfare* (2021), p. 2.

⁴³ Comissão, *Estratégia do Prado ao Prato*, COM(2020) 381, p. 9.

⁴⁴ Comissão, *Study on animal welfare labelling* (2022), pp. 18-21.

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

o primeiro é mais sustentável do ponto de vista ambiental e das alterações climáticas⁴⁶.

38 O Pacto Ecológico Europeu e a Estratégia do Prado ao Prato promovem a transição para um sistema alimentar mais sustentável. O Pacto Ecológico sugere que o preço dos transportes deve refletir o seu impacto no ambiente. A utilização de incentivos financeiros bem concebidos pode desempenhar um papel direto, enviando os sinais corretos em matéria de preços e proporcionando os incentivos adequados ao comportamento sustentável dos produtores, utilizadores e consumidores⁴⁷. Segundo a Comissão, essa transição não pode ser encarada sem alterações estruturais na cadeia de abastecimento e nos padrões de consumo alimentar⁴⁸.

Fatores económicos

39 Vários fatores (como as condições naturais de produção) influenciam o transporte de animais vivos, mas os fatores económicos são a principal força motriz do transporte de animais. No contexto do mercado único da UE, os operadores tiram proveito das diferenças nos custos de produção e de abate entre os Estados-Membros para reduzirem os custos e maximizarem as receitas⁴⁹. O Tribunal detetou cinco principais fatores económicos que incentivam o transporte de animais vivos:

- o especialização no setor da pecuária;
- o concentração no setor do abate;
- o diferenças nos custos de produção e de abate de animais entre os Estados-Membros;
- o pouca relevância dos custos de transporte;
- o preferências dos consumidores.

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

⁴⁷ Comissão, *Pacto Ecológico Europeu*, COM(2019) 640, p. 20.

⁴⁸ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 49.

⁴⁹ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 15.

Especialização no setor da pecuária

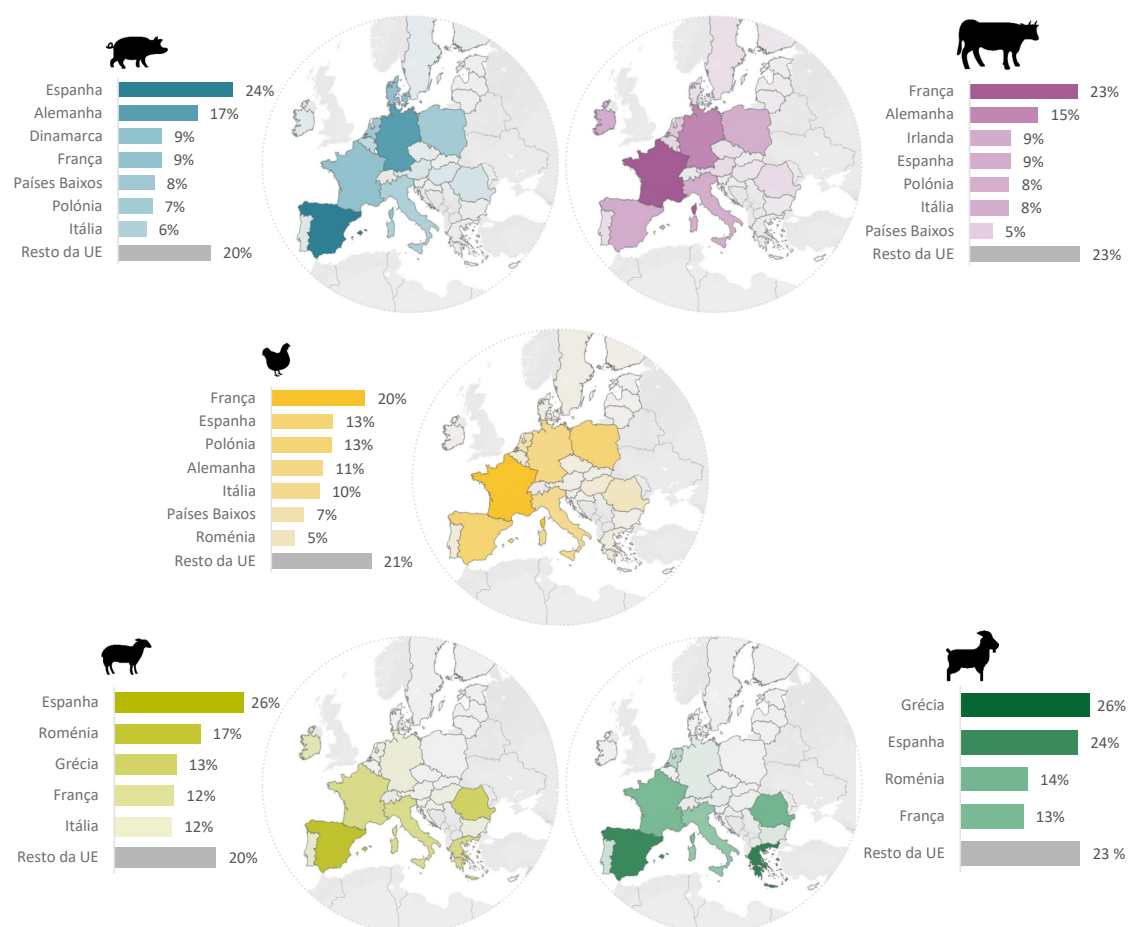
40 Há mais de 70 anos que o setor da pecuária deu início a um processo de modernização e intensificação que visa maximizar a produção por animal e reduzir os custos⁵⁰. Alguns territórios da UE tornaram-se altamente especializados na produção animal intensiva, outros na produção vegetal, também devido às condições naturais de produção (por exemplo, as superfícies de pastagem têm uma maior concentração de produção de leite e vitelas destinadas à produção de leite). Entre 2005 e 2016, o número total de explorações agrícolas diminuiu 28,6% e o das explorações com pecuária 37,6%⁵¹. Embora haja menos explorações agrícolas, a dimensão das remanescentes aumentou.

41 O número de bovinos, suínos, ovinos e caprinos na UE-27 manteve-se relativamente estável entre 2010 e 2020, ao passo que o número de aves de capoeira aumentou. A produção de animais não está repartida uniformemente em toda a UE (*figura 4*), existindo também diferenças na densidade da produção de animais entre regiões de um mesmo Estado-Membro.

⁵⁰ Comissão, *Future of EU livestock: How to contribute to a sustainable agricultural sector?* (2020), p. 36.

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

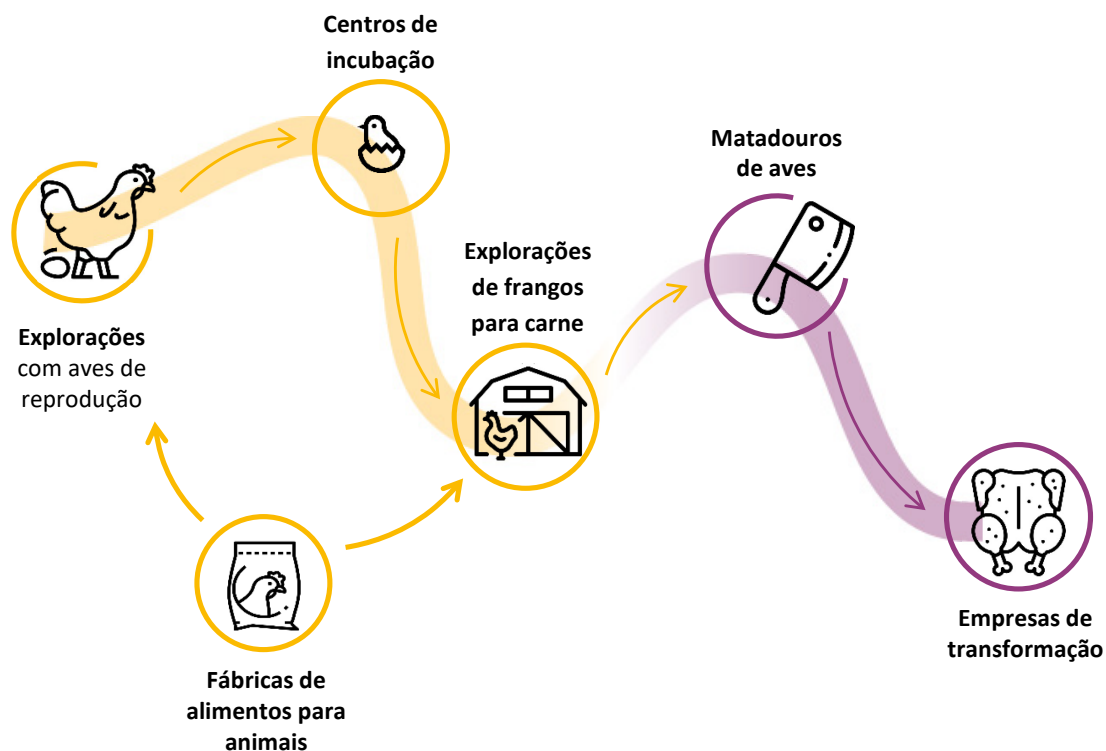
Figura 4 – Repartição dos animais pelos Estados-Membros (aves de capoeira: 2016; suínos, bovinos, ovinos e caprinos: 2021)



Fonte: TCE, com base em dados do Eurostat.

42 A especialização ocorre ao nível regional, mas também ao nível das explorações agrícolas, que se especializam numa espécie (por exemplo, ovos ou carne de aves de capoeira, suínos, vitelos ou vacas leiteiras) ou numa fase da produção (por exemplo, reprodução ou engorda). A [figura 5](#) ilustra o exemplo do setor das aves de capoeira.

Figura 5 – Especialização no setor das aves de capoeira



Fonte: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector, base year 2017* (2018), p. 17.

43 Esta especialização é um dos fatores que contribui para o transporte de animais entre Estados-Membros, por exemplo:

- os suínos engordados e abatidos na Alemanha nascem frequentemente na Dinamarca ou nos Países Baixos⁵²;
- os bovinos nascidos em França, na Irlanda ou na Lituânia são muitas vezes engordados e abatidos em Espanha ou Itália (*caixa 2*).

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

Caixa 2

A produção de carne de bovino em Itália e Espanha depende de vitelos provenientes de outros Estados-Membros

Itália produz carne de vitela e Espanha produz carne de vaca. Ambos os países dependem principalmente de bovinos de origem nacional, mas também importam vitelos de outros Estados-Membros para dar resposta à:

- **procura sazonal:** Itália importa gado de abril a junho para compensar o abastecimento insuficiente de fontes nacionais durante este período e para assegurar o abastecimento de carne de vitela quando a procura nacional é mais elevada, em dezembro e janeiro;
- **procura para exportação:** Espanha (Catalunha e Aragão) depende das importações de vitelos para satisfazer a procura crescente de bovinos a exportar para abate no Médio Oriente.

Fonte: Comissão, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), pp. 25-29.

Aumento da concentração no setor do abate

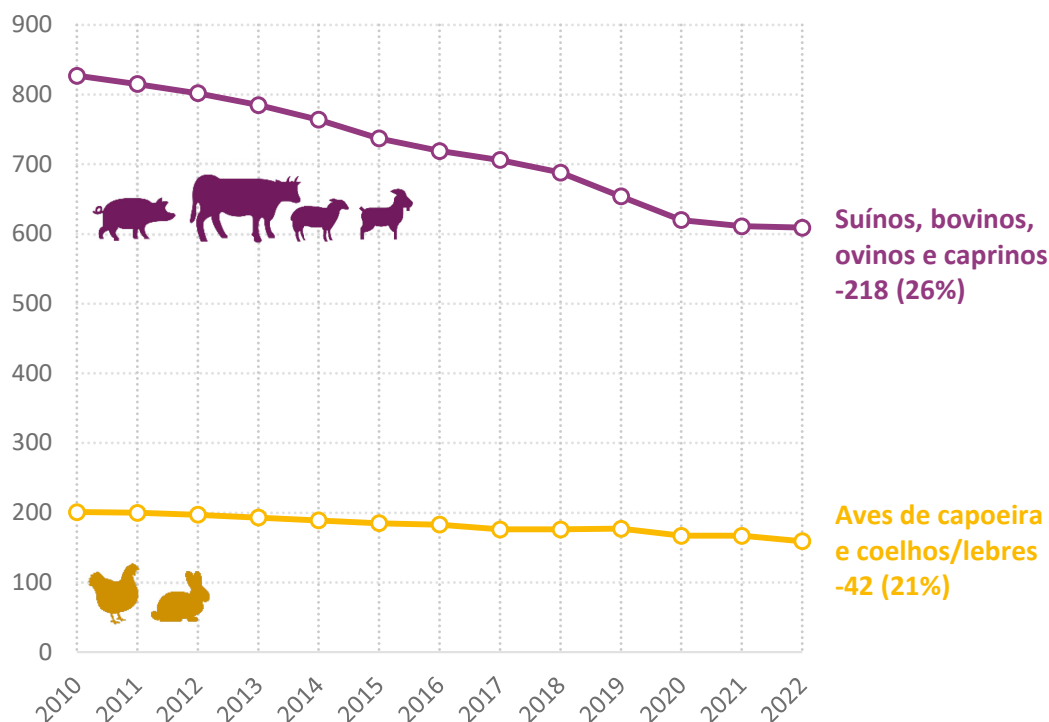
44 Não existem dados exaustivos sobre o número de matadouros na UE, mas o setor passou por um processo de consolidação, com uma tendência para haver cada vez menos matadouros, mas de maior dimensão⁵³. A **figura 6** mostra a evolução na Polónia desde 2010. A entrada em vigor do "Pacote Higiene" da UE (ponto **19**) em 2006 acelerou esta tendência. Para muitos matadouros de pequena dimensão foi difícil respeitar os requisitos de higiene mais rigorosos da nova legislação e continuarem a ser economicamente viáveis⁵⁴.

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 – Número de matadouros na Polónia (2010-2022)

Número de matadouros



Fonte: TCE, com base nos dados fornecidos pelas autoridades polacas.

45 Os matadouros de maior dimensão têm mais facilidade em cumprir as regras de higiene mais rigorosas. No entanto, uma vez que operam geralmente com margens de lucro reduzidas, têm de manter uma elevada produtividade para obter economias de escala, o que exige um número suficientemente alto de animais provenientes de uma área geográfica mais vasta. Tendem também a especializar-se em tipos específicos de animais, como porcos, porcas, vitelos, touros, aves de capoeira ou borregos. Todas estas questões contribuíram para a diminuição do número de matadouros e levaram a um aumento do transporte de longo curso e a um aumento potencial do transporte transfronteiriço de animais vivos para abate, especialmente no caso dos animais pertencentes a pequenas categorias em termos de número, como perus ou animais no final da sua vida produtiva (por exemplo, galinhas poedeiras)⁵⁵.

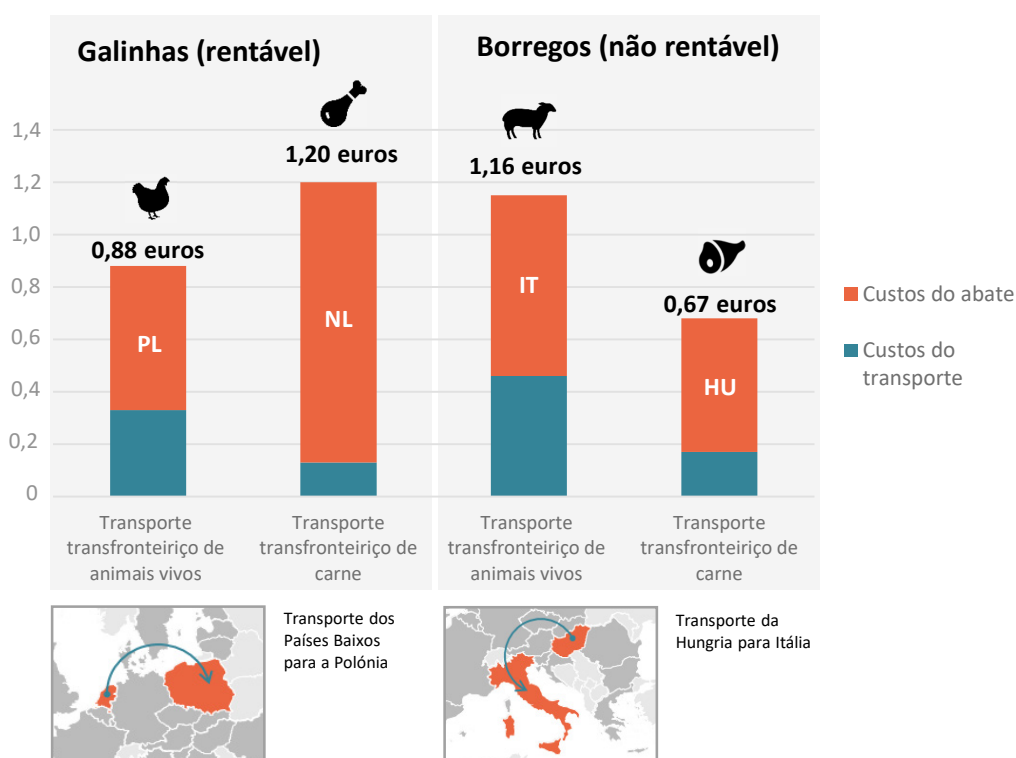
⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 11.

46 Dois estudos⁵⁶ avaliaram as vantagens e desvantagens do transporte de longo curso de animais vivos para abate, em comparação com o abate local seguido do transporte da carne. Ambos concluíram que o transporte de carne em vez de animais vivos pode ser mais sustentável em termos de bem-estar dos animais.

47 O estudo de 2017 estimou os custos relacionados com o transporte de galinhas poedeiras no final do seu período produtivo dos Países Baixos para a Polónia e de borregos vivos da Hungria para Itália (*figura 7*). No primeiro caso, devido aos preços mais elevados de abate nos Países Baixos do que na Polónia, era mais barato transportar animais vivos do que carne. No segundo caso, embora fosse mais barato o contrário, os borregos foram ainda assim transportados porque prevaleceram outros fatores (por exemplo, a reduzida capacidade de abate na Hungria)⁵⁷.

Figura 7 – Custo do transporte de animais vivos em comparação com o transporte de carne

Euros por quilograma de carne



Fonte: Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), pp. 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 Uma possibilidade para reduzir o transporte de animais consiste em aproximar o abate do local de produção, através do desenvolvimento de matadouros locais e de instalações móveis de abate. Os investigadores concluíram que, no caso dos suínos e bovinos na Suécia, um número suficiente de matadouros móveis e de pequena escala tornaria quase desnecessárias as viagens superiores a quatro horas⁵⁸. Contudo, os matadouros locais e móveis representam soluções de pequena escala que dão resposta a nichos de procura e a necessidades específicas⁵⁹:

- **matadouros locais:** na Alemanha, alguns matadouros locais especializaram-se em produtos de qualidade superior, transformados de forma tradicional, utilizando carne proveniente da própria região e oferecendo uma cadeia de abastecimento transparente desde a exploração agrícola até ao talho⁶⁰. Do mesmo modo, na Suécia, as normas regulamentares rigorosas em matéria de bem-estar dos animais e a crescente concentração dos consumidores em carne sustentável de origem local incentivaram os investimentos na produção em pequena escala de produtos de qualidade superior⁶¹.
- **matadouros móveis:** podem constituir uma solução complementar para satisfazer necessidades específicas, por exemplo, para evitar o transporte de vacas inaptas em fim de vida produtiva⁶². Porém, enfrentam também desafios em termos de logística e rentabilidade, pois têm elevados custos de funcionamento e o seu sucesso depende das oportunidades de criar valor acrescentado e de cobrar preços de retalho mais elevados por produtos finais de qualidade superior⁶³.

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 e 27.

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

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

⁶² EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 27; Comissão, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), pp. 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); Comissão, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. 161.

49 Em janeiro de 2022⁶⁴, o Parlamento Europeu recomendou a construção de instalações locais de abate e transformação em mais locais e o desenvolvimento do abate na exploração, utilizando matadouros móveis, especialmente em zonas remotas (por exemplo, regiões montanhosas e insulares). Sugeriu ainda financiar estas soluções com fundos da UE existentes. Um grupo de interesses dos agricultores da UE, a COPA-COGECA, preferia que fosse concedido apoio da União aos matadouros existentes para melhorar as suas instalações e a gestão dos animais, em vez de construir mais matadouros locais⁶⁵.

Os custos de produção e abate dos animais diferem entre os Estados-Membros

50 As diferenças de custos entre as fases da produção (por exemplo, criação e acabamento) podem influenciar o transporte de animais. Os leitões são relativamente baratos na Dinamarca e nos Países Baixos, o que explica o elevado número transportado para a Alemanha a partir destes países⁶⁶. A engorda de suínos para abate (acabamento) é mais cara na Alemanha do que na Dinamarca, mas a indústria da carne na Alemanha é mais eficiente devido aos custos inferiores da mão de obra⁶⁷.

51 As diferenças nos custos do abate por animal podem incentivar a transferência das atividades de abate para Estados-Membros com uma melhor relação custo-eficácia. A título de exemplo, um estudo sobre o setor das aves de capoeira estimou que as principais componentes dos custos de abate são as seguintes:

- mão de obra (35%);
- edifícios e equipamentos (25%);
- outros custos (40%), incluindo transporte, energia, água, inspeção e embalagem⁶⁸.

⁶⁴ Parlamento Europeu, [Recomendação sobre a proteção dos animais durante o transporte](#) (2022), pontos 39, 89 e 105.

⁶⁵ Posição da COPA-COGECA sobre o bem-estar dos animais durante o transporte (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, base year 2017](#) (2018), p. 22.

52 No setor das aves de capoeira, os custos variam entre os Estados-Membros. No entanto, uma vez que todos os matadouros da UE utilizam equipamento semelhante, o estudo partiu do princípio de que as diferenças nos custos do abate entre países neste setor se deviam principalmente a diferenças salariais⁶⁹. Em geral, a indústria de transformação de carne emprega cada vez mais migrantes, trabalhadores com contratos temporários e trabalhadores temporários recrutados através de agências externas⁷⁰.

53 Não existe uma base de dados à escala da UE acessível ao público que forneça informações sobre os custos de produção de animais ou os custos do abate por Estado-Membro⁷¹.

O sofrimento dos animais não se reflete nos custos de transporte ou nos preços da carne

54 Os estudos utilizaram diferentes métodos para calcular os custos de transporte (por remessa, por animal e por quilómetro)⁷². O custo do transporte de animais depende de vários fatores, como o tipo de animal e a distância percorrida. Os custos da mão de obra representam uma parte significativa da totalidade dos custos de transporte, a par do combustível, equipamento, controlos da saúde animal e portagens⁷³.

55 Não existe uma base de dados que forneça informações sobre os custos de transporte em cada Estado-Membro da UE. Na falta de dados harmonizados, o Tribunal não pôde determinar a contribuição dos custos de transporte para o preço final da carne pago pelos consumidores. Contudo, as poucas provas e declarações do setor sugerem que os custos de transporte representam geralmente uma pequena parte do preço total de venda a retalho da carne. Um estudo sobre as aves de capoeira estimou que, no caso da carne de peito proveniente de produtores da UE vendida na

⁶⁹ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector, base year 2017* (2018), p. 22.

⁷⁰ Eurofound, *Meat processing workers: Occupational report* (2018), pp. 6 e 13.

⁷¹ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 7.

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

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

Alemanha, os custos de transporte representam, em média, dois cêntimos por quilo, ou seja, menos de 1% do preço total da carne⁷⁴.

56 O Tribunal encontrou poucos dados disponíveis sobre as consequências financeiras dos problemas de bem-estar dos animais durante o transporte. Um estudo realizado em 2015⁷⁵ estimou os custos relacionados com feridas, claudicações, mortes e outros problemas dos animais transportados para produção ou abate. A falta de dados exaustivos à disposição das autoridades dos Estados-Membros e da Comissão prejudica o desenvolvimento de sistemas de incentivos suscetíveis de encorajar as empresas de transporte a tomarem medidas para prevenir problemas de bem-estar dos animais.

57 Na Irlanda, estima-se que a carne rejeitada nos matadouros devido a deficiências no bem-estar dos animais (por exemplo, provocando lesões cutâneas ou contusões nos membros) tenha um impacto financeiro de 43% da margem de lucro dos produtores, constituindo uma grave ameaça à viabilidade das explorações suinícolas⁷⁶. Porém, em certos casos, o incumprimento das regras relativas ao transporte de animais inaptos pode trazer benefícios financeiros para os produtores (**caixa 3**).

⁷⁴ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector, base year 2017* (2018), p. 6.

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

⁷⁶ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 42.

Caixa 3

Exemplos de motivos para enviar animais inaptos para os matadouros

Os agricultores decidem não tratar as vacas inaptas antes do abate porque entendem que não compensa fazê-lo. Em geral, é mais dispendioso para os agricultores abaterem as vacas inaptas na exploração do que enviá-las para um matadouro, ao passo que a venda de um animal (ainda que inapto) a um matadouro pode resultar em ganhos financeiros.

Além disso, em geral as sanções não têm um efeito dissuasor das más práticas ou atividades ilegais, uma vez que os operadores consideram que as sanções são reduzidas em comparação com o preço obtido pelo animal. Por exemplo, durante um controlo, a Comissão constatou que foi aplicada uma coima de 250 euros pelo transporte de um touro com uma perna partida, quando o valor aproximado de um touro abatido pode ser de cerca de 1 500 euros.

Fonte: Comissão, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022) p. iv; Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 33; Comissão, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the European Union* (2015), p. 9.

As preferências dos consumidores podem influenciar o transporte de animais

58 As preferências dos consumidores influenciam o transporte de animais⁷⁷.

A procura dos consumidores por carne de origem local, carne de animais recentemente abatidos ou cortes específicos de carne, juntamente com a procura sazonal de tipos específicos de carne, são fatores que podem afetar a necessidade de transportar animais. Um exemplo é a importação de borregos durante a Páscoa em Itália.

59 De acordo com o Eurobarómetro de 2022 sobre a segurança alimentar, quando compra alimentos a maioria dos inquiridos (54%) tem em conta o preço do produto, 46% analisa a origem geográfica e uma menor percentagem tem em conta o impacto no meio ambiente e no clima (16%) ou aspetos éticos, como o bem-estar dos animais (15%)⁷⁸.

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

⁷⁸ EFSA, Eurobarómetro, *2022 Eurobarometer on Food Safety in the EU*, p. 8.

60 No seu estudo sobre a rotulagem relativa ao bem-estar dos animais, a Comissão concluiu que, embora os consumidores afirmassem ter em conta os aspetos relativos ao bem-estar dos animais ao comprarem produtos à base de carne, nem sempre estavam dispostos a pagar preços mais elevados por produtos que tenham em conta esta questão. A vontade de pagar mais era maior se fossem informados sobre as condições de criação dos animais e se acreditassem que o produto era de qualidade superior⁷⁹. Contudo, as organizações do setor acreditam que o retorno do mercado ainda não é suficiente para conseguir recuperar os investimentos no bem-estar dos animais, uma vez que os consumidores não conhecem as normas de produção dos alimentos que compram, pelo que o preço continua a ser o fator mais importante nas suas escolhas de aquisição⁸⁰.

61 No futuro, os consumidores poderão desempenhar um papel importante na promoção da mudança, uma vez que, segundo a Comissão, se espera que prestem mais atenção aos seguintes aspetos:

- o processos de produção e origem dos produtos (por exemplo, mercados locais, regimes de produção biológica e outros regimes de qualidade, bem-estar dos animais e pegada ambiental);
- o considerações sanitárias (menor ou nenhuma ingestão de proteínas de origem animal);
- o conveniência (preferência por carne processada em relação a carne fresca)⁸¹.

62 Prevê-se que o consumo de carne na UE diminua até 2031, contrariamente à tendência mundial. No entanto, através das suas [campanhas promocionais](#), a Comissão ajuda os agricultores da UE e a indústria alimentar a venderem os seus produtos agrícolas, incluindo carne (fresca, refrigerada e congelada) e preparados de carne⁸². Numa perspetiva mais abrangente, existe uma relação entre o volume de carne consumida e o número de animais vivos transportados⁸³.

⁷⁹ Comissão, *Study on animal welfare labelling* (2022), pp. 110.

⁸⁰ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 42.

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

⁸² Artigo 5, nº 1, alínea a), do Regulamento (UE) nº 1144/2014.

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

Tendências no transporte de animais

Não existem dados centralizados exaustivos sobre o transporte de animais ao nível da UE

63 Os dados ao nível da UE sobre o transporte de animais vivos estão dispersos⁸⁴, principalmente porque a legislação da União não exige que os Estados-Membros recolham e comuniquem dados sobre o transporte de animais vivos. O Regulamento Transporte de Animais apenas exige que os Estados-Membros apresentem relatórios sobre as inspeções realizadas⁸⁵. No contexto da prevenção de doenças animais transmissíveis, a Lei da Saúde Animal exige que os Estados-Membros inscrevam a circulação de animais nas bases de dados nacionais de identificação e registo⁸⁶. Estas bases de dados foram criadas para efeitos de identificação animal, registo das explorações e controlo de doenças. A Comissão considera que não são adequadas para a extração e análise de dados relativos ao transporte de animais.

64 Existem duas bases de dados da UE que fornecem informações sobre o transporte de animais:

- o **Comext**, uma base de dados do Eurostat sobre o comércio internacional de mercadorias, incluindo animais vivos;
- o **TRACES**, a plataforma *online* da Comissão para a certificação sanitária e fitossanitária relacionada com o comércio dentro da UE e a importação e exportação de animais, géneros alimentícios, alimentos para animais e plantas.

65 Os animais podem ser transportados para outro Estado-Membro, se forem acompanhados de um certificado sanitário⁸⁷, e estas deslocções devem ser notificadas através da base de dados TRACES⁸⁸. As viagens para países terceiros só são registadas no TRACES quando os animais passam por outro Estado-Membro.

⁸⁴ DG EPRS, *Protection of animals during transport: Data on live animal transport* (2021), p. 8; Parlamento Europeu, *Resolução sobre a execução do Regulamento (CE) nº 1/2005 do Conselho* (2019), ponto 23.

⁸⁵ Artigo 27º, nº 2, do Regulamento (CE) nº 1/2005.

⁸⁶ Artigo 109º do Regulamento (UE) 2016/429.

⁸⁷ Artigo 143º, nº 1, do Regulamento (UE) 2016/429.

⁸⁸ Artigo 153º, nº 2, do Regulamento (UE) 2016/429.

A Comissão reconhece que não dispõe de uma visão completa das exportações de animais que ocorrem por estrada⁸⁹, o mesmo acontecendo relativamente a outros modos de transporte. No que diz respeito às exportações marítimas em 2018, a Comissão estimou que o TRACES tenha registado apenas 31,6% dos bovinos e 3,5% dos ovinos exportados por navios de transporte de animais da Croácia, Eslovénia, Espanha, França, Irlanda, Portugal e Roménia, considerados no seu conjunto⁹⁰.

66 O TRACES contém determinados dados relacionados com o transporte, juntamente com os resultados das inspeções oficiais, mas não permite obter uma panorâmica completa do transporte de animais⁹¹. Além disso, os dados sobre o comércio internacional de mercadorias, incluindo animais vivos, estão disponíveis na Comext. Nenhuma destas fontes de dados capta o transporte interno de animais. A **figura 8** mostra os dados pertinentes das duas bases de dados e a forma como o Tribunal os utilizou na presente análise.

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

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

⁹¹ Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 32.

Figura 8 – Dados da Comext e do TRACES utilizados na presente análise

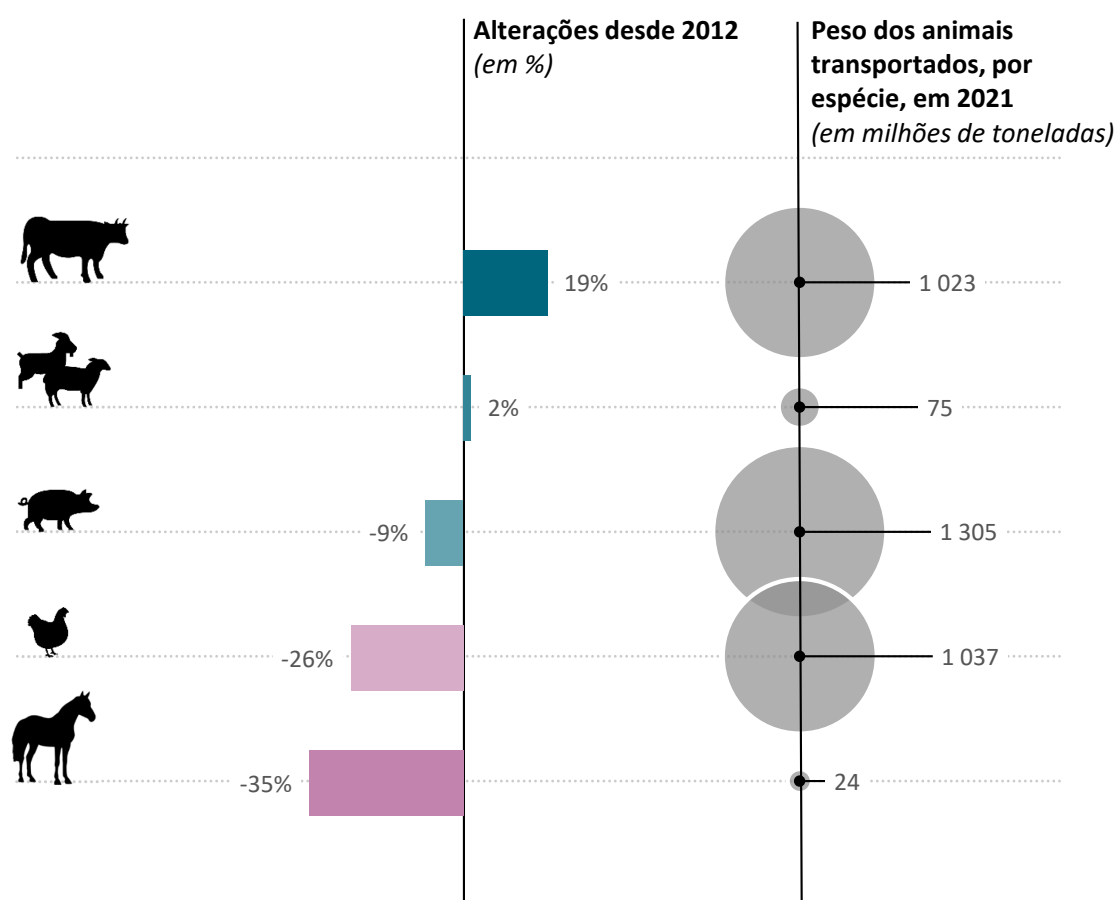
	valor	cabeças	peso	duração	distância	modos	motivo	interno	dentro da UE	fora da UE
	ANIMAIS			TRANSPORTE						
 Comext Base de dados do Eurostat sobre o comércio internacional de mercadorias	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Plataforma online da Comissão relativa aos requisitos sanitários	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*
 Dado incluído e utilizado para análise	 Dado incluído, mas não utilizado para análise	 Informações não incluídas na base de dados	* TRACES: apenas algumas informações sobre as exportações para fora da UE e nenhuma sobre as importações de fora da UE							

Fonte: TCE.

Tendências no transporte de animais dentro e fora da UE

67 O Tribunal analisou os dados disponíveis sobre o comércio de animais vivos dentro da UE durante o período de 2012-2021. A [figura 9](#) apresenta as tendências detetadas.

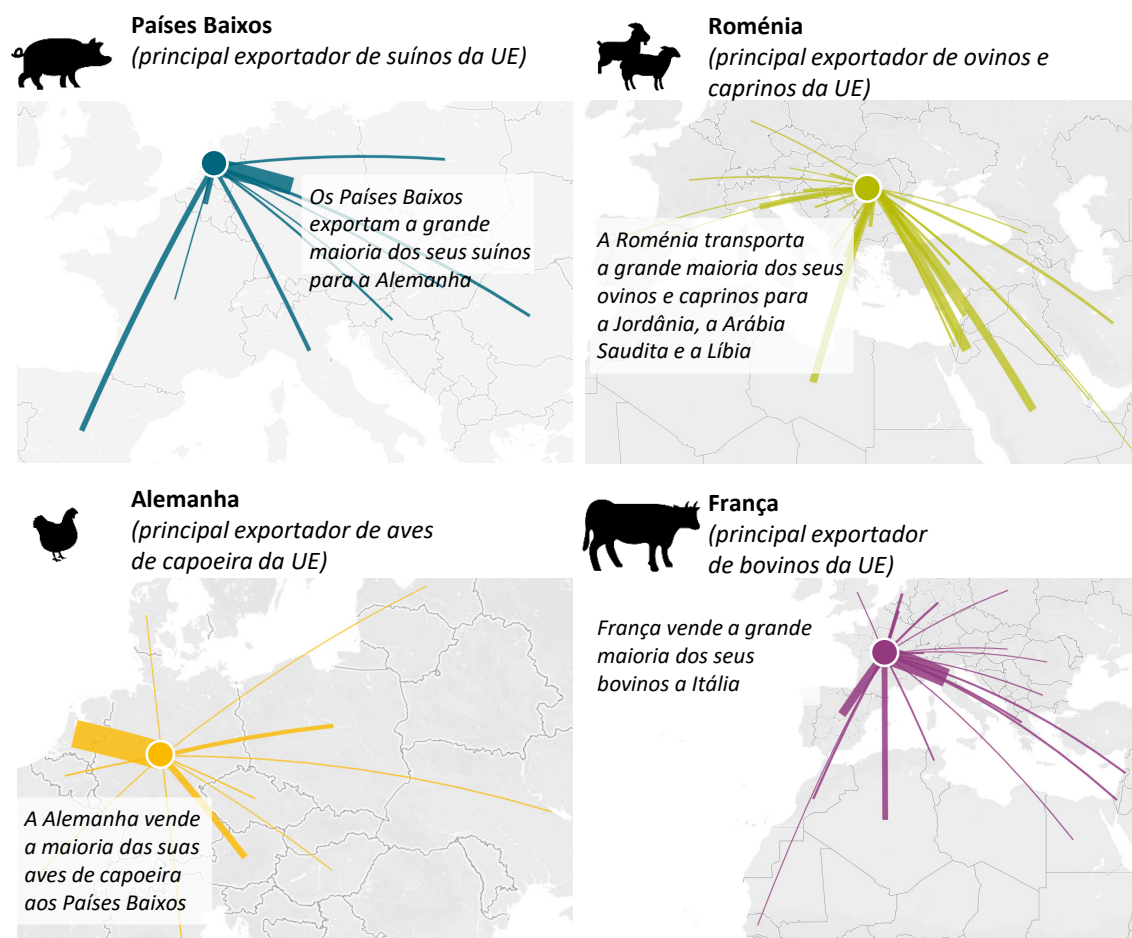
Figura 9 – Tendências no comércio de animais vivos dentro da UE (2012-2021)



Fonte: TCE, com base em dados da Comext (em peso).

68 A **figura 10** ilustra os países para onde os principais exportadores de cada espécie transportam animais vivos. Os principais destinatários são geralmente países vizinhos, mas os animais são muitas vezes transportados para muito mais longe, incluindo para fora da UE.

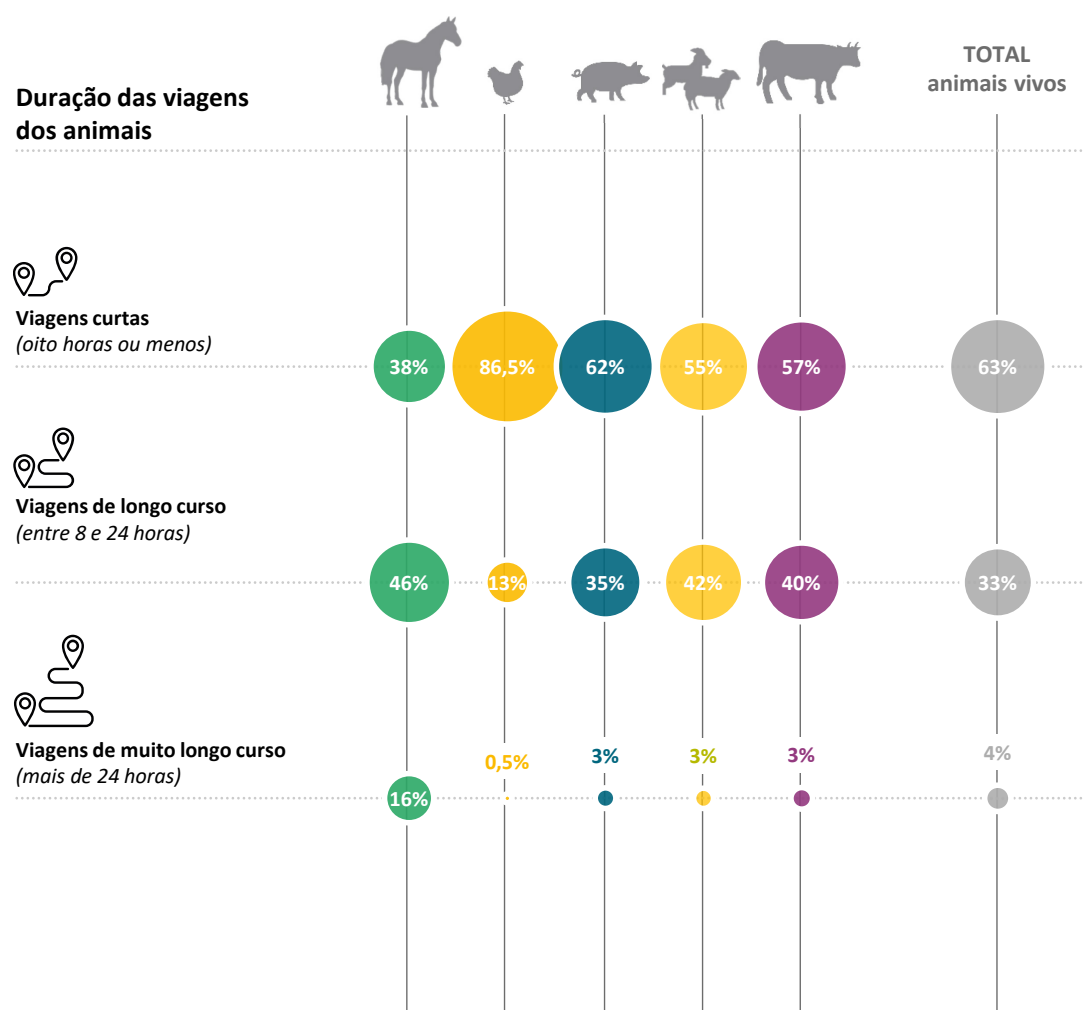
Figura 10 – Principais exportadores da UE por espécie de animal e principais destinos (dentro e fora da UE, em conjunto), 2017-2021



Fonte: TCE, com base em dados da Comext (em peso acumulado).

69 Em termos de duração, a maioria do transporte de animais na UE entre 2017 e 2021 foi composta por viagens curtas (63%), seguindo-se viagens de longo curso (33%) e de muito longo curso (4%). As aves de capoeira são geralmente transportadas em viagens curtas (*figura 11*), enquanto os cavalos tendem a fazer viagens mais longas.

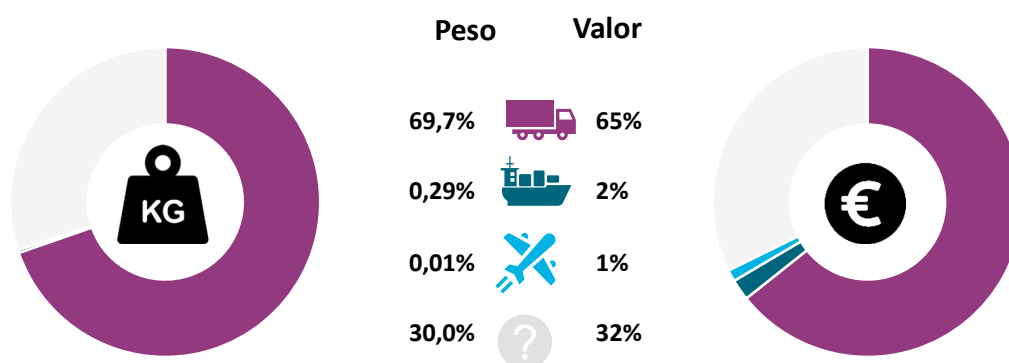
Figura 11 – Duração das viagens dos animais transportados dentro da UE (2017-2021)



Fonte: TCE, com base em dados do TRACES (em remessas).

70 A maior parte do transporte de animais vivos entre Estados-Membros para comércio utiliza a via rodoviária, representando 70% em termos de peso e 65% em termos de valor de mercado (*figura 12*).

Figura 12 – Modo de transporte utilizado no comércio de animais vivos dentro da UE (2017-2021)

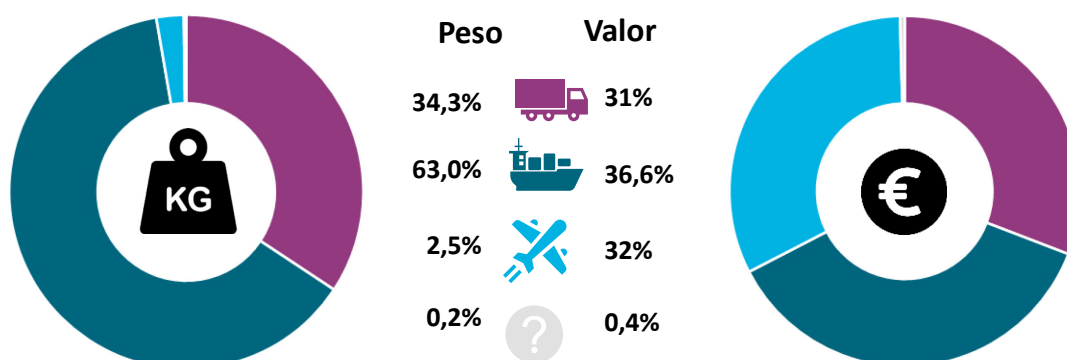


Cerca de um terço dos dados registados na Comext (30,00% em termos de peso, 32% em termos de valor) não indicam o modo de transporte

Fonte: TCE, com base em dados da Comext.

71 No caso das exportações para fora da UE, a maior parte do transporte é efetuada por mar (63%), embora, em termos de valor de mercado, se distribuam equitativamente pelos diferentes modos de transporte (*figura 13*).

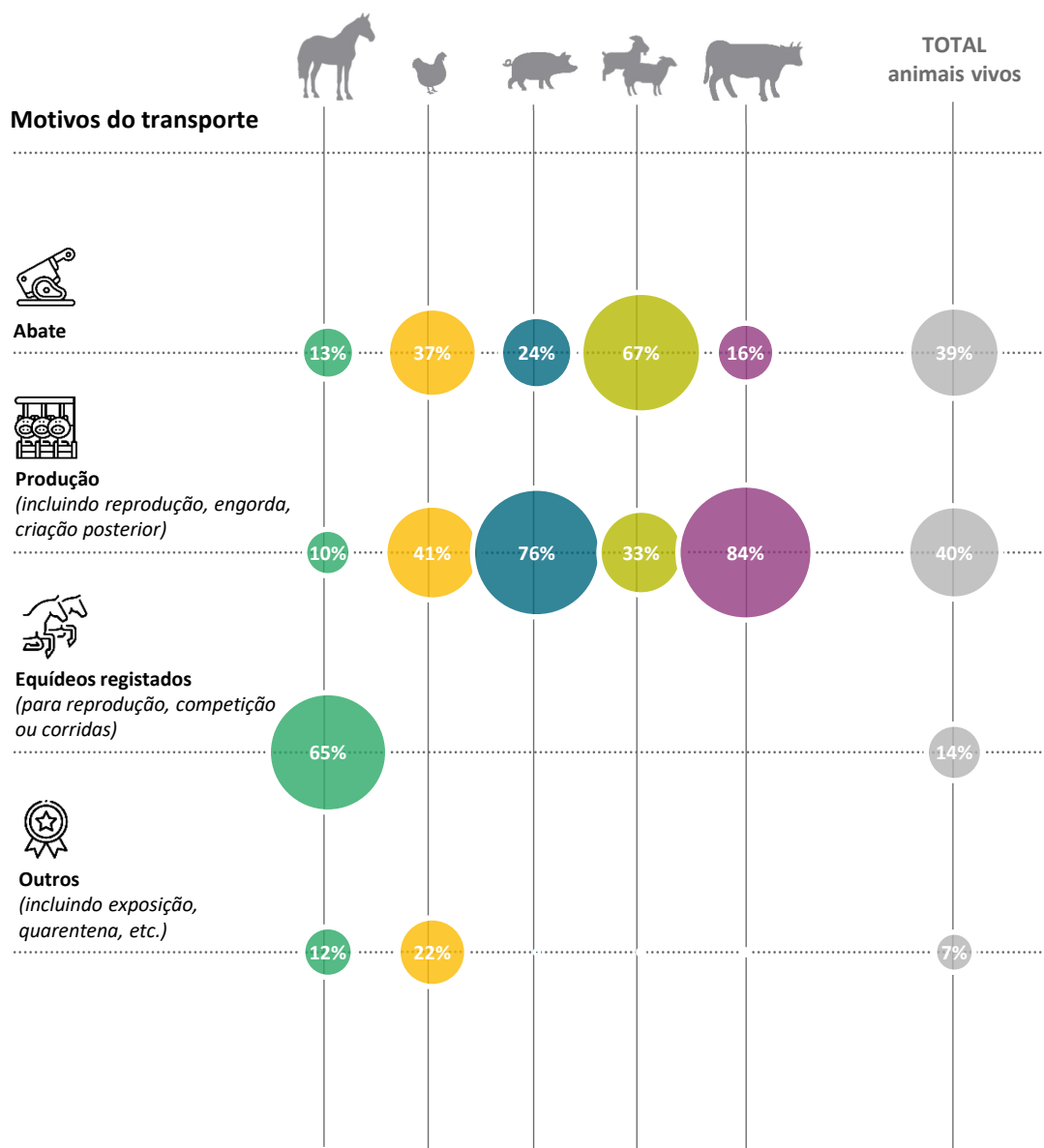
Figura 13 – Modo de transporte das exportações de animais vivos da UE para países terceiros (2017-2021)



Fonte: TCE, com base em dados da Comext.

72 Entre 2017 e 2021, os animais vivos foram sobretudo transportados entre Estados-Membros para efeitos de produção e abate (*figura 14*).

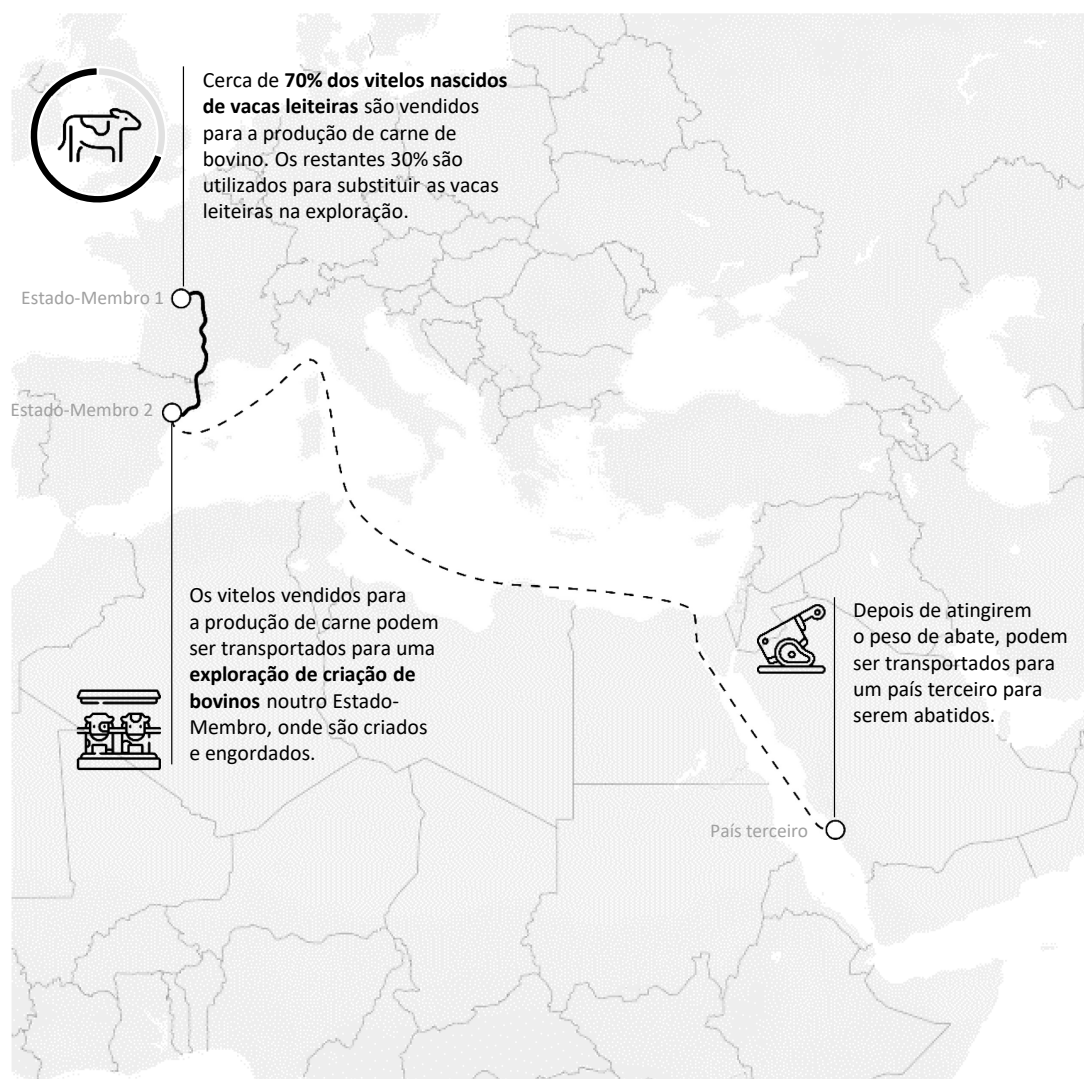
Figura 14 – Motivos do transporte dentro da UE, por espécie (2017-2021)



Fonte: TCE, com base em dados do TRACES.

73 Ao longo da sua vida, um único animal pode ser transportado várias vezes e por diferentes motivos. A [figura 15](#) mostra o exemplo de uma vitela vendida para produção de carne.

Figura 15 – Viagem de uma vitela destinada à produção de leite que é vendida para produção de carne



Nota: este exemplo resulta da análise da literatura e dos dados disponíveis; não mostra a viagem de um animal específico.

Fonte: Comissão, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), pp. 15, 19 e 38; dados da Comext.

Novas tecnologias para melhorar o acompanhamento do transporte de animais

74 Na sua resolução de 2019 sobre a execução do Regulamento Transporte de Animais⁹², o Parlamento Europeu instou a Comissão a estabelecer normas mínimas comuns aplicáveis a sistemas de rastreio em todas as viagens, a fim de permitir uma melhor harmonização da recolha de dados.

75 Um relatório da Comissão sugeriu que a utilização de um sistema informático ou *software* específico para rastrear as rotas, os tempos de viagem e outros parâmetros dos veículos que transportam animais poderia melhorar o acompanhamento⁹³. No âmbito da revisão da legislação relativa ao bem-estar dos animais, a Comissão está a ponderar introduzir novas tecnologias para melhorar o acompanhamento e a aplicação, estando em apreço as seguintes duas opções:

- criar um sistema informático central da UE para digitalizar certificados e autorizações, controlar automaticamente a documentação e conceder acesso em tempo real aos dados da viagem;
- exigir que os Estados-Membros adotem ferramentas deste tipo ao nível nacional⁹⁴.

76 Na Suécia, os investigadores demonstraram que a utilização de ferramentas digitais pode otimizar o planeamento das rotas e a logística do transporte de animais, o que poderá reduzir as distâncias percorridas⁹⁵.

⁹² Parlamento Europeu, *Resolução sobre a execução do Regulamento (CE) nº 1/2005 do Conselho* (2019), ponto 23.

⁹³ Comissão, *Evaluation of the European Union Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015* (2021), p. 26.

⁹⁴ Comissão, Avaliação de impacto inicial, *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.

77 A EFSA considera que a avaliação da aptidão dos animais para o transporte é da maior importância para o bem-estar dos mesmos⁹⁶. Em 2015, a Comissão lançou um projeto-piloto para elaborar e divulgar guias de boas práticas relativos ao transporte de animais na Europa e para países terceiros para abate, engorda e reprodução. Foram concebidos guias para o transporte de bovinos, cavalos, suínos, aves de capoeira e ovinos⁹⁷. Em 2022, um estudo da Comissão sobre o transporte de vacas leiteiras inaptas demonstrou que a falta de compreensão ou interpretações diferentes da definição de "inapto" contribuíram para o transporte de vacas que não estavam em condições de fazer a viagem⁹⁸.

78 O acompanhamento do bem-estar dos animais durante o transporte é prejudicado pelo reduzido acesso aos animais durante o trânsito⁹⁹. Em 2011, a EFSA recomendou o desenvolvimento de melhores ferramentas para o acompanhamento do bem-estar dos animais durante as viagens de longo curso, como por exemplo:

- integrar sistemas de controlo da temperatura e de aviso, já exigidos pelo Regulamento Transporte de Animais no caso dos veículos que transportam os animais em viagens de longo curso¹⁰⁰, nos sistemas de navegação;
- estabelecer normas mínimas comuns que permitam uma avaliação mais harmonizada dos parâmetros verificados¹⁰¹.

Até à data, nenhuma destas recomendações da EFSA se refletiu na legislação da UE. A falta de instrumentos de acompanhamento pode ter um impacto negativo no cumprimento e na aplicação, bem como, por conseguinte, no bem-estar dos animais¹⁰².

⁹⁶ EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), pp. 27 e 91.

⁹⁷ Sítio Web do projeto-piloto "*Animal Transport Guides*".

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

⁹⁹ EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), p. 91.

¹⁰⁰ Anexo I, capítulo VI, ponto 3, do Regulamento (CE) nº 1/2005.

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

¹⁰² Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022), p. 33.

79 Em 2022, a EFSA sugeriu o desenvolvimento de câmaras baseadas em inteligência artificial para acompanhar o bem-estar dos animais durante o transporte, de sensores para detetar o *stress* dos animais causado pelos movimentos dos veículos e de cintos para registar os dados fisiológicos dos cavalos durante o transporte. As ferramentas tecnológicas disponíveis neste domínio têm sido utilizadas em estudos científicos, mas ainda não foram aplicadas na prática¹⁰³.

¹⁰³ EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022), pp. 18-19 e 91.

Desafios e oportunidades

80 O transporte de animais vivos pode ter consequências negativas para o seu bem-estar. A UE tomou iniciativas com vista a melhorar o bem-estar dos animais durante o transporte, adotando legislação e supervisionando a sua aplicação pelos Estados-Membros. Os fatores económicos são a principal força motriz do transporte de animais. As diferenças de custos entre os Estados-Membros e a necessidade de explorar economias de escala deram origem à especialização, no setor da pecuária, e à concentração, no setor do abate, incentivando o transporte de animais. As preferências dos consumidores podem também influenciar a vontade dos operadores económicos de transportar animais vivos.

81 É possível atenuar as consequências negativas que o transporte tem no bem-estar dos animais reduzindo o número e a duração das viagens e melhorando as condições de transporte dos animais vivos. Nesta análise, o Tribunal detetou vários desafios e oportunidades para os decisores políticos e as partes interessadas da UE, que poderão ser tidos em conta na próxima revisão da legislação da União neste domínio.

82 Encontrar alternativas ao transporte de animais vivos. O transporte de carne em vez de animais vivos pode ser mais sustentável em termos de bem-estar dos animais e de impacto no ambiente e nas alterações climáticas, mas, do ponto de vista económico, pode nem sempre ser rentável. Outra forma de reduzir parcialmente o transporte de animais é aproximar o abate do local de produção. Encontrar formas de promover e incentivar o desenvolvimento de matadouros locais e a utilização de instalações móveis de abate pode contribuir para esta finalidade, embora tendam a ser soluções de pequena escala para dar resposta a necessidades específicas e a nichos de procura.

83 Prestar melhores informações aos consumidores, a fim de os ajudar a fazer escolhas informadas. As escolhas dos consumidores podem desempenhar um papel importante na promoção da mudança. Estes preferem geralmente carne produzida localmente e alguns estão dispostos a pagar mais se estiverem informados sobre o bem-estar dos animais. Porém, a terminologia utilizada nos rótulos dos géneros alimentícios e o elevado número de sistemas de rotulagem existentes nos Estados-Membros confundem frequentemente os consumidores. Uma maior transparência e harmonização, por exemplo através de um sistema de rotulagem da UE relativo ao bem-estar dos animais, poderia ajudá-los a fazerem escolhas informadas. Através das suas campanhas promocionais, a Comissão ajuda os

agricultores da União e a indústria alimentar a venderem os seus produtos agrícolas, incluindo carne (fresca, refrigerada e congelada) e preparados de carne.

84 Promover mudanças estruturais no sentido de uma cadeia de abastecimento alimentar mais sustentável. O Pacto Ecológico Europeu e a Estratégia do Prado ao Prato promovem a transição para um sistema alimentar mais sustentável, que exigiria mudanças estruturais na cadeia de abastecimento e nos padrões de consumo. A utilização de incentivos financeiros bem concebidos pode desempenhar um papel direto, enviando os sinais corretos em matéria de preços e proporcionando os incentivos adequados ao comportamento sustentável dos produtores, utilizadores e consumidores.

85 Atribuir valor monetário ao sofrimento dos animais e tê-lo em conta nos custos do transporte e no preço da carne. O nível de bem-estar dos animais não é tido em conta no custo do transporte e no preço da carne. Desenvolver uma metodologia para quantificar o sofrimento dos animais e incluí-lo no preço pode constituir uma oportunidade de introduzir sistemas de incentivos, encorajar as empresas de transporte a prevenir problemas de bem-estar dos animais e minimizar os incentivos económicos do incumprimento.

86 Obter uma visão global centralizada e exaustiva do transporte de animais, supervisionar as condições dos animais vivos durante o transporte e promover a otimização logística. Os Estados-Membros recolhem informações sobre a circulação de animais para efeitos de controlo de doenças. A Comissão não dispõe de dados centralizados exaustivos sobre o transporte de animais. Um sistema informático ao nível da UE para rastrear todas as viagens de animais vivos, incluindo as viagens internas, pode melhorar o acompanhamento e permitir à Comissão obter dados centralizados exaustivos sobre as transferências de animais. A utilização de ferramentas digitais poderia também otimizar o planeamento e a logística do transporte de animais. O acompanhamento do bem-estar dos animais durante o transporte é prejudicado pelo reduzido acesso aos mesmos em trânsito. As ferramentas tecnológicas disponíveis neste domínio têm sido utilizadas em estudos científicos, mas ainda não foram aplicadas na prática. As novas tecnologias, como câmaras e sensores, podem contribuir para medir e controlar o bem-estar dos animais durante o transporte.

O presente documento de análise foi adotado pela Câmara I, presidida por Joëlle Elvinger, Membro do Tribunal de Contas, no Luxemburgo, na sua reunião de 1 de março de 2023.

Pelo Tribunal de Contas

Tony Murphy
Presidente

Anexo

Anexo I – Principais publicações analisadas

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)

Comissão, Relatório sobre o impacto do Regulamento (CE) nº 1/2005 relativo à proteção dos animais durante o transporte (2011)

Comissão, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the European Union* (2015)

Comissão, *Future of EU livestock: How to contribute to a sustainable agricultural sector?* (2020)

Comissão, *Welfare of animals exported by road* (2020)

Comissão, *Welfare of animals transported by sea* (2020)

Comissão, Relatório de avaliação da indicação obrigatória do país de origem ou do local de proveniência da carne fresca de suíno, aves de capoeira, ovino e caprino (2021)

Comissão, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021)

Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (2022)

Comissão, *Study on animal welfare labelling* (2022)

Comissão, *Study on CAP measures and instruments promoting animal welfare and reduction of antimicrobials use* (2022)

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

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

Relatório Especial 31/2018 do TCE, *Bem-estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática*

EFSA, *Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport* (2011)

EFSA, *More space, lower temperatures, shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport* (2022)

EFSA, *2022 Eurobarometer on Food Safety in the EU* (2022)

DG 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: time to change the rules* (2021)

Eurofound, *Meat processing workers: Occupational report* (2018)

Parlamento Europeu, *Resolução sobre a proteção dos animais durante o transporte* (2012)

Parlamento Europeu, *Resolução sobre a execução do Regulamento (CE) nº 1/2005 do Conselho* (2019)

Parlamento Europeu, *Relatório sobre a análise de alegadas infrações e má administração na aplicação do Direito da União no que se refere à proteção dos animais durante o transporte dentro e fora da União* (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, base year 2017* (2018)

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

Van Wageningen, *The economics of animal transport* (2019)

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

Siglas e acrónimos

ANIT: Comissão de Inquérito do Parlamento Europeu sobre a Proteção dos Animais durante o Transporte

DG EPRS: Serviço de Estudos do Parlamento Europeu

DG IPOL: Direção-Geral das Políticas Internas da União (do Parlamento Europeu)

EFA: *Eurogroup for Animals* (Eurogrupo para o bem-estar dos Animais)

EFSA: Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos

ONG: organização não-governamental

PAC: Política Agrícola Comum

Glossário

Acabamento: última fase da engorda, em preparação para o abate.

Comext: base de dados do Eurostat sobre o comércio de mercadorias da UE, tanto entre os Estados-Membros como com países terceiros.

Engorda: criação de animais para produzir carne.

Remessa: quantidade de mercadorias abrangidas por um único certificado ou documento e transportadas das mesmas instalações de origem para o mesmo destino pelo mesmo modo de transporte.

Reprodução: criação de animais para produzir descendentes.

TRACES: plataforma *online* da Comissão com informações sobre a certificação sanitária e fitossanitária para o comércio de animais, géneros alimentícios e alimentos para animais, de origem animal e não animal, e plantas, tanto dentro da UE como com outros países.

Equipa do TCE

O presente documento de análise foi adotado pela Câmara de Auditoria I – Utilização sustentável dos recursos naturais, presidida pelo Membro do TCE Joëlle Elvinger. A tarefa foi efetuada sob a responsabilidade do Membro do TCE Eva Lindström, com a colaboração de Kristina Maksinen, chefe de gabinete, Katharina Bryan, anterior chefe de gabinete, Johan Stålhammar, assessor de gabinete, Elena Graziuso, assistente de política, e Andrzej Robaszewski, economista no gabinete; Emmanuel Rauch, responsável principal; Michela Lanzutti, responsável de tarefa; Michał Szwed, Magdeline Owusu Agyemang e Zvonimir Novoselić, auditores. Marika Meisenzahl prestou assistência gráfica. Stamatis Kalogirou e Łukasz Kołodziej prestaram apoio na análise de dados e na criação do painel de dados. Agata Sylwestrzak e Laura McMillan prestaram assistência linguística.



Da esquerda para a direita: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stålhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselić, Magdeline Owusu Agyemang e Michał Szwed.

DIREITOS DE AUTOR

© União Europeia, 2023

A política de reutilização do Tribunal de Contas Europeu (TCE) encontra-se estabelecida na [Decisão nº 6-2019 do Tribunal de Contas Europeu](#) relativa à política de dados abertos e à reutilização de documentos.

Salvo indicação em contrário (por exemplo, em declarações de direitos de autor individuais), o conteúdo do TCE que é propriedade da UE está coberto pela licença [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Por conseguinte, regra geral, é autorizada a reutilização desde que sejam indicados os créditos adequados e as eventuais alterações. Esta reutilização do conteúdo do TCE não pode distorcer o significado ou a mensagem originais. O TCE não é responsável por quaisquer consequências da reutilização.

É necessário obter uma autorização adicional se um conteúdo específico representar pessoas singulares identificáveis, por exemplo, imagens do pessoal do TCE, ou incluir obras de terceiros.

Se for obtida uma autorização, esta anula e substitui a autorização geral acima referida e deve indicar claramente quaisquer restrições aplicáveis à sua utilização.

Para utilizar ou reproduzir conteúdos que não sejam propriedade da UE, pode ser necessário pedir autorização diretamente aos titulares dos direitos de autor.

— Ícones das figuras concebidos com recursos de [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Todos os direitos reservados.

O *software* ou os documentos abrangidos por direitos de propriedade industrial, nomeadamente patentes, marcas, desenhos e modelos registados, logótipos e nomes, estão excluídos da política de reutilização do TCE.

O conjunto de sítios Web institucionais da União Europeia, no domínio europa.eu, disponibiliza ligações a sítios de terceiros. Uma vez que o TCE não controla esses sítios, recomenda que se consultem as respetivas políticas em matéria de proteção da privacidade e direitos de autor.

Utilização do logótipo do TCE

O logótipo do TCE não pode ser utilizado sem o seu consentimento prévio.

PT PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-PT-N	978-92-847-9865-0	10.2865/011854
--------	---------------	-------------------	-------------------	----------------

A análise do Tribunal descreve os principais fatores subjacentes ao transporte de animais vivos e ilustra as tendências nesse domínio. Todos os anos, milhares de milhões de animais vivos são transportados dentro da UE, bem como importados e exportados, por estrada, mar, ar e caminho de ferro, por vários motivos como a reprodução, a engorda ou o abate. A UE adotou legislação relativa à proteção dos animais durante o transporte, mas a Comissão Europeia e estudos académicos detetaram insuficiências. Os desafios e as oportunidades para o futuro consistem em encontrar alternativas ao transporte de animais vivos, prestar melhores informações aos consumidores, promover mudanças estruturais no sentido de uma cadeia de abastecimento alimentar mais sustentável, atribuir um valor monetário ao sofrimento dos animais e integrá-lo nos custos dos transportes e no preço da carne, bem como em promover a utilização das novas tecnologias.

TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Informações: eca.europa.eu/pt/Pages/ContactForm.aspx
Sítio Internet: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors



TRIBUNAL
DE CONTAS
EUROPEU