



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 8 de diciembre de 2023
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2023/0448(COD)**

**16405/23
ADD 6**

**VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	7 de diciembre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2023) 402 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo

Adjunto se remite a las delegaciones el documento SWD(2023) 402 final.

Adj.: SWD(2023) 402 final



Bruselas, 7.12.2023
SWD(2023) 402 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

que acompaña al documento

**Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas,
por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo y se deroga el
Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo**

{COM(2023) 770 final} - {SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} -
{SWD(2023) 401 final}

Ficha resumen

Evaluación de impacto de la revisión de la legislación de la UE en materia de bienestar animal

A. Necesidad de actuar

¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?

Desde la adopción de la actual legislación de la UE en materia de bienestar animal (principalmente en los años noventa del siglo pasado), la ciencia ha evolucionado, los ciudadanos de la UE prestan cada vez más atención al bienestar de los animales y el comportamiento y la concienciación de los consumidores sobre esta cuestión han cambiado. Por estas razones, la Estrategia «De la Granja a la Mesa» incluye entre sus acciones una revisión de la legislación vigente de la UE en materia de bienestar animal a fin de contribuir a un sistema de producción de alimentos más sostenible en la UE.

Como ha quedado demostrado en la amplia evaluación realizada («[control de adecuación](#)»), esta evolución no se tiene plenamente en cuenta en la legislación actual. Los principales problemas que deben abordarse en la revisión de la legislación sobre la protección de los animales durante el transporte son los siguientes:

- **El bienestar de los animales durante el transporte se ve comprometido** por determinadas condiciones de transporte, así como por la falta de herramientas modernas y eficaces para garantizar el cumplimiento de la normativa.
- Unas **condiciones de competencia desiguales para los operadores económicos de la UE** en el mercado único, debido a las diferencias en la aplicación y el cumplimiento de los requisitos comunes de la UE, así como por las diferencias en la legislación adoptada a nivel nacional para la protección de los animales durante el transporte.

¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?

Acercar la legislación de la UE a los conocimientos científicos más recientes y a las expectativas de los ciudadanos mejorará significativamente el bienestar de los más de 1 000 millones de animales que se transportan dentro de los Estados miembros y entre ellos, y que se exportan a terceros países cada año. Unas disposiciones más claras y actualizadas, que tengan en cuenta los conocimientos científicos más recientes, y un mayor recurso a las tecnologías modernas facilitarán a los operadores económicos el cumplimiento de la legislación revisada y a las autoridades competentes el control de su aplicación. Además, la iniciativa contribuirá a reducir las distorsiones en el mercado único vinculadas a las condiciones de transporte de animales vivos con fines económicos. En última instancia, la iniciativa contribuirá a un sistema de producción de alimentos más resiliente y sostenible en la UE.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?

El carácter transfronterizo del transporte de animales requiere una regulación a escala de la UE. La acción a nivel nacional por sí sola daría lugar a legislaciones dispares entre los Estados miembros, con el consiguiente aumento de la fragmentación, además de distorsiones de la competencia y niveles desiguales de bienestar animal en el conjunto de la UE. Con la adopción de un conjunto actualizado y más homogéneo de normas, el comercio de animales dentro de la UE sería más fluido y tendría lugar en condiciones de competencia más equitativas entre los operadores de la UE. Como resultado, se mejoraría el mercado interior y los elevados valores de bienestar animal de la UE se promoverían más fácilmente a escala mundial.

B. Soluciones

¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?

Se han identificado seis medidas para hacer frente a los problemas descritos anteriormente. Para algunas de estas medidas, se han considerado opciones de actuación alternativas. Sobre la base de un análisis multicriterio de sus repercusiones económicas, sociales, medioambientales y de bienestar animal, se ha establecido la siguiente combinación de opciones preferidas (con determinados períodos de transición, en su caso):

- 1) limitar aún más la duración máxima del viaje para el transporte de animales vivos (máximo de nueve horas para los animales destinados al sacrificio; y para los demás animales: veintiuna horas (+ veinticuatro horas de descanso + veintiuna horas de viaje);
- 2) aumentar el espacio disponible en el vehículo sobre la base de las recomendaciones de la EFSA;
- 3) aplicar la duración máxima de viaje también a las exportaciones de animales vivos desde la UE y exigir herramientas adicionales para garantizar el cumplimiento de las normas de la UE hasta el lugar de destino, en consonancia con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (por ejemplo, presencia de un responsable de bienestar animal a bordo de los buques o niveles adecuados de seguridad marítima para los buques);
- 4) reforzar los requisitos de bienestar animal para el transporte de animales vulnerables (por ejemplo, para los terneros no destetados: duración máxima del viaje de nueve horas + una hora de alimentación + nueve horas, si se aprueba un sistema de alimentación eficaz; edad mínima de cinco semanas y peso mínimo de 50 kg para los terneros no destetados que vayan a transportarse);
- 5) revisar las normas para limitar el sufrimiento de los animales debido al transporte a altas temperaturas (si las previsiones meteorológicas indican entre 25 °C y 30 °C, solo se permiten viajes cortos durante el día; si la temperatura es superior a 30 °C, solo se permitirá el transporte nocturno);
- 6) hacer un uso óptimo de las herramientas digitales para facilitar la vigilancia del cumplimiento de las normas de transporte (por ejemplo, el posicionamiento en tiempo real de los vehículos o una base de datos central y una aplicación digital;
- 7) introducir normas específicas para el transporte de perros y gatos (por ejemplo, límites de edad y condiciones de temperatura).

¿Quién apoya cada opción?

Como demuestran las opiniones divergentes expresadas por las partes interesadas, el bienestar de los animales es una cuestión que polariza el debate y en el que las ONG y la industria rara vez comparten el mismo punto de vista, aunque apoyan el objetivo de mejorar el bienestar animal y reducir las distorsiones del mercado interior. En general, las partes interesadas de la industria están de acuerdo en la mejora de las condiciones de transporte (temperatura, espacio disponible, mejores condiciones para la exportación, en particular mediante el transporte marítimo), pero se muestran reacias a limitar aún más la duración de los viajes, principalmente en lo que respecta a las exportaciones de animales vivos desde la UE. Sin embargo, el sector está dividido internamente puesto que las diferentes legislaciones nacionales de los Estados miembros de la UE dan lugar a una divergencia de intereses en el sector. Por otra parte, las ONG no apoyan la opción de que los animales vivos puedan seguir exportándose en condiciones estrictas, y preferirían que se prohibiera su exportación. Del mismo modo, son partidarios de normas mucho más estrictas sobre la duración máxima de los viajes (ocho horas como máximo para todos los animales).

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Se espera que la opción preferida aporte importantes beneficios para el bienestar de los animales. Además, tendrá un impacto positivo en los transportistas y otros operadores económicos de la UE que, gracias a normas más armonizadas que las que existen actualmente, podrán beneficiarse de unas

condiciones de competencia más equitativas en el mercado único. Además, la mejora de las condiciones de bienestar durante el transporte reducirá los riesgos para la salud animal, las tasas de mortalidad y el porcentaje de animales que llegan enfermos o heridos al lugar de destino, así como el número de canales rechazadas en los mataderos (evitando los costes de destrucción de canales, estimados en 27 euros por canal) y mejorará la calidad de la carne, además de aportar beneficios económicos a los productores, por ejemplo, con la reducción de los costes veterinarios.

La iniciativa también aportará beneficios indirectos para la sociedad, por ejemplo, contribuyendo a reducir el riesgo de resistencia a los antimicrobianos y la propagación de zoonosis, y respondiendo mejor a las expectativas de los ciudadanos en materia de bienestar animal.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Las empresas de transporte tendrán que adaptarse a las nuevas normas de transporte y, eventualmente, tendrán que comprar camiones adicionales debido al aumento del espacio disponible. En el caso del transporte marítimo, algunos transportistas tendrán que comprar buques nuevos o renovar los que ya tienen para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad marítima.

Por término medio, a escala de la UE, se estima que el impacto acumulado de la opción preferida dará lugar a un aumento de los costes de producción de 0,014 euros por kilogramo de carne, leche o huevos al año. Se espera que los efectos que esto tendría en los niveles de producción, las importaciones, las exportaciones y los precios de consumo sean insignificantes (por debajo del 1 % en la mayoría de los casos), y tampoco se espera un impacto significativo en la seguridad alimentaria.

Por lo que se refiere a la asequibilidad de los alimentos, se espera que el impacto en los precios al consumo represente, dependiendo del producto de que se trate, un gasto adicional de entre 2,81 y 14,09 euros por persona y año, en función de los hábitos alimenticios y los ingresos.

Algunos costes existentes se verán reducidos gracias al ahorro derivado de la reducción de la carga administrativa por la digitalización. Este ahorro se ha estimado en 71 millones de euros al año.

¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?

Prácticamente todas las empresas de la UE dedicadas al transporte de animales son pymes según la definición habitual de este tipo de empresas (más de 250 empleados). En general, las repercusiones económicas son limitadas y satisfacen, por lo tanto, las necesidades de las pymes. Además, se prevén períodos de transición suficientemente largos para facilitar una adaptación fluida. Se obtendrán asimismo beneficios y ahorros gracias a una mayor calidad de la carne, un menor rechazo de canales y un menor uso de medicamentos veterinarios.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Sin impacto significativo

¿Habrá otras repercusiones significativas?

No.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Se llevará a cabo una evaluación general diez años después de la entrada en vigor. A tal fin, la Comisión elaborará un informe de ejecución y evaluación, que tendrá en cuenta los datos recogidos sobre la base del Reglamento revisado, así como los datos de TRACES y los informes anuales de los Estados miembros sobre los controles oficiales efectuados.

