



# DICTAMEN

Comité Económico y Social Europeo

## Revisión de la legislación en materia de bienestar animal

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 – 2023/0448 (COD)]

**NAT/918**

Ponente: **Jaume BERNIS CASTELLS**

[www.eesc.europa.eu](http://www.eesc.europa.eu)

**ES**

Asesor	Manuel LINARES ÁVILA (por el ponente)
Procedimiento legislativo	<a href="#">2023/0448 COD</a>
Consulta	Parlamento Europeo, 26/2/2024 Consejo de la Unión Europea, 6/3/2024
Base jurídica	Artículos 43, 114 y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Documentos de la Comisión Europea	<a href="#">COM(2023) 770 final</a> <a href="#">Resumen</a>
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes	<a href="#">ODS n.º 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14 y 15</a>
Sección competente	Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente
Aprobado en sección	21/5/2024
Aprobado en el pleno	31/5/2024
Pleno n.º	588
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	167/5/6

## 1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El Comité Económico y Social Europeo (CESE)

- 1.1 Apoya la aplicación y el cumplimiento armonizado de las normativas, respaldadas por la evidencia científica y la experiencia empírica de los operadores. Por ello, manifiesta que es fundamental que la propuesta de la Comisión tenga en cuenta el conocimiento práctico de los ganaderos, transportistas y veterinarios.
- 1.2 Reconoce que el transporte de animales implica riesgos conocidos para su bienestar, tal y como lo evidencian los informes científicos realizados por la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA).
- 1.3 Advierte de que cualquier norma que se imponga a los productores europeos solo será aceptada si se garantiza la inclusión de condiciones equivalentes para las importaciones en los acuerdos comerciales bilaterales.
- 1.4 Entiende que una normativa sin capacidad de adaptación a las diferentes realidades existentes entre los veintisiete Estados miembros abrirá la puerta a situaciones asimétricas o de desequilibrio. Del mismo modo, reconoce que las necesidades y fragilidades de los animales son las mismas en todas partes.
- 1.5 Solicita a la Comisión que los costes relacionados con la implementación de esta nueva normativa no recaigan en los agentes del sector. Asimismo, solicita un fondo específico de financiación, independiente de los fondos destinados a la política agrícola común (PAC), con el propósito de capacitar a los operadores frente a estas nuevas exigencias.
- 1.6 No considera necesaria la supervisión por un veterinario cuando la carga de los animales en el vehículo sea realizada por una persona competente y autorizada que puede ser el ganadero, el transportista o un tercero, ni cuando el viaje esté debidamente registrado en el sistema TRACES.
- 1.7 Pone de manifiesto que las disposiciones recogidas en la propuesta de Reglamento obligan a los operadores a trabajar en turnos de noche (especialmente a ganaderos, conductores y veterinarios). El CESE advierte del peligro que conlleva para los trabajadores la obligatoriedad de realizar jornadas laborales nocturnas. Este riesgo no solo se evidencia en la estadística, que muestra una siniestralidad hasta diez veces mayor en comparación con las jornadas diurnas, sino también en la dificultad que enfrentarán estos empleados para conciliar su vida personal y laboral. Esta situación podría tener consecuencias adversas en la salud mental de los trabajadores, acentuando aún más los desafíos que enfrentan en su día a día. Por ello, el CESE propone legislar la temperatura interior de la caja de carga del vehículo en vez de regular las horas en las que se autoriza el viaje y pide a la Comisión que proponga soluciones alternativas a las contempladas en su propuesta actual que ofrezcan una solución a largo plazo sin generar un impacto social, económico y medioambiental negativo. Es fundamental encontrar un equilibrio que permita mejorar el bienestar animal sin comprometer la estabilidad de los trabajadores ni su seguridad laboral.

- 1.8 Llama a la Comisión a considerar el impacto que esta propuesta tendrá en las cadenas de suministro que han sido construidas y distribuidas a lo largo de los años basándose en las limitaciones horarias actuales. El CESE manifiesta que el cambio solo es posible si se apoya adecuadamente por parte de las instituciones nacionales y europeas, con fondos diferentes a los de la PAC.
- 1.9 Advierte de que limitar a nueve horas el transporte al matadero discriminaría a los productores de los Estados miembros con grandes distancias, regiones montañosas, zonas aisladas o carentes de infraestructura desarrollada, quienes perderían su capacidad de elección y de negociación, e insta a la Comisión a revertir la actual tendencia de cierre de mataderos locales.
- 1.10 Considera que las nuevas normas técnicas propuestas sobre la aptitud para el transporte de animales terrestres podrían llevar al cierre de muchas explotaciones ganaderas. Las repercusiones de estas nuevas especificaciones técnicas ponen en peligro la viabilidad de las explotaciones y el sustento de quienes dependen de ellas. Por ello, el CESE solicita un estudio detallado de impacto por sector ganadero, dado que el cambio propuesto por la Comisión tiene una repercusión masiva en la estructura, inversión y gestión de las explotaciones ganaderas existentes en la UE. En un escenario generalizado muchas granjas se verán abocadas al cese de su actividad.
- 1.11 Considera que la prohibición de transportar animales jóvenes como terneros, corderos, cabritos, lechones y potros, que no han sido destetados, durante largos trayectos por carretera, tiene un impacto significativo en la importación de razas animales procedentes de otros Estados miembros de la Unión Europea. El CESE considera negativa la limitación en la diversidad genética y la calidad de las razas animales disponibles para los productores locales, lo que puede afectar negativamente la competitividad y sostenibilidad de sus explotaciones ganaderas.
- 1.12 Insta a la Comisión a tener en cuenta las particularidades climáticas de cada Estado miembro en relación con lo dispuesto en el artículo 31 de la propuesta; defiende que la prohibición del transporte de animales a ciertas temperaturas parece ser solo una solución temporal que no aborda adecuadamente el bienestar animal a largo plazo frente al cambio climático en curso y considera imprescindible encontrar soluciones coherentes, más sostenibles y verdaderamente eficaces, para mitigar los efectos del calentamiento global y su impacto en el bienestar de los animales, sin comprometer la viabilidad del sector ni el bienestar de sus trabajadores.
- 1.13 Advierte de que un mayor espacio entre los animales en los vehículos de carga podría aumentar el riesgo de caídas y lesiones. Reducir las densidades y los tiempos de viaje implica asimismo más camiones en la carretera y más emisiones de CO<sub>2</sub>.
- 1.14 Sostiene que es fundamental el fomento de los canales cortos de comercialización como una solución efectiva para reducir la necesidad de largos trayectos de transporte al acortar la distancia entre los lugares de cría, engorde, sacrificio y consumo.
- 1.15 Pide que se tenga en cuenta la importancia del medio rural, de sus prácticas agrícolas y ganaderas, así como las tradiciones arraigadas en cada región. Las restricciones propuestas podrían acelerar el despoblamiento rural, el cierre de pequeñas y medianas explotaciones

ganaderas o el traslado de estas, contribuyendo al deterioro de las prácticas ganaderas específicas de cada región.

- 1.16 Apoya las iniciativas que impulsen palancas sanitarias, económicas y jurídicas para preservar los mataderos locales y fomentar el sacrificio en la granja cuando sea adecuado a la escala de la explotación y al contexto local. Esta práctica, cuando sea factible, permitiría reducir la necesidad de viajes largos y disminuir así tanto los factores de estrés en los animales como las emisiones de CO<sub>2</sub>.

## 2. NOTAS EXPLICATIVAS

### *Argumentos a favor de la recomendación 1.1 sobre la importancia del conocimiento empírico*

- 2.1 La propuesta presenta mejoras técnicas ajustadas a la realidad tecnológica actual, pero también incluye normas restrictivas que pueden alejarse de la experiencia práctica. Esto podría resultar contraproducente en ciertas circunstancias tanto para los operadores como para el medio ambiente.
- 2.2 Los ganaderos están altamente comprometidos con asegurar que sus animales lleguen en óptimas condiciones a su destino, ya que son los principales cuidadores de su ganadería. Además, enfrentan el riesgo de sufrir pérdidas económicas si los animales resultan dañados durante el transporte.
- 2.3 La Comisión y los Estados Miembros son quienes deben garantizar la seguridad de los animales en el transporte, no mediante normativas restrictivas sino promoviendo el avance del conocimiento científico y estableciendo indicadores de bienestar animal. Estos indicadores podrían verificar si el transporte se lleva a cabo de manera adecuada o si se requiere algún cambio.

### *Argumentos a favor de la recomendación 1.2 sobre los riesgos ligados al transporte*

- 2.4 Entre ellos se encuentran los riesgos de estrés asociados a la manipulación de los animales durante la carga y descarga, el hambre y la sed prolongadas, el estrés térmico, las lesiones, el estrés de movimiento, así como los riesgos sanitarios asociados a la propagación de patógenos y la consecuente disminución de las defensas inmunitarias<sup>1</sup>.
- 2.5 Del mismo modo, la EFSA señala que un aumento del espacio en el vehículo podría ser beneficioso para que los animales adapten mejor su posición y equilibrio. Sin embargo, esta recomendación general de la EFSA dista de la opinión que los transportistas profesionales han manifestado. Estos afirman que más espacio por animal significa más riesgo de caídas y de lesiones<sup>2</sup>. Por ejemplo, los transportistas de terneros indican que mantener la actual densidad

---

<sup>1</sup> <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.2903/j.efsa.2022.7442>.

<sup>2</sup> COPA-COGECA: *Position Paper on Animal Protection During Transport*, AHW(24)01288.

suficiente ayuda a los animales a aguantar mejor las sacudidas durante el viaje, reduciendo así el riesgo de lesiones<sup>3</sup>.

- 2.6 Aun reconociendo las ventajas prácticas de no añadir el tiempo de travesía a la duración total del viaje siempre que las necesidades fisiológicas de los animales estén cubiertas, tal y como propone la Comisión, el CESE destaca los riesgos específicos del transporte marítimo para el bienestar de los animales (condiciones microclimáticas en puerto y a bordo, movimientos ligados al estado del mar, etc.) y pide a las autoridades portuarias y a los operadores comerciales que realicen las inversiones necesarias para reducir estos riesgos.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.3 sobre la exigencia de condiciones equivalentes para las importaciones*

- 2.7 El bienestar de los animales es una prioridad para los ganaderos —son quienes se ocupan de ellos a diario con especial atención— que buscan cumplir en todo momento con los estándares más altos a fin de garantizar la mejor calidad de vida para su ganado. Sin embargo, también necesitan que se promueva la inclusión de cláusulas equivalentes en las importaciones, para mantener la equidad en el mercado y asegurar que todos los involucrados cumplan con las mismas normativas.
- 2.8 En la práctica, dicha ecuación se rompe desde el momento en el que se permite la entrada en el mercado europeo de productos importados que no están sometidos a los mismos requisitos, creando un agravio comparativo hacia los productores comunitarios. Es condición necesaria, si se quieren elevar las exigencias a la producción interior, que esas mismas exigencias sean cumplidas en terceros países.
- 2.9 Antes de imponer exigencias adicionales a los productores europeos, es necesario garantizar que los acuerdos comerciales bilaterales negociados por la UE incluyan cláusulas de reciprocidad para los productos importados.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.4 sobre la adaptación a las diferentes realidades nacionales*

- 2.10 Siendo bien consciente de que, si queremos una Europa unida, habrá que encontrar soluciones comunes y aplicables a todos, el CESE mantiene que es imprescindible tener en cuenta la idiosincrasia de cada Estado miembro.
- 2.11 El presente dictamen enfatiza la importancia de considerar las características climáticas y geográficas específicas de cada país, especialmente en lo que respecta a temperatura promedio anual, ubicación y tamaño del territorio, redes de carreteras e infraestructuras, y proximidad a los mataderos.

---

<sup>3</sup>

Documento técnico del impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte en el vacuno de carne, PROVACUNO (Organización Interprofesional Agroalimentaria Española de la Carne de Vacuno).

- 2.12 Del mismo modo, es fundamental considerar las diferentes realidades económicas y sociales para garantizar un enfoque equitativo y efectivo. Cada país tiene su propio conjunto único de circunstancias, que incluyen aspectos como el nivel de desarrollo económico, la estructura social y la distribución de la riqueza.
- 2.13 Estas diferencias pueden ser especialmente marcadas entre las áreas rurales y urbanas, donde las condiciones de vida, las oportunidades de empleo y los recursos disponibles pueden variar significativamente. Es esencial garantizar una distribución más justa del valor añadido en la cadena de valor y avanzar hacia una producción y un consumo responsable y sostenible.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.5 sobre el coste de las medidas propuestas*

- 2.14 La propuesta de la Comisión responde a la demanda social de una mejor protección de los animales, ya que una gran mayoría de los ciudadanos europeos quiere que se reduzca la duración del transporte<sup>4</sup>. Sin embargo, el coste de esta transición no puede recaer exclusivamente en los consumidores<sup>5</sup>, que llevan padeciendo durante años un incremento en el precio de los alimentos<sup>6</sup>. El CESE pide a la Comisión Europea que realice un estudio exhaustivo para evaluar en qué medida las familias europeas están dispuestas a afrontar el impacto económico derivado de las medidas propuestas, particularmente en lo que respecta al incremento del precio final de los productos.
- 2.15 El CESE requiere que se consideren, más allá de los estudios científicos realizados por la EFSA, las posibles repercusiones económicas directas o indirectas de la propuesta, con especial énfasis en los sectores de la ganadería y el transporte y en las zonas rurales<sup>7</sup>.
- 2.16 Se subraya la importancia de valorar los costes directos e indirectos que la normativa supondrá en sus diferentes ámbitos; se destacan, entre otras, las disposiciones que tendrán un coste directo sobre los ganaderos y transportistas:
- a. la obligatoriedad de contar con un veterinario en la carga y descarga de los animales en los medios de transporte (artículos 17 y 25);
  - b. la exigencia de contar con un responsable del bienestar animal para los viajes en buques destinados al transporte de ganado (artículo 21);
  - c. la imposición de jornadas nocturnas —que serán especialmente frecuentes en los países mediterráneos— con el correspondiente pago del recargo salarial (artículo 31);
  - d. la reforma y adaptación de las granjas, una consecuencia directa para los ganaderos dadas las nuevas consideraciones en torno a la aptitud para el transporte de los animales (anexo I; capítulo I; punto 1);

---

<sup>4</sup> [Eurobarómetro sobre bienestar animal.](#)

<sup>5</sup> [Los consumidores españoles apoyarían una nueva normativa que garantice el bienestar animal.](#)

<sup>6</sup> [OCU denuncia que los precios de supermercados han subido de media un 38% en tres años.](#)

<sup>7</sup> La Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria de la Comisión Europea, en su documento [Modelling of policy options to support the impact assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport](#), declara que no va a haber ningún impacto en los costes de producción de la granja; además, afirma que la repercusión para el consumidor final solo será de entre 2,81 y 14,09 EUR anuales por persona.

e. los requisitos mínimos de altura vertical y espacio disponible, que se traducirán en un aumento del número de transportes necesario, lo que implicará una mayor inversión en flota de camiones y una mayor necesidad de mano de obra, junto con un aumento considerable de las emisiones de CO<sub>2</sub> (capítulo III; punto 6 y capítulo VII; puntos 1, 2 y 3).

2.17 El CESE pide que se evalúen las externalidades causadas por el actual sistema de producción y comercialización de ganado, contrastándolo con alternativas de cambio estructural que podrían reducir el transporte prolongado de animales.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.6 sobre la presencia de un veterinario o una persona competente y autorizada*

2.18 La propuesta prevé que la carga de los animales en los medios de transporte contará con la supervisión de un veterinario, exigencia que el CESE considera innecesaria cuando la carga sea realizada por una persona competente y autorizada que puede ser el ganadero, el transportista o un tercero. La competencia debe definirse mediante un documento específico.

2.19 Tal y como afirman diferentes estudios realizados por organizaciones sectoriales, la asistencia en la carga de un veterinario requeriría un incremento en personal veterinario de al menos un 120 %<sup>8</sup>.

2.20 Además, se considera que la supervisión de la carga de los animales en el transporte por parte de un veterinario no aporta ningún valor añadido respecto a la información sobre el estado sanitario de los animales ya contenida en el sistema TRACES automatizado.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.7 sobre el trabajo nocturno*

2.21 El CESE considera que las disposiciones recogidas en la propuesta de la Comisión obligan a los operadores a trabajar en turnos de noche en según qué circunstancias, especialmente a ganaderos, conductores y veterinarios.

2.22 Se manifiesta que dicha nocturnidad será notablemente acusada en países cuya temperatura media es más elevada (principalmente los países del Sur de Europa como Croacia, Grecia, Italia, Malta, Portugal o España, entre otros).

2.23 Desde el CESE se advierte que la nocturnidad obstaculiza en gran medida la conciliación familiar y social para estos trabajadores, y puede llegar a tener repercusiones en su salud mental.

2.24 Tal y como indican las fuentes estadísticas europeas en torno a la siniestralidad laboral en el transporte, la probabilidad de que se produzca una colisión por la noche es al menos diez veces superior a que se produzca de día<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Informe de impacto de la propuesta sobre bienestar animal, *Avianza* (Asociación Interprofesional Española de Carne Avícola).

<sup>9</sup> Informe PRAISE «Vencer la fatiga – Normas sociales de la UE y conductores de vehículos pesados», Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.

- 2.25 Europa se encuentra en primera línea del cambio climático; así lo señala el informe reciente de la Organización Meteorológica Mundial (OMM)<sup>10</sup>, que revela un aumento de temperatura sin precedentes en los últimos treinta años. Entre 1991 y 2021, la temperatura ha aumentado en 0,5 grados centígrados por década, una tendencia que es aún más pronunciada en los territorios cercanos al mar Mediterráneo. A pesar de este calentamiento global, los seres humanos continúan adaptándose a las adversidades y llevando a cabo sus actividades cotidianas con normalidad. Por lo tanto, la propuesta de prohibir el transporte de animales a ciertas temperaturas parece ser solo una solución temporal que no aborda adecuadamente el bienestar animal a largo plazo frente al cambio climático en curso. Con cada año que pasa, las temperaturas continúan en aumento, lo que hace necesario buscar soluciones más sostenibles y efectivas para mitigar los efectos del calentamiento global y su repercusión en el bienestar de los animales.
- 2.26 El CESE destaca que la propuesta considera la temperatura del lugar de salida y del lugar de destino y no tiene en cuenta la sensación térmica del habitáculo donde los animales son transportados, y pide a la Comisión que considere este aspecto fundamental a la hora de determinar qué sienten los animales durante el trayecto<sup>11</sup>.
- 2.27 Los sistemas de climatización pueden proporcionar un entorno adecuado para los animales en épocas de calor o frío extremo, garantizando condiciones óptimas de temperatura y humedad durante todo el viaje, pero es fundamental que esta solución sea económicamente viable para los profesionales del sector. Por lo tanto, se requiere a la Comisión que lleve a cabo un análisis detallado de los costes asociados a la instalación y operación de los sistemas de climatización, así como posibles incentivos y posibilidades de financiación para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte.
- 2.28 El CESE aboga por un sistema alimentario sostenible que considere los fenómenos climáticos extremos y su impacto en los rendimientos agrícolas y en el bienestar animal, e insta a la Comisión a llevar a cabo una evaluación comparativa de la eficiencia de la ayuda pública y la viabilidad a largo plazo entre dos enfoques: el primero consiste en financiar la mejora técnica del transporte de animales a larga distancia dentro del modelo de negocio actual, mientras que el segundo implica financiar la transición hacia una ganadería más sostenible y adaptada a los ecosistemas locales.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.8 sobre la perturbación de la cadena logística*

- 2.29 Las cadenas de suministro en el sector ganadero y de transporte han sido desarrolladas y optimizadas a lo largo del tiempo, teniendo en cuenta las limitaciones horarias existentes. La nueva normativa propuesta impone restricciones adicionales o cambios en los horarios permitidos para el transporte de animales, con un impacto significativo en la eficiencia y la viabilidad de las cadenas logísticas establecidas.

---

<sup>10</sup> [https://library.wmo.int/es/records/item/68512-estado-del-clima-mundial-en-2022?language\\_id=30&back=&offset=](https://library.wmo.int/es/records/item/68512-estado-del-clima-mundial-en-2022?language_id=30&back=&offset=)

<sup>11</sup> Actualmente, los camiones están equipados con sistemas de ventilación asistida y control de temperatura, con parámetros adaptados a cada especie, por lo que automáticamente disminuye o aumenta la temperatura acorde a los límites establecidos.

- 2.30 Modificar todo el suministro europeo en los plazos propuestos por la Comisión resulta utópico. Además, las cadenas de suministro están interconectadas con otras industrias y sectores, por lo que cualquier cambio en las restricciones horarias para el transporte de animales podría tener efectos en cascada en toda la cadena de suministro y afectar a la producción, distribución y disponibilidad de alimentos.
- 2.31 El CESE resalta que es fundamental que cualquier propuesta normativa que afecte al transporte de animales sea cuidadosamente evaluada y considerada en función del impacto que pueda tener en las cadenas de suministro existentes y en la economía en general.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.9 sobre la restricción en el acceso a mataderos*

- 2.32 Los ganaderos de determinados países se verán privados del acceso a los mataderos a los que actualmente trasladan sus animales. En las zonas más remotas, es incluso posible que no haya mataderos dentro del intervalo de nueve horas. Esta situación implica no solo la interrupción del canal de distribución que han estado utilizando sino también una considerable reducción en su libertad de elección. El CESE insta a la Comisión a garantizar que todos los ganaderos tengan la posibilidad de elegir matadero.
- 2.33 Las estadísticas proyectan una disminución del 58 % en la exportación de terneros para sacrificio hacia la Unión Europea, equivalente a 42 000 terneros. Del mismo modo, se espera una reducción del 57 % en la exportación de terneros para sacrificio hacia terceros países, equivalente a 100 000 terneros<sup>12</sup>.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.10 sobre la dificultad de reorganizar las granjas existentes*

- 2.34 El aumento de la edad a cinco semanas y del peso a no menos de 50 kilogramos para terneros, o a tres semanas para lechones, corderos y cabritos, condenaría a muchas explotaciones al fin de su actividad. Las granjas están construidas para las medidas exigidas actualmente; reformar y reconstruir completamente sus estructuras y ciclos productivos sería un paso inviable económicamente para muchas de ellas.
- 2.35 Además, los costes no previstos asociados con la necesidad de mantener al ganado durante períodos más prolongados pueden representar un desafío significativo para muchos productores. Estos gastos adicionales pueden incluir la compra de alimento adicional, el aumento del coste de alojamiento y cuidado, así como los gastos de transporte adicionales si se requiere mover el ganado a instalaciones alternativas. Para muchos productores, especialmente aquellos con márgenes de ganancias ajustados, la imposibilidad de cubrir estos gastos adicionales puede resultar en dificultades financieras significativas e incluso poner en riesgo la viabilidad a largo plazo de sus actividades ganaderas.

---

<sup>12</sup> Documento técnico del impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte en el vacuno de carne, PROVACUNO (Organización Interprofesional Agroalimentaria Española de la Carne de Vacuno).

*Argumentos a favor de la recomendación 1.11 sobre la prohibición del transporte a larga distancia de crías no destetadas*

- 2.36 Para todos los cambios estructurales recogidos en la propuesta no bastarían períodos de transición incluso más largos que los propuestos, ya que son incompatibles con la capacidad de inversión de la mayoría de los productores y cooperativas, su acceso a la financiación y a la tierra, las posibles implicaciones con los permisos medioambientales, el aumento de la carga administrativa, etc. El período de transición para cambios de la envergadura que apunta la Comisión Europea con su propuesta tendría que ser de varias décadas<sup>13</sup> (mientras que estos cambios seguirían teniendo un gran impacto en la competitividad y la propia existencia de la producción ganadera en la UE). Es por ello que pedimos que se realice un estudio de viabilidad y un correcto acompañamiento en las explotaciones que se verían afectadas por el nuevo Reglamento, ya que, de lo contrario, aceleraríamos el cierre de granjas ganaderas con pocos recursos.
- 2.37 Esta restricción limita la movilidad de estos animales, lo que dificulta su transporte desde su lugar de origen hacia otros países comunitarios. Como resultado, los criadores y ganaderos que dependen de la adquisición de animales de razas específicas de otros Estados miembros se verán afectados negativamente. La imposibilidad de acceder a estas razas específicas puede resultar en una disminución de la diversidad genética en el ganado de criadores locales, lo que a su vez podría tener consecuencias en términos de productividad, resistencia a enfermedades y adaptación a condiciones ambientales cambiantes.
- 2.38 Por otro lado, se obstaculiza el comercio y la competencia en el mercado ganadero, ya que los criadores y ganaderos locales pueden enfrentar mayores dificultades para obtener ciertas razas de animales más deseables en características genéticas específicas o productividad. La Comisión debe proponer cómo apoyar la transición hacia una ganadería sostenible y respetuosa con los animales.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.12 sobre las temperaturas*

- 2.39 Tal y como se ha mencionado anteriormente, los rangos de temperatura previstos impiden en la práctica cualquier movimiento diurno durante más de cinco meses al año en los países meridionales. Los países nórdicos se verán afectados por las temperaturas mínimas extremas.
- 2.40 El déficit de 400 000 conductores de vehículos de transporte de animales para satisfacer la demanda en Europa se vuelve aún más difícil de colmar si se considera que la obligación de trabajar de noche dificulta una adecuada conciliación de la vida personal, familiar y laboral<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> COPA-COGECA: *Position Paper on Animal Protection During Transport*, AHW(24)01288.

<sup>14</sup> Informe sobre el impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte, Asociación Europea de Transporte de Ganado.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.13 sobre el incremento del espacio por animal*

- 2.41 Las restricciones en densidad y tiempo de viaje implicarían un número de trayectos 3,5 veces superior al actual, con emisiones que pasarían de 116 263,14 Tm a 406 920,99 Tm de CO<sub>2</sub><sup>15</sup>. El mayor número de camiones en circulación aumentaría la congestión del tráfico, lo que podría resultar en tiempos de viaje más largos y mayores costos operativos para las empresas de transporte.
- 2.42 Más allá de aumentar las caídas, golpes y lesiones, especialmente entre los animales de más altura, el aumento del espacio disponible en el vehículo permitiría a los animales desplazarse de un lado a otro dentro del habitáculo, desestabilizando potencialmente la parte trasera del vehículo. Esto, unido a una circulación de camiones más intensa, tendría consecuencias negativas sobre la seguridad vial.
- 2.43 Incentivar un modelo de ganadería basado en la producción de proximidad, el sacrificio en la propia granja y los circuitos comerciales cortos permitiría contrarrestar el incremento de las emisiones.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.14 sobre la producción de proximidad*

- 2.44 El CESE solicita a la Comisión un estudio de impacto de una posible reorientación del modelo actual de ganadería hacia un modelo basado en aproximar la producción y el consumo.
- 2.45 Los canales cortos de comercialización no solo disminuyen el estrés y el sufrimiento de los animales sino que también reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas al transporte de larga distancia. Además, promueven la transparencia y la trazabilidad de los productos, lo que aumenta la confianza del consumidor y beneficia a los productores locales.
- 2.46 Un compromiso por parte de las administraciones públicas para promover el desarrollo de mataderos de proximidad permitiría construir un modelo de ganadería más sostenible que resolvería no solo las repercusiones sociales y laborales expuestas en este dictamen sino también las cuestiones medioambientales en lo referente al aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.15 sobre el impacto territorial*

- 2.47 Las restricciones de los desplazamientos para el sacrificio de animales podrían resultar en el traslado de granjas hacia las proximidades de los mataderos. Esta medida aceleraría el despoblamiento rural, contribuyendo al deterioro de prácticas ganaderas específicas de cada región. Este aspecto es de gran preocupación si tenemos en cuenta la tendencia a reducir el número de mataderos y aumentar el tamaño de estos, lo que se traduce en una concentración de los mismos<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Informe sobre el impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte, Asociación Europea de Transporte de Ganado.

<sup>16</sup> [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03\\_ES.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_ES.pdf).

2.48 Las restricciones propuestas perjudican especialmente a las pequeñas y medianas explotaciones ganaderas, con menos infraestructura y recursos para adaptarse a los nuevos requisitos. Esto podría aumentar la brecha respecto a las grandes explotaciones y poner en riesgo su viabilidad económica.

*Argumentos a favor de la recomendación 1.16 sobre los pequeños mataderos y los mataderos móviles*

2.49 Frente a la concentración de mataderos registrada en la Unión Europea, se propugna una descentralización inteligente que permita mantener la proximidad entre las granjas y los mataderos, pero sin desatender la importancia de las comunidades rurales. Esto podría lograrse mediante la instalación de mataderos más pequeños en áreas rurales o fomentando el sacrificio en la granja cuando sea adecuado a la escala de la explotación y al contexto local<sup>17</sup>.

2.50 El CESE también pide un rápido desarrollo del sacrificio en la granja para las gallinas al final de su ciclo de puesta y la implementación de un servicio de sacrificio de urgencia en las explotaciones, particularmente relevante para vacas y cerdas al final de su ciclo de vida.

### 3. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA DE LA COMISIÓN EUROPEA

Nota: las enmiendas que siguen no pretenden ser exhaustivas.

#### Enmienda 1

vinculada a la recomendación 1.1 (artículo 2, apartado 3)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
3. El presente Reglamento no se aplicará a los tipos de transporte siguientes: a) ... b) ... c) ... d) ... e) ... f) ...	3. El presente Reglamento no se aplicará a los tipos de transporte siguientes: [...] <b>g) el transporte de animales de difícil manejo para participar en actividades de formación, exhibiciones, concursos, actos culturales, circos y actividades hípicas deportivas y de ocio.</b>

#### Exposición de motivos

El Reglamento no toma en consideración las particularidades de los animales de difícil manejo, es decir, aquellos cuya raza los caracteriza por un comportamiento feroz e impredecible y que requieren un enfoque de transporte específico para asegurar su bienestar.

<sup>17</sup> Muchos mataderos pequeños tuvieron dificultades para cumplir con los requisitos de higiene establecidos en la UE y además seguir siendo económicamente viables, por tanto, tuvieron que cerrar cuando en abril de 2004 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron normas sobre higiene de los alimentos [Reglamentos (CE) n.º [852/2004](#), [853/2004](#) y [854/2004](#)].

### Enmienda 2

vinculada a la recomendación 1.1 (artículo 14, apartado 1)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
Los organizadores serán responsables de garantizar que la totalidad del viaje desde el lugar de salida hasta el lugar de destino en la Unión o en un tercer país cumple lo dispuesto en el presente Reglamento.	Los organizadores y <i>las autoridades competentes</i> serán responsables de garantizar que la totalidad del viaje desde el lugar de salida hasta el lugar de destino en la Unión o en un tercer país cumple lo dispuesto en el presente Reglamento.

#### Exposición de motivos

La responsabilidad no puede recaer solo en los organizadores, debe ser compartida con las autoridades competentes.

### Enmienda 3

vinculada a la recomendación 1.6 (artículo 17, apartado 2)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
La carga de los animales en los medios de transporte contará con la supervisión de un veterinario.	La carga de los animales en los medios de transporte contará con la supervisión de un veterinario <i>salvo en caso de ser realizada por una persona competente y autorizada, que puede ser el ganadero, el transportista o un tercero, o en caso de uso del sistema TRACES automatizado. La Comisión establecerá las directrices para definir las competencias pertinentes.</i>

#### Exposición de motivos

La asistencia en la carga requeriría un incremento en personal veterinario de, al menos, un 120 %. No tiene sentido que se exija la presencia de un veterinario ya que toda la información sanitaria relevante se haya recogida en el sistema TRACES automatizado.

### Enmienda 4

vinculada a la recomendación 1.12 (artículo 31, apartado 2).

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CESE
2. Para el transporte por carretera de animales terrestres, exceptuando los perros y gatos: a) <i>cuando estén previstas temperaturas inferiores a 0 °C, se cubrirán los vehículos de carretera y se controlará la circulación del</i>	2. Para el transporte por carretera de animales terrestres, exceptuando los perros y gatos: a) <i>los sistemas de ventilación de los medios de transporte por carretera deberán diseñarse, construirse y mantenerse de modo que, en</i>

<p><i>aire en el compartimento en el que se encuentren los animales para protegerlos de la exposición al viento frío durante el viaje;</i></p> <p><i>b) cuando la previsión meteorológica indique temperaturas inferiores a -5 °C, además de respetar las medidas contempladas en la letra a), la duración del viaje no superará las nueve horas;</i></p> <p><i>c) cuando se prevean temperaturas entre 25 y 30 °C, la duración del viaje durante el período comprendido entre las 10 h y las 21 h no será superior a nueve horas;</i></p> <p><i>d) cuando la temperatura prevista supere los 30 °C, solo se autorizarán viajes que se desarrollen íntegramente entre las 21 h y las 10 h.</i></p> <p><i>e) cuando se espere alcanzar temperaturas superiores a 30 °C entre las 21 h y las 10 h, el espacio disponible para los animales se incrementará en un 20 %.</i></p>	<p><i>todo momento del viaje, independientemente de que el vehículo esté parado o en movimiento, en el interior del medio de transporte pueda mantenerse una temperatura adecuada para las especies animales que se determine;</i></p> <p><i>b) cuando se espere alcanzar temperaturas superiores a 30 °C, o inferiores a -5 °C, los operadores darán prioridad a aquellos vehículos que cuenten con sistema de climatización. En todo caso, deberá mantenerse una temperatura adecuada para las especies animales que se determine;</i></p> <p><i>c) los medios de transporte por carretera deberán estar equipados con un sistema de alerta que avise al conductor cuando la temperatura en los compartimentos en los que se encuentran los animales alcance el límite máximo o mínimo adecuado para las especies animales que se determine.</i></p>
--	--

<b>Exposición de motivos</b>
La normativa no tiene en cuenta los factores climáticos propios de cada Estado miembro.

### Enmienda 5

vinculada a la recomendación 1.10 (considerando 6)

<b>Texto de la Comisión Europea</b>	<b>Enmienda del CESE</b>
<p>[...] Los dictámenes de la EFSA concluyen, en líneas generales, que es necesario proporcionar más espacio, reducir las temperaturas máximas y reducir al mínimo la duración de los viajes, a fin de mejorar la protección de los animales durante el transporte. Por consiguiente, el Reglamento (CE) n.º 1/2005 debe sustituirse por un nuevo Reglamento que esté en consonancia con los avances más recientes de los conocimientos científicos y técnicos en este ámbito y con las demandas de los consumidores, evitando al mismo tiempo generar obstáculos al funcionamiento del mercado interior y al comercio de animales vivos y garantizando la aplicabilidad de las nuevas normas.</p>	<p>[...] Los dictámenes de la EFSA concluyen, en líneas generales, que es necesario proporcionar más espacio, reducir las temperaturas máximas y reducir al mínimo la duración de los viajes, a fin de mejorar la protección de los animales durante el transporte. Por consiguiente, el Reglamento (CE) n.º 1/2005 debe sustituirse por un nuevo Reglamento que esté en consonancia con los avances más recientes de los conocimientos científicos y técnicos en este ámbito, <b>con la experiencia empírica de los profesionales del sector (ganaderos, transportistas y veterinarios), con un estudio de viabilidad y una evaluación del impacto social, económico y medioambiental</b> y con las demandas de los consumidores, evitando al</p>

	mismo tiempo generar obstáculos al funcionamiento del mercado interior y al comercio de animales vivos y garantizando la aplicabilidad de las nuevas normas.
--	--

#### **Exposición de motivos**

No se ha tenido en cuenta la experiencia de los transportistas profesionales de los sectores ganaderos, quienes afirman que el aumento de espacio en ocasiones puede incrementar el riesgo de caídas y lesiones. Además, las nuevas normas de espacio y altura vertical propuestas disminuirían considerablemente el número de animales transportados por camión, aumentando el número de camiones necesarios en la carretera (más inversión y emisiones de CO<sub>2</sub>), así como la necesidad de contratar nuevos conductores (impacto socioeconómico).

Bruselas, 31 de mayo de 2024.

*El Presidente del Comité Económico y Social Europeo*  
Oliver RÖPKE

---