



Parecer do Comité Económico e Social Europeu

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins, que altera o Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho

[COM(2023) 770 final – 2023/0448 (COD)]

(C/2024/4670)

Relator: **Jaume BERNIS CASTELLS**

Conselheiro	Manuel Linares Ávila (do relator)
Processo legislativo	2023/0448 (COD)
Consulta	Parlamento Europeu, 26.2.2024 Conselho da União Europeia, 6.3.2024
Base jurídica	Artigos 43.º, 114.º e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Documentos da Comissão Europeia	COM(2023) 770 final Síntese
Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) pertinentes	ODS 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14 e 15
Competência	Secção da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente
Adoção em secção	21.5.2024
Adoção em plenária	31.5.2024
Reunião plenária n.º	588
Resultado da votação (votos a favor/ votos contra/abstenções)	167/5/6

1. Conclusões e recomendações

O Comité Económico e Social Europeu (CESE),

1.1. apoia a aplicação e o cumprimento harmonizado das regras, com base em provas científicas e na experiência empírica dos operadores. Por conseguinte, considera essencial que a proposta da Comissão tenha em conta os conhecimentos práticos dos agricultores, dos transportadores e dos veterinários;

1.2. observa que o transporte de animais acarreta riscos conhecidos para o seu bem-estar, como demonstram os relatórios científicos da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (EFSA);

1.3. alerta para o facto de que quaisquer regras impostas aos produtores europeus só serão aceites se for garantida a inclusão de condições equivalentes para as importações nos acordos comerciais bilaterais;

1.4. considera que uma regulamentação não adaptável às diferentes realidades dos 27 Estados-Membros abrirá a porta a situações assimétricas ou desequilibradas; assinala igualmente que as necessidades e fragilidades dos animais são as mesmas em toda a parte;

1.5. insta a Comissão a assegurar que os custos relacionados com a aplicação destas novas regras não sejam suportados pelos operadores do setor; solicita a criação de um fundo de financiamento específico, distinto dos fundos destinados à política agrícola comum (PAC), com o objetivo de permitir aos operadores fazer face a estas novas exigências;

1.6. considera não ser necessária a supervisão por um veterinário quando o carregamento dos animais no veículo seja efetuado por uma pessoa competente e autorizada, que pode ser o agricultor, o transportador ou um terceiro, nem quando a viagem seja devidamente registada no sistema TRACES;

1.7. recorda que as disposições da proposta de regulamento obrigam os operadores a trabalhar em turnos noturnos (nomeadamente os agricultores, os condutores e os veterinários); chama a atenção para o perigo que a obrigatoriedade do trabalho noturno representa para os trabalhadores. Este risco está patente não só nas estatísticas, que revelam uma taxa de sinistralidade até dez vezes superior em relação ao horário diurno, mas também na dificuldade que estes trabalhadores podem enfrentar ao conciliar a sua vida pessoal e profissional. Esta situação poderá ter consequências negativas para a saúde mental dos trabalhadores, acentuando ainda mais os desafios que enfrentam no quotidiano; propõe, por isso, que se legisle sobre a temperatura interna da caixa de carga do veículo, em vez de definir os horários em que a viagem é autorizada, e insta a Comissão a propor soluções alternativas às previstas na sua proposta atual que ofereçam uma solução a longo prazo sem criar um impacto social, económico e ambiental negativo. É fundamental encontrar um equilíbrio que permita melhorar o bem-estar dos animais sem comprometer a estabilidade dos trabalhadores nem a segurança no trabalho;

1.8. solicita à Comissão que considere o impacto que esta proposta terá nas cadeias de abastecimento que foram construídas e distribuídas ao longo dos anos com base nas atuais restrições temporais; salienta que a mudança só é possível se for devidamente apoiada pelas instituições nacionais e europeias, através de fundos diferentes dos da PAC;

1.9. alerta para o facto de que limitar a nove horas o transporte para o matadouro discriminaria os produtores dos Estados-Membros com longas distâncias a percorrer, regiões montanhosas, zonas remotas ou sem infraestruturas desenvolvidas, que perderiam a sua liberdade de escolha e capacidade de negociação, e insta a Comissão a inverter a tendência atual de encerramento dos matadouros locais;

1.10. considera que as novas regras técnicas propostas sobre a aptidão para o transporte de animais terrestres podem levar ao encerramento de muitas explorações pecuárias. O impacto destas novas especificações técnicas ameaça a viabilidade das explorações e os meios de subsistência das pessoas que delas dependem; solicita, por isso, a realização de um estudo de impacto pormenorizado por setor pecuário, uma vez que a alteração proposta pela Comissão tem um impacto enorme na estrutura, no investimento e na gestão das explorações pecuárias existentes na UE. Em geral, muitas explorações serão forçadas a cessar a sua atividade;

1.11. considera que a proibição do transporte rodoviário de animais jovens, como vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados, em viagens de longo curso, tem um impacto significativo na importação de raças animais de outros Estados-Membros da UE; tem para si que a limitação da diversidade genética e da qualidade das raças animais à disposição dos produtores locais é prejudicial, podendo afetar negativamente a competitividade e a sustentabilidade das suas explorações pecuárias;

1.12. insta a Comissão a ter em conta as especificidades climáticas de cada Estado-Membro em relação às disposições do artigo 31.º da proposta; argumenta que a proibição do transporte de animais a determinadas temperaturas parece ser apenas uma solução temporária que não aborda devidamente o bem-estar dos animais a longo prazo face às atuais alterações climáticas e considera essencial encontrar soluções coerentes, mais sustentáveis e verdadeiramente eficazes para atenuar os efeitos do aquecimento global e o seu impacto no bem-estar dos animais, sem comprometer a viabilidade do setor e o bem-estar dos seus trabalhadores;

1.13. adverte que um maior espaço entre os animais nos veículos de carga poderia aumentar o risco de quedas e de lesões e que a redução da densidade e dos tempos de viagem implica também um maior número de camiões na estrada e maior quantidade de emissões de CO₂;

1.14. defende que é essencial promover os circuitos curtos de comercialização como uma solução eficaz para reduzir a necessidade de viagens de transporte longas, encurtando a distância entre os locais de criação, de engorda, de abate e de consumo;

1.15. solicita que seja tida em conta a importância do meio rural, das suas práticas agrícolas e pecuárias, bem como das tradições enraizadas em cada região. As restrições propostas podem acelerar o despovoamento rural, o encerramento ou a realocação de pequenas e médias explorações pecuárias, contribuindo para a deterioração das práticas pecuárias específicas de cada região;

1.16. apoia iniciativas que promovam alavancas sanitárias, económicas e jurídicas para preservar os matadouros locais e incentivar o abate na exploração, sempre que adequado à escala da exploração e ao contexto local. Esta prática, quando viável, permitiria diminuir a necessidade de viagens longas e, por conseguinte, reduziria os fatores de *stress* para os animais e as emissões de CO₂.

2. Notas explicativas

Argumentos em apoio da recomendação 1.1 sobre a importância do conhecimento empírico

2.1. A proposta apresenta melhorias técnicas em conformidade com as realidades tecnológicas atuais, mas inclui também regras restritivas que podem afastar-se da experiência prática. Em determinadas circunstâncias, tal poderá ser contraproducente, tanto para os operadores como para o ambiente.

2.2. Os agricultores estão muito empenhados em garantir que os seus animais chegam ao destino em ótimo estado, uma vez que são eles os principais tratadores do seu gado. Além disso, correm o risco de perdas económicas se os animais sofrerem danos durante o transporte.

2.3. Cabe à Comissão e aos Estados-Membros garantir a segurança dos animais durante o transporte, não através de regulamentos restritivos, mas promovendo o avanço do conhecimento científico e estabelecendo indicadores de bem-estar animal. Estes indicadores poderão verificar se o transporte está a ser efetuado corretamente ou se são necessárias alterações.

Argumentos em apoio da recomendação 1.2 sobre os riscos associados ao transporte

2.4. Entre os riscos associados ao transporte, incluem-se os riscos de *stress* provocado pelo manuseamento dos animais durante o carregamento e o descarregamento, a fome e a sede prolongadas, o *stress* térmico, as lesões, o *stress* decorrente do movimento, bem como os riscos para a saúde devido à propagação de agentes patogénicos e à consequente diminuição das defesas imunitárias ⁽¹⁾.

2.5. Paralelamente, a EFSA assinala que poderia ser benéfico aumentar o espaço para os animais no veículo para permitir-lhes adaptarem melhor a sua posição e manterem o equilíbrio. Contudo, esta recomendação geral da EFSA difere do parecer dado pelos transportadores profissionais, que afirmam que mais espaço por animal significa maior risco de quedas e lesões ⁽²⁾. Por exemplo, os transportadores de vitelos indicam que manter a densidade suficiente atual ajuda os animais a aguentarem melhor os movimentos durante a viagem, reduzindo assim o risco de lesões ⁽³⁾.

2.6. Embora reconheça as vantagens práticas de não adicionar tempo à duração total da viagem, contanto que estejam satisfeitas as necessidades fisiológicas dos animais, como proposto pela Comissão, o CESE chama a atenção para os riscos específicos que o transporte marítimo representa para o bem-estar dos animais (condições microclimáticas nos portos e a bordo, movimentos em função do estado do mar, etc.) e insta as autoridades portuárias e os operadores comerciais a realizarem os investimentos necessários para reduzir esses riscos.

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

⁽²⁾ Documento de posição do Comité das Organizações Profissionais Agrícolas-Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia (COPA-COGECA) sobre a proteção dos animais durante o transporte, AHW(24) 01288[2].

⁽³⁾ Documento técnico sobre o impacto da proposta de regulamento relativo ao bem-estar dos animais durante o transporte nos bovinos para carne, PROVACUNO (Organización Interprofesional Agroalimentaria Española de la Carne de Vacuno).

Argumentos em apoio da recomendação 1.3 sobre a exigência de condições equivalentes para as importações

2.7. O bem-estar dos animais é uma prioridade para os agricultores, a quem compete a tarefa de os tratar diariamente com especial atenção e que procuram cumprir sempre as normas mais exigentes para garantir a melhor qualidade de vida do seu gado. No entanto, também é essencial que se promova a inclusão de cláusulas equivalentes nas importações, para manter a equidade no mercado e garantir que todos os envolvidos cumprem as mesmas regras.

2.8. Na prática, esta equação deixa de ser válida a partir do momento em que se permite a entrada no mercado europeu de produtos importados que não estão sujeitos aos mesmos requisitos, gerando uma desvantagem comparativa para os produtores da UE. O aumento dos requisitos para a produção nacional pressupõe que os mesmos requisitos sejam cumpridos nos países terceiros.

2.9. Antes de impor exigências adicionais aos produtores europeus, é necessário assegurar que os acordos comerciais bilaterais negociados pela UE incluam cláusulas de reciprocidade para os produtos importados.

Argumentos em apoio da recomendação 1.4 sobre a adaptação às diferentes realidades nacionais

2.10. O CESE está ciente de que, se queremos uma Europa unida, terão de ser encontradas soluções comuns aplicáveis a todos; não obstante, defende que é imperativo ter em conta as especificidades de cada Estado-Membro.

2.11. O presente parecer sublinha a importância de ter em conta as especificidades climáticas e geográficas de cada país, nomeadamente em termos de temperatura média anual, localização e dimensão do território, redes rodoviárias e infraestruturas, e proximidade dos matadouros.

2.12. Do mesmo modo, é essencial ter em conta as diferentes realidades económicas e sociais para garantir uma abordagem equitativa e eficaz. Cada país tem o seu próprio conjunto de circunstâncias únicas, incluindo aspetos como o nível de desenvolvimento económico, a estrutura social e a distribuição da riqueza.

2.13. Estas diferenças podem ser especialmente acentuadas entre as zonas rurais e urbanas, onde as condições de vida, as oportunidades de emprego e os recursos disponíveis podem variar significativamente. É essencial assegurar uma distribuição mais justa do valor acrescentado na cadeia de valor e avançar para uma produção e um consumo responsáveis e sustentáveis.

Argumentos em apoio da recomendação 1.5 sobre o custo das medidas propostas

2.14. A proposta da Comissão responde à procura social de uma melhor proteção dos animais, já que a grande maioria dos cidadãos europeus concorda com uma redução dos tempos de transporte⁽⁴⁾. No entanto, o custo desta transição não pode recair exclusivamente sobre os consumidores⁽⁵⁾, que sofrem há anos com o aumento dos preços dos alimentos⁽⁶⁾. O CESE insta a Comissão Europeia a realizar um estudo aprofundado para avaliar em que medida as famílias europeias estão dispostas a absorver o impacto económico das medidas propostas, nomeadamente no que diz respeito ao aumento do preço final dos produtos.

2.15. O CESE solicita que, para além dos estudos científicos realizados pela EFSA, seja tido em conta o possível impacto direto ou indireto da proposta, com especial destaque para os setores da pecuária e dos transportes e para as zonas rurais⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Eurobarómetro sobre o bem-estar dos animais.

⁽⁵⁾ Os consumidores espanhóis apoiariam uma nova legislação que garanta o bem-estar dos animais (em espanhol).

⁽⁶⁾ A Organização de Consumidores e Utentes (OCU) indica que os preços nos supermercados subiram, em média, 38 % em três anos (em espanhol).

⁽⁷⁾ A Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, da Comissão Europeia, no seu documento intitulado «Modelling of policy options to support the impact assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport» [Elaboração de opções de política para apoiar a avaliação de impacto que acompanha a revisão da legislação da UE relativa ao bem-estar dos animais durante o transporte], declara que não haverá impacto nos custos de produção das explorações; além disso, afirma que o impacto no consumidor final se situará apenas entre 2,81 e 14,09 euros por ano, por pessoa.

2.16. Sublinha-se a importância de avaliar os custos diretos e indiretos que as regras implicarão nos seus diferentes domínios; destacam-se, nomeadamente, as disposições que terão um custo direto para os agricultores e os transportadores:

- a. A obrigação da presença de um veterinário aquando do carregamento e descarregamento dos animais nos meios de transporte (artigos 17.º e 25.º);
- b. A exigência da presença de um responsável pelo bem-estar dos animais nas viagens por navio de transporte de gado (artigo 21.º);
- c. A imposição do trabalho noturno – que será particularmente frequente nos países mediterrânicos – com a respetiva sobretaxa salarial (artigo 31.º);
- d. A reforma e adaptação das explorações, uma consequência direta para os agricultores, dadas as novas considerações sobre a aptidão para o transporte de animais (anexo I, capítulo I, n.º 1);
- e. Os requisitos mínimos em termos de altura vertical e de espaço disponível, que resultarão num aumento do número de transportes necessários, implicando um maior investimento em frotas de camiões e uma maior necessidade de mão de obra, juntamente com um aumento considerável das emissões de CO₂ (capítulo III, n.º 6, e capítulo VII, n.ºs 1, 2 e 3).

2.17. O CESE solicita uma avaliação das externalidades geradas pelo sistema atual de criação e comercialização de gado, face a alternativas de mudança estrutural que poderiam reduzir o transporte prolongado dos animais.

Argumentos em apoio da recomendação 1.6 sobre a presença de um veterinário ou de uma pessoa competente e autorizada

2.18. A proposta prevê que o carregamento dos animais nos meios de transporte seja supervisionado por um veterinário, exigência que o CESE considera desnecessária quando o carregamento seja efetuado por uma pessoa competente e autorizada, que pode ser o agricultor, o transportador ou um terceiro. A competência deve ser definida mediante um documento específico.

2.19. De acordo com vários estudos realizados por organizações setoriais, a assistência de um veterinário no carregamento requereria um aumento do pessoal veterinário de, pelo menos, 120%⁽⁸⁾.

2.20. Além disso, considera-se que a supervisão do carregamento dos animais nos meios de transporte por um veterinário não traz qualquer valor acrescentado à informação sobre o estado de saúde dos animais, que já consta do sistema TRACES automatizado.

Argumentos em apoio da recomendação 1.7 sobre o trabalho noturno

2.21. O CESE considera que as disposições da proposta da Comissão obrigam os operadores a trabalhar em turnos noturnos em determinadas circunstâncias, especialmente os agricultores, os condutores e os veterinários.

2.22. Salienta que o trabalho noturno será particularmente grave nos países onde a temperatura média é mais elevada (em especial nos países do sul da Europa, nomeadamente Croácia, Grécia, Itália, Malta, Portugal e Espanha).

2.23. O CESE alerta para o facto de o trabalho noturno constituir um importante obstáculo à conciliação da vida familiar e social destes trabalhadores, podendo ter repercussões na sua saúde mental.

2.24. Como indicam as fontes estatísticas europeias sobre acidentes de trabalho no setor dos transportes, a probabilidade de uma colisão ocorrer durante a noite é, pelo menos, dez vezes superior à que se verifica durante o dia⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Avaliação do impacto da proposta sobre o bem-estar dos animais, Avianza (Asociación Interprofesional Española de Carne Avícola).

⁽⁹⁾ Relatório PRAISE, «Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers» [Abordar a fadiga: as regras sociais e os motoristas de veículos pesados], Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (CEST).

2.25. A Europa está na linha da frente das alterações climáticas, de acordo com um relatório recente da Organização Meteorológica Mundial ⁽¹⁰⁾, que revela um aumento sem precedentes da temperatura nos últimos trinta anos. Entre 1991 e 2021, a temperatura aumentou 0,5 °C por década, uma tendência que é ainda mais acentuada nos territórios próximos do mar Mediterrâneo. Apesar deste aquecimento global, os seres humanos continuam a adaptar-se às adversidades e a realizar as suas atividades quotidianas com normalidade. Por conseguinte, a proposta de proibir o transporte de animais a determinadas temperaturas parece ser apenas uma solução temporária que não aborda devidamente o bem-estar dos animais a longo prazo face às atuais alterações climáticas. A cada ano que passa, as temperaturas continuam a aumentar, sendo necessário encontrar soluções mais sustentáveis e eficazes para atenuar os efeitos do aquecimento global e o seu impacto no bem-estar dos animais.

2.26. O CESE sublinha que a proposta tem em conta a temperatura do local de partida e do local de destino, mas não a sensação térmica do habitáculo em que os animais são transportados; insta a Comissão a ter em conta este aspeto crucial ao determinar o que os animais sentem durante a viagem ⁽¹¹⁾.

2.27. Os sistemas de climatização podem proporcionar um ambiente adequado para os animais em períodos de calor ou frio extremos, garantindo condições ótimas de temperatura e humidade durante toda a viagem, mas é essencial que esta solução seja economicamente viável para os profissionais do setor. Por conseguinte, a Comissão deve efetuar uma análise pormenorizada dos custos associados à instalação e ao funcionamento dos sistemas de climatização, bem como dos possíveis incentivos e das possibilidades de financiamento, para melhorar o bem-estar dos animais durante o transporte.

2.28. O CESE preconiza um sistema alimentar sustentável, que tenha em conta os fenómenos climáticos extremos e o seu impacto no rendimento das explorações agrícolas e no bem-estar dos animais, e insta a Comissão a realizar uma avaliação comparativa da eficiência do apoio público e da viabilidade a longo prazo entre duas abordagens: a primeira consiste em financiar as melhorias técnicas do transporte de longo curso de animais no âmbito do atual modelo de negócio, enquanto a segunda implica financiar a transição para uma pecuária mais sustentável e adaptada aos ecossistemas locais.

Argumentos em apoio da recomendação 1.8 sobre a perturbação da cadeia logística

2.29. As cadeias de abastecimento no setor da pecuária e dos transportes foram desenvolvidas e otimizadas ao longo do tempo, tendo em conta as restrições temporais existentes. As novas regras propostas impõem restrições adicionais ou alterações aos horários autorizados para o transporte de animais, o que teria um impacto significativo na eficiência e viabilidade das cadeias logísticas estabelecidas.

2.30. Alterar todo o abastecimento europeu nos prazos propostos pela Comissão é utópico. Além disso, as cadeias de abastecimento estão interligadas com outras indústrias e setores, pelo que qualquer alteração das restrições temporais para o transporte de animais poderia ter efeitos em cascata em toda a cadeia de abastecimento, afetando a produção, a distribuição e a disponibilidade de alimentos.

2.31. O CESE salienta que é impreterível realizar uma avaliação cuidada de qualquer proposta legislativa que afete o transporte de animais, analisando o seu possível impacto nas cadeias de abastecimento existentes e na economia em geral.

Argumentos em apoio da recomendação 1.9 sobre a restrição do acesso aos matadouros

2.32. Os agricultores de certos países ficarão privados do acesso aos matadouros para os quais transportam atualmente os seus animais. Nas zonas mais remotas, poderá mesmo não haver matadouros a uma distância inferior a nove horas de viagem. Esta situação implica não só a interrupção do canal de distribuição que têm vindo a utilizar, mas também uma redução considerável da sua liberdade de escolha. O CESE insta a Comissão a assegurar que todos os agricultores têm a possibilidade de escolher o matadouro.

⁽¹⁰⁾ <https://library.wmo.int/records/item/66214-state-of-the-global-climate-2022#.ZEZNoXZBxD8>.

⁽¹¹⁾ Atualmente, os camiões estão equipados com sistemas de ventilação assistida e de controlo da temperatura, com parâmetros adaptados a cada espécie, sendo que a temperatura é automaticamente reduzida ou aumentada de acordo com os limites estabelecidos.

2.33. De acordo com as projeções estatísticas, prevê-se uma diminuição de 58 % na exportação de vitelos para abate para a UE, o que equivale a 42 000 vitelos. Do mesmo modo, prevê-se uma redução de 57 % na exportação de vitelos para abate para países terceiros, equivalente a 100 000 vitelos ⁽¹²⁾.

Argumentos em apoio da recomendação 1.10 sobre a dificuldade de reorganização das explorações agrícolas existentes

2.34. O aumento da idade para cinco semanas e do peso para, pelo menos, 50 kg, no caso dos vitelos, ou para três semanas, no caso dos leitões, borregos e cabritos, condenaria muitas explorações ao fim da sua atividade. As explorações são construídas de acordo com as medidas atualmente exigidas; reformular e reconstruir completamente as suas estruturas e ciclos de produção seria um passo economicamente inviável para muitas delas.

2.35. Além disso, os custos imprevistos associados à necessidade de manter o gado durante períodos mais longos podem representar um desafio significativo para muitos produtores. Estas despesas adicionais podem incluir a compra de alimentos adicionais, o aumento dos custos de alojamento e de cuidados, bem como custos adicionais de transporte, caso os animais tenham de ser transferidos para instalações alternativas. Para muitos produtores, especialmente os que têm margens de lucro reduzidas, a incapacidade de cobrir estas despesas adicionais pode resultar em dificuldades financeiras significativas e mesmo pôr em risco a viabilidade a longo prazo das suas atividades pecuárias.

Argumentos em apoio da recomendação 1.11 sobre a proibição do transporte de longo curso de animais não desmamados

2.36. Períodos de transição ainda mais longos do que os propostos não seriam suficientes para todas as mudanças estruturais incluídas na proposta, uma vez que estas são incompatíveis com a capacidade de investimento da maioria dos produtores e cooperativas, o seu acesso ao financiamento e a terrenos, as possíveis implicações das licenças ambientais, o aumento dos encargos administrativos, etc. O período de transição para alterações à escala proposta pela Comissão Europeia no documento em apreço teria de abranger várias décadas ⁽¹³⁾ (continuando estas alterações a ter um impacto significativo na competitividade e na própria existência da produção pecuária na UE). Por isso, o CESE apela à realização de um estudo de viabilidade e a um apoio adequado às explorações afetadas pelo novo regulamento, sob pena de acelerar o encerramento de explorações pecuárias com baixos recursos.

2.37. Esta restrição limita a mobilidade desses animais, tornando difícil o seu transporte do local de origem para outros países da UE. Por conseguinte, os criadores e agricultores que dependem da compra de animais de raças específicas de outros Estados-Membros serão afetados negativamente. A falta de acesso a estas raças específicas pode resultar numa diminuição da diversidade genética no gado dos criadores locais, o que, por sua vez, pode ter consequências em termos de produtividade, resistência a doenças e adaptação a condições ambientais em mudança.

2.38. Por outro lado, o comércio e a concorrência no mercado pecuário são prejudicados, uma vez que os criadores e agricultores locais podem enfrentar maiores dificuldades na obtenção de certas raças de animais mais desejáveis em termos de características genéticas específicas ou de produtividade. A Comissão deve propor formas de apoiar a transição para uma pecuária sustentável e respeitadora dos animais.

Argumentos em apoio da recomendação 1.12 sobre as temperaturas

2.39. Como já referido anteriormente, as amplitudes térmicas previstas impedem efetivamente qualquer movimentação diurna durante mais de cinco meses por ano nos países do sul. Os países do norte serão afetados pelas temperaturas mínimas extremas.

⁽¹²⁾ Documento técnico sobre o impacto da proposta de regulamento relativo ao bem-estar dos animais durante o transporte nos bovinos para carne, PROVACUNO (Organización Interprofesional Agroalimentaria Española de la Carne de Vacuno).

⁽¹³⁾ Documento de posição do Comité das Organizações Profissionais Agrícolas-Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia (COPA-COGECA) sobre a proteção dos animais durante o transporte, AHW(24) 01288[2].

2.40. O défice de 400 000 condutores de veículos de transporte de animais, para satisfazer a procura na Europa, será ainda mais difícil de colmatar se a obrigação de trabalhar de noite dificultar a conciliação adequada da vida pessoal, familiar e profissional ⁽¹⁴⁾.

Argumentos em apoio da recomendação 1.13 sobre o aumento do espaço por animal

2.41. As restrições no que toca à densidade e ao tempo de viagem implicariam um número de viagens 3,5 vezes superior ao que se realiza atualmente, aumentando as emissões de 116 263,14 para 406 920,99 milhões de toneladas de CO₂ ⁽¹⁵⁾. Um maior número de camiões na estrada aumentaria o congestionamento do tráfego, o que poderia resultar em tempos de viagem mais longos e custos de funcionamento mais elevados para as empresas de transporte.

2.42. Para além de aumentar as quedas, os choques e as lesões, especialmente entre os animais mais altos, o aumento do espaço disponível permitiria aos animais deslocarem-se de um lado para o outro no habitáculo, potencialmente desestabilizando a retaguarda do veículo. Isto, juntamente com a intensificação do tráfego de camiões, teria também consequências negativas para a segurança rodoviária.

2.43. O incentivo de um modelo de pecuária caracterizado pela produção local, pelo abate na própria exploração e por circuitos comerciais curtos permitiria contrariar o aumento das emissões.

Argumentos em apoio da recomendação 1.14 sobre a produção local

2.44. O CESE apela à Comissão para que realize uma avaliação do impacto de uma eventual reorientação do atual modelo de pecuária para um modelo assente na proximidade entre a produção e o consumo.

2.45. Os circuitos curtos de comercialização não só reduzem o stress e o sofrimento dos animais, como também reduzem as emissões de CO₂ associadas ao transporte de longo curso. Além disso, promovem a transparência e a rastreabilidade dos produtos, o que aumenta a confiança dos consumidores e beneficia os produtores locais.

2.46. Um compromisso das administrações públicas no sentido de promover o desenvolvimento de matadouros locais permitiria criar um modelo de pecuária mais sustentável, que atenuaria não só os impactos sociais e laborais referidos no presente parecer, mas também as questões ambientais relacionadas com o aumento das emissões de CO₂.

Argumentos em apoio da recomendação 1.15 sobre o impacto territorial

2.47. As restrições às deslocações para abate poderiam resultar na realocação de explorações para as proximidades dos matadouros. Isto aceleraria o despovoamento rural, contribuindo para a deterioração das práticas pecuárias específicas de cada região. Este facto é muito preocupante, tendo em conta a tendência para a redução do número de matadouros e para o aumento da respetiva dimensão, o que resulta numa concentração de matadouros ⁽¹⁶⁾.

2.48. As restrições propostas são particularmente prejudiciais para as pequenas e médias explorações pecuárias, que dispõem de menos infraestruturas e recursos para se adaptarem aos novos requisitos. Tal poderia aumentar o fosso em relação às grandes explorações agrícolas e pôr em risco a sua viabilidade económica.

⁽¹⁴⁾ Relatório sobre o impacto da proposta de regulamento relativo ao bem-estar dos animais durante o transporte, Associação Europeia do Transporte de Gado (European Livestock Transport – ELT).

⁽¹⁵⁾ Relatório sobre o impacto da proposta de regulamento relativo ao bem-estar dos animais durante o transporte, Associação Europeia do Transporte de Gado (European Livestock Transport – ELT).

⁽¹⁶⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_PT.pdf.

Argumentos em apoio da recomendação 1.16 sobre os pequenos matadouros e os matadouros móveis

2.49. Face à concentração de matadouros na UE, apoia-se uma descentralização inteligente para manter a proximidade entre as explorações e os matadouros, mas sem descuidar a importância das comunidades rurais. Isto pode ser conseguido através da instalação de matadouros mais pequenos nas zonas rurais ou do incentivo ao abate nas explorações, sempre que tal seja adequado à escala da exploração e ao contexto local ⁽¹⁷⁾.

2.50. O CESE solicita igualmente o rápido desenvolvimento do abate de galinhas nas explorações agrícolas, no final do seu ciclo de postura, bem como a criação de um serviço de abate de emergência nas explorações, particularmente relevante para as vacas e porcas no final do seu ciclo de vida.

3. Propostas de alteração à proposta legislativa da Comissão Europeia

N. B.: as propostas de alteração que se seguem não pretendem ser exaustivas.

Alteração 1

relacionada com a recomendação 1.1 (artigo 2.º, n.º 3)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
3. O presente regulamento não se aplica aos seguintes tipos de transporte: [...]	3. O presente regulamento não se aplica aos seguintes tipos de transporte: [...] g) Transporte de animais difíceis de manusear, para efeitos de participação em formações, exposições, competições, eventos culturais, circos e atividades equestres desportivas e de lazer.

Justificação

O regulamento não tem em conta as especificidades dos animais difíceis de manusear, ou seja, cuja raça se caracteriza por um comportamento feroz e imprevisível e que exigem uma abordagem específica no transporte para assegurar o seu bem-estar.

Alteração 2

relacionada com a recomendação 1.1 (artigo 14.º, n.º 1)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
1. Os organizadores são responsáveis por assegurar que toda a viagem desde o local de partida até ao local de destino na União ou num país terceiro cumpre o disposto no presente regulamento.	1. Os organizadores e as autoridades competentes são responsáveis por assegurar que toda a viagem desde o local de partida até ao local de destino na União ou num país terceiro cumpre o disposto no presente regulamento.

⁽¹⁷⁾ Muitos pequenos matadouros tiveram dificuldade em cumprir os requisitos de higiene da UE e em manter a sua viabilidade económica, pelo que tiveram de encerrar quando, em abril de 2004, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram regras em matéria de higiene alimentar [Regulamento (CE) n.º 852/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativo à higiene dos géneros alimentícios (JO L 139 de 30.4.2004, p. 1), Regulamento (CE) n.º 853/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que estabelece regras específicas de higiene aplicáveis aos géneros alimentícios de origem animal (JO L 139 de 30.4.2004, p. 55) e Regulamento (CE) n.º 854/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que estabelece regras específicas de organização dos controlos oficiais de produtos de origem animal destinados ao consumo humano (JO L 139 de 30.4.2004, p. 206)].

Justificação

A responsabilidade não pode ser assumida apenas pelos organizadores, mas deve ser partilhada com as autoridades competentes.

Alteração 3

relacionada com a recomendação 1.6 (artigo 17.º, n.º 2)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
2. O carregamento dos animais nos meios de transporte deve ser supervisionado por um veterinário.	2. O carregamento dos animais nos meios de transporte deve ser supervisionado por um veterinário, <i>exceto se efetuado por uma pessoa competente e autorizada, que pode ser o agricultor, o transportador ou um terceiro, ou no caso de utilização do sistema TRACES automatizado. A Comissão estabelece as orientações para definir as competências pertinentes.</i>

Justificação

A assistência durante o carregamento requereria um aumento do pessoal veterinário de, pelo menos, 120 %. Não faz sentido exigir a presença de um veterinário, uma vez que todas as informações sanitárias pertinentes já constam do sistema TRACES automatizado.

Alteração 4

relacionada com a recomendação 1.12 (artigo 31.º, n.º 2)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
2. Para o transporte rodoviário de animais terrestres, exceto cães e gatos:	2. Para o transporte rodoviário de animais terrestres, exceto cães e gatos:
a) <i>Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas inferiores a 0 °C, os veículos rodoviários devem ser cobertos e a circulação de ar no compartimento dos animais deve ser controlada para proteger os animais da exposição ao arrefecimento pelo vento durante a viagem;</i>	a) <i>Os sistemas de ventilação dos meios de transporte rodoviário devem ser concebidos, construídos e mantidos de forma que, em todos os momentos da viagem, quer o veículo esteja parado ou em movimento, possa ser mantida no interior do meio de transporte uma temperatura adequada à espécie animal em causa;</i>
b) <i>Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas inferiores a - 5 °C, para além das medidas previstas na alínea a), o tempo de viagem não deve exceder nove horas;</i>	b) <i>Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas superiores a 30 °C ou inferiores a - 5 °C, os operadores devem dar prioridade aos veículos equipados com um sistema de climatização. Em qualquer caso, deve ser mantida uma temperatura adequada à espécie animal em causa;</i>
c) <i>Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas entre 25 °C e 30 °C, o tempo de viagem durante o período compreendido entre as 10h00 e as 21h00 não deve exceder nove horas;</i>	c) <i>Os meios de transporte rodoviário devem estar equipados com um sistema de aviso para alertar o condutor quando a temperatura nos compartimentos onde se encontram os animais atinge o limite máximo ou mínimo adequado à espécie animal em causa.</i>
d) <i>Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas superiores a 30 °C, só são permitidas viagens que se realizem integralmente entre as 21h00 e as 10h00;</i>	

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
e) Quando a previsão de temperatura indicar temperaturas superiores a 30 °C entre as 21h00 e as 10h00, o espaço disponível para os animais deve ser aumentado em 20 %	

Justificação

As regras não têm em conta os fatores climáticos específicos de cada Estado-Membro.

Alteração 5

relacionada com a recomendação 1.10 (considerando 6)

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
[...] De um modo geral, os pareceres da EFSA concluem que é necessário proporcionar mais espaço, diminuir as temperaturas máximas e reduzir ao mínimo os tempos de viagem para melhorar a proteção dos animais durante o transporte. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1/2005 deve ser substituído por um novo regulamento que esteja em consonância com a evolução mais recente dos conhecimentos científicos e técnicos neste domínio e com as exigências dos consumidores, evitando simultaneamente obstáculos ao funcionamento do mercado interno e ao comércio de animais vivos e assegurando a aplicabilidade das novas regras.	[...] De um modo geral, os pareceres da EFSA concluem que é necessário proporcionar mais espaço, diminuir as temperaturas máximas e reduzir ao mínimo os tempos de viagem para melhorar a proteção dos animais durante o transporte. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1/2005 deve ser substituído por um novo regulamento que esteja em consonância com a evolução mais recente dos conhecimentos científicos e técnicos neste domínio, com a experiência empírica dos profissionais do setor (agricultores, transportadores e veterinários), com um estudo de viabilidade e uma avaliação do impacto social, económico e ambiental e com as exigências dos consumidores, evitando simultaneamente obstáculos ao funcionamento do mercado interno e ao comércio de animais vivos e assegurando a aplicabilidade das novas regras.

Justificação

A experiência dos transportadores profissionais no setor da pecuária não foi tida em conta, tendo aqueles afirmado que o aumento do espaço pode, por vezes, aumentar o risco de quedas e lesões. Além disso, as novas regras relativas ao espaço e à altura vertical propostas reduziriam significativamente o número de animais transportados por camião, aumentando o número de camiões necessários na estrada (mais investimentos e emissões de CO₂) e a necessidade de contratar novos condutores (impacto socioeconómico).

Bruxelas, 31 de maio de 2024.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Oliver RÖPKE