



Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening

Executive summaries

English – Français - Deutsch

Written by Wageningen Research
For the Directorate General For Health and Food Safety
March/2022



CONTACT INFORMATION

EUROPEAN COMMISSION
Directorate General For Health and Food Safety
Unit G5 Animal welfare, Antimicrobial resistance

Contact: Sandra Sanmartin
E-mail: Sandra.Sanmartin@ec.europa.eu

European Commission
B-1049 Brussel

This study has been coordinated by Ron Bergevoet and Francesca Marcato. Major contributions came from Kees van Reenen, Coen van Wagenberg, Giulio Cozzi, Isabella Lora, Dayane Texeira, Maria Vilain Rörvang, Sonia Marti and Antonio Velarde.

LEGAL NOTICE

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the European Commission is not liable for any consequence stemming from the reuse of this publication. More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

PDF

ISBN: 978-92-76-50119-0

doi: 10.2875/65330

EW-01-22-218-3A-N

Manuscript completed in March 2022

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022

© European Union, 2022



The reuse policy of European Commission documents is implemented by the Commission Decision 2011/833/EU of 12 December 2011 on the reuse of Commission documents (OJ L 330, 14.12.2011, p. 39). Except otherwise noted, the reuse of this document is authorised under a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0) licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). This means that reuse is allowed provided appropriate credit is given and any changes are indicated.

For any use or reproduction of elements that are not owned by the European Union, permission may need to be sought directly from the respective rightsholders

ABSTRACT

Welfare of unweaned calves during long-distance transport has gained substantial attention from animal welfare organisations as well as in politics and national and EU policy making. The objective of this study was to establish a comprehensive state of play on the transport of unweaned non-replacement dairy calves on long journeys in the EU, which would help to assess the shortcomings of the current system. The study also aimed at identifying current practices at both EU and national level, including those aiming at replacing, reducing or refining transport of unweaned non-replacement dairy calves.

Alternative strategies to reduce or replace the long-journey transport of unweaned non-replacement dairy calves are currently only marginally implemented and need further development before being implemented on a large scale. Best practices to refine (improve) the current transport of unweaned non-replacement dairy calves on long-journey transport are available and can be implemented. A successful EU wide strategy to reduce long-distance transport of unweaned non-replacement dairy calves should consist of a tailor-made strategy applied by MS that includes a blend of the described alternatives.

Executive summary

1. INTRODUCTION

Animal welfare is a key component of sustainability in our food chain, and an integral part of the Farm to Fork Strategy. It is within this context that the Commission committed to revising animal welfare legislation, with the aim of ensuring a higher level of animal welfare in the European Union (EU), broadening the scope of EU animal welfare legislation, aligning it with the latest scientific evidence and current political priorities, as well as citizen's expectations, and making it easier to enforce.

Unweaned calves belong to the group of vulnerable animals that are especially exposed to animal welfare and animal health risks during transport activities. Avoiding transport of these animals as much as possible, and with special attention to their circumstances during transport when transport is unavoidable, is therefore an important issue for the Commission, the European Parliament, the livestock sector, NGOs and the general public.

Welfare of unweaned calves during long-journey transport has gained substantial attention from animal welfare organisations as well as in politics and national and EU policy making. Journeys beyond eight hours ("long journeys") represent a higher risk to the welfare of animals than shorter journeys.

There was a twofold reason for the study underlying this report: 1) a request from the European Parliament based on the 2020 *Inception impact assessment*¹, and 2) the coming Commission's revision of the Regulation (EC) No 1/2005, and both call for exploring alternatives for the long-journey transport of unweaned calves.

The general objective of the study can be split in two:

- Establish a comprehensive state of play on the transport of unweaned dairy calves on long journeys in the EU, which would help to assess the shortcomings of the current system.
- Identify current practices at both EU and national level, including those aimed at replacing, reducing or refining the transport of unweaned dairy calves. Gather data, analyse the costs and benefits of these practices and, based on the collected evidence, identify possible best practices.

METHODOLOGY

The method underpinning this report is a combination of interviews and background research. The main sources of information were the EUROSTAT and TRACES databases, semi-structured interviews, scientific and grey literature, and an e-survey. EUROSTAT and TRACES data were used to estimate the number of unweaned dairy calves moved between EU member states (MS) on long journeys. Welfare and other issues were retrieved from TRACES and stakeholder consultations in the three MS that receive the majority of unweaned non-replacement calves: the Netherlands, Italy and Spain. Additional interviews were conducted with stakeholders in Ireland and Sweden. The e-survey was sent to competent authorities, EU level branch organisations, and key private stakeholders in different MS to check the estimated number of unweaned non-replacement calves, to identify current alternative practices to long-journey transports, and to receive feedback from CA related to the transport of unweaned calves on long journeys.

Information on alternative practices was collected in stakeholder consultations and the e-survey and examined against the backdrop of a literature review. This analysis led to a series of findings and conclusions regarding current practices of long-journey transport of unweaned non-replacement dairy calves and alternatives to reduce, replace and refine the transport of these calves.

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation_en

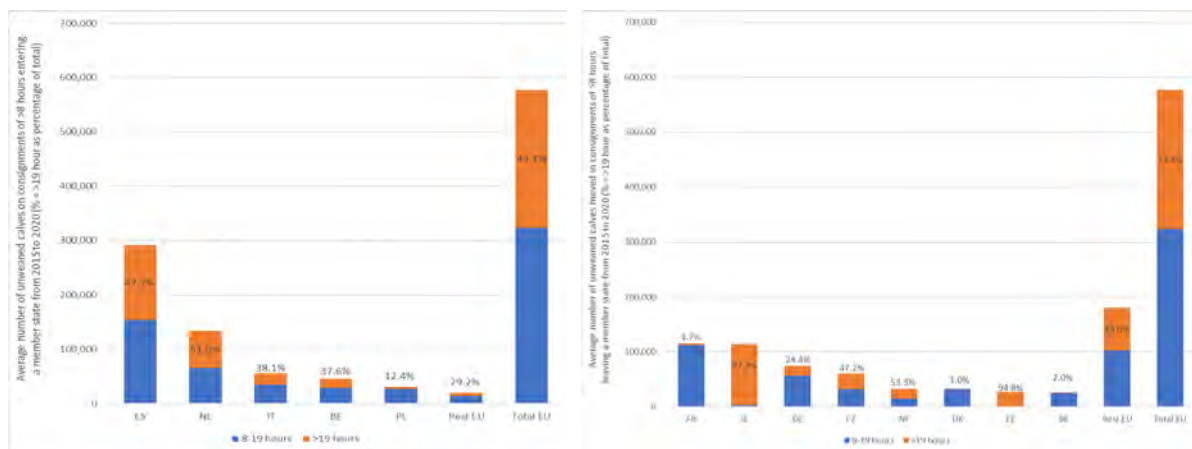
Improving animal welfare encompasses many dimensions including economic, social, health, environmental and financial issues. Therefore, the scope of our exploration is bounded and guided by the objectives previously defined. The limitations of this report stem from the limited number of consultations that were possible to conduct within the study period and the limited amount of publicly available information regarding the implementation of alternative practices. Discussions on the effectiveness of alternatives are kept to a general level.

2. MAIN FINDINGS

The transport of unweaned non-replacement dairy calves on long journeys:

- In the period 2015 to 2020, annually around **1.4 million unweaned calves**, of the approximately 20 million of non-replacement dairy calves born annually in the EU, **were moved across MS borders**. 42% (**580 000 animals**) of these animals were **on long journeys** (> 8 hours).
- The most important **MS of destination for long journeys** were Spain (292 000 animals/year), Netherlands (134 000), Italy (56 000) and Belgium (45 000), accounting for over 93% of animals (Figure 1, left). The most important **MS of origin for long journeys** were France (115 000 animals/year), Ireland (114 000 animals/year) and Germany (75 000 animals/year) (Figure 1, right). While less significant in absolute numbers, a substantial proportion of the unweaned calves born in Estonia were moved on long-journey transport (34 400 animals/year or 42.1% of those born), Czech Republic (60 000 animals/year, or 25.1%) and Latvia (3 200 animals/year, or 26.4%).

Figure 1: Average number of unweaned calves on consignments of between 8 and 19 hours and of more than 19 hours entering (left) and leaving (right) the Member States of the EU from 2015 to 2020.



- Most of the unweaned non-replacement dairy calves are **moved to beef or veal calf production systems**. Beef from bulls and bullocks is produced across the EU, whereas calves produced for veal production are only produced in a limited number of MS (the Netherlands, Italy, Belgium and France).

Characteristics of the production systems in main MS of destination for unweaned non-replacement dairy calves on long journeys:

- The **Netherlands** is the largest veal producer in the EU. The Dutch veal sector is highly integrated. A large proportion of unweaned calves are sourced from other – mostly neighbouring – MS and Ireland. The number of long-journey transport trips to the Netherlands has decreased substantially in the last decade, and the largest integrator plans to abolish this practice in the near future.

- The structure of the **Italian** veal calf industry is similar to that in the Netherlands. However, the dependency on unweaned calves from other MS is limited to a small number of calves and during spring due to the lack of availability of domestic calves. Most foreign unweaned calves originate from Lithuania, the Czech Republic, Ireland, the Netherlands, Germany, Austria and France.
- In **Spain**, the beef production units that depend on the unweaned calves of other MS are located in Catalonia (27.4% of the beef cattle) and Aragon (18.3%). Although most calves in the Spanish beef industry are of domestic origin, an increasing number of unweaned calves originate from other MS (France, Ireland and Denmark) and involve long-journey transport.
- **Revision of Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport** is ongoing. Available information shows that the current Regulation (EC) No 1/2005 contains weaknesses in the design, implementation, compliance and enforcement. The lack of clarity on certain provisions results in divergent transposition and implementation across the EU MS. This creates an uneven playing field for EU business operators and poses additional challenges to the proper and uniform enforcement by the Competent Authorities. Several MS adopted additional rules to implement Regulation (EC) No 1/2005 in their national legislation. For example, Germany has put in place two new legal provisions that in future will require a minimum stay of unweaned calves on dairy farms of 28 days and a maximum national transport duration of eight hours, starting 1 January 2023, and Sweden prohibits long journey transport on young unweaned animals.
- **The mortality rate of calves** during and after long journeys for calves transported to the Netherlands was approximately 1.5% in the first 56 days after arrival.² This rate is similar to the mortality rate of domestic calves and of unweaned calves that arrived after short-journey transports. Similar mortality rates for calves during and after long journeys were reported from Italy and Spain. The most likely reason for this is that calves transported on long journeys were heavier and older than domestic calves at the moment of arrival.
- From 2015 to 2020, 0.1-0.2 % of the consignments of cattle for production in TRACES had instances of animal **welfare non-compliance**, and 0.3-1.0% had instances of **animal health non-compliance**. Welfare non-compliance concerned exceeding travelling times (20% of consignments with welfare non-compliance), supplementary measures for journeys of long duration (16%), data registration in the logbook (15%), and watering and feeding (14%). Animal health non-compliance concerned document mismatch (33% of consignments with instances of health non-compliance), other examples of non-compliance (33%), absence of additional guarantee (16%), and invalid destination address (16%).

Economic performance of the value chains and the individual actors involved in the transport of unweaned non-replacement dairy calves on long journeys:

- In 2020, France was the largest beef producer in the EU, followed by Germany and Italy. Germany had the largest production of **beef** from bulls and bullocks, followed by France, Poland, Italy, and Ireland. The Netherlands had the largest production of **veal** meat, followed by France and Italy. Spain had the highest production of **beef from young cattle**, followed by the Netherlands and Denmark.
- The EU 27 MS and the UK together had 22.6 million dairy cows. The MS with the most dairy cows were Germany (4.0 million dairy cows), France (3.5 million dairy cows), Poland (2.2 million dairy cows), Italy (1.9 million dairy cows), the United Kingdom (1.9 million dairy cows), the Netherlands (1.6 million dairy cows), Ireland (1.4 million dairy cows), and Romania (1.1 million dairy cows). About 30% of the calves born from these dairy cows are used to replace dairy cows. For the remaining **70% of unweaned non-replacement calves** – male and female – dairy farmers have to find an **alternative solution**, such as fattening them on their own farm or selling them for beef or veal production for fattening, which involves national and international transport.

² The postnatal mortality of calves (< 14 days of age) on the dairy farm before transport is 3.3 % .

- **Farm-gate prices** of unweaned calves of crossbred beef types are more than twice those of dairy types. Veal meat prices differ between Member States, depending on the market outlet, and fluctuate throughout the year. The price of beef from young bulls differs between MS and showed a gradual decline of 10% from 2018 to 2020.
- **Economic actors** in the veal and beef chain in the EU include dairy farmers, cattle traders, (inter)national transporters, assembly centres, beef and veal calf farms, feed producers, slaughterhouses, (inter)national meat traders and retailers and restaurants. These value chains are often highly integrated, and combine a large part of the value chain and are active in multiple MS.
- Production of systems that use substantial amounts of unweaned non-replacement dairy calves create substantial **economic value**. In the Netherlands, the total production value of the veal calf sector was € 6.2 billion. In Italy, the total economic value of the 700 000 veal calves that are annually produced is approximately €600 million. Spain is slaughtering more than 2.5 million animals per year and producing more than 650,000 tonnes with an annual production value of €3 billion, of which a substantial amount originates from the Catalunya and Aragon regions. In Spain, the annual economic value of the trade to other MS and third countries is around €1.1 billion: 45% of this value is fresh meat and 35% is live animals.
- **Transporting** unweaned non-replacement calves from dairy farms to their final destination includes collecting, sorting, transporting, sorting (again), transporting and placing at the beef or veal calf farm. After fattening, animals are transported to a slaughterhouse. In the transport from the farm of birth to the fattening farm, a number of livestock traders and representatives of integrators are involved. The process might take multiple days and multiple changes of ownership before the animals reach the veal calf farm or fattening farm. In most MS, only a limited number of transporters are involved in long-journey transport. Unweaned calves that are transported to other MS have a minimum age of 14 days. The calves are collected in assembly centres where they can remain for up to six days before being put onto transport. Assembly centre hopping can occur in transport times exceeding 24 hours.

Alternative strategies for transport of unweaned non-replacement dairy calves on long journeys

- These strategies can be grouped into 3 basic strategies based on the “3Rs” principle:
 - “Replace” means any alternative whereby transport of unweaned calves over long journeys (> 8 hours) is not practiced.
 - “Reduce” means any alternative whereby the number of long journeys with unweaned calves (> 8 hours) is reduced.
 - “Refine” means any alternative whereby the impacts of long journey conditions on unweaned calves (> 8 hours) are mitigated.
- Alternative strategies for transport of unweaned dairy calves over long journeys based on **replace and reduce** are currently **used to a limited extent. Multiple strategies are currently used to refine** the long-journey transport of unweaned calves.
- Strategies to **replace** long-journey transport of unweaned calves consist of strategies that avoid unweaned non-replacement calves being born (breeding strategies to increase milk production with less pregnancies), strategies to fatten the animals on the farm of birth or of strategies to improve the beef production characteristics of unweaned non-replacement calves (use of sexed semen combined with the use of semen of beef animals).
- Strategies to **reduce** long-journey transport of unweaned calves consist of strategies to ban long-journey transports and fattening in beef farms in the close vicinity of the dairy farms. This ban can be mandatory, as for example in Sweden, or voluntary, as in the Netherlands.
- Strategies to **refine** long-journey transport of unweaned calves consist of strategies that improve the conditions of unweaned calves prior to transport, during and after transport. Aspects of importance prior

to transport are appropriate genetics and good management practices, optimal feeding strategy, optimal type of vehicle, ease of handling before, during and after transport and increasing the minimum age at which calves are allowed to be transported (for example 28 days in Germany, as of 1 January 2023). Measures that can be taken to improve transport conditions consist of creating optimal climatic conditions, avoidance of extra loading and correct unloading procedures, mitigation of driving events (acceleration, breaking and cornering), provision of deep bedding material, water provision during transport, optimal stocking density during transport, and reducing commingling of calves during transport.

- The analysis shows that amongst the identified individual strategies to replace, reduce or refine long-journey transports of unweaned calves, there is no one silver bullet. **All identified strategies have advantages**, but in order to be successful a number of side conditions have to be fulfilled. The extent to which an alternative strategy can be successfully applied in a MS largely depends on the conditions and constraints in that MS. This means that per MS, a tailor-made strategy that includes a blend of the described alternatives should be applied. If long-journey transport cannot be replaced or reduced for a specific MS, refinement should be implemented to minimise impaired animal welfare issues. For this, different refinement strategies are available. If a MS cannot implement any alternative strategy to replace, reduce or refine the long-journey transport of unweaned calves, then the restructuring of the dairy industry might be the only option to avoid welfare issues of unweaned calves due to long journeys.

3. OVERALL CONCLUSION

- Most of the approximately **20 million unweaned non-replacement dairy calves born annually in the EU** enter into beef or veal beef production systems in the MS in which they were born.
- From 2015 to 2020, annually around **1.4 million unweaned calves were moved across MS borders**. 42% (**580 000 animals**) of these animals **were moved on long journeys with a duration of eight hours or more**.
- The most important **MS of origin for long-duration journeys** were France (115 000 animals/year), Ireland (114 000 animals/year) and Germany (75 000 animals/year). While less significant in absolute numbers, in Estonia, Czech Republic and Latvia a substantial proportion of unweaned calves born were transported to other MS on long journeys (Estonia: 27 200 animals/year, 37.1% of the unweaned calves born; Czech Republic: 60 900 animals/year, 19.7%; Latvia: 18 800 animals/year, 14.9%).
- Major **destinations of long-duration journeys** of unweaned calves were Spain (292 000 animals/year), the Netherlands (134 000), Italy (56 000) and Belgium (45 000), accounting for over 93% of animals moved on long-journey transports.
- **Production practices** that depend on large number of unweaned non-replacement calves from other MS consists of highly integrated veal or young beef production. In the Netherlands a large proportion of unweaned calves are sourced from other – mostly neighbouring – MS. However, the importance of long-journey transport in the Netherlands has decreased substantially over the last decade, and plans exist to abolish this practice in the near future. The dependency on unweaned calves from other MS of the Italian veal calf industry is limited to a small but significant number of calves from Lithuania that are needed at a specific time period (spring) due to the lack of availability of domestic calves. In Spain, the increasing beef production in the regions Catalunya and Aragon depends to a substantial extent on the number of unweaned calves that originate from other MS.
- The **mortality rate** of unweaned calves during and after long journeys in the Netherlands was approx. 1.5% in the first 56 days after arrival. The mortality rate did not differ from that of domestic calves or calves arriving after short-journey journeys.

- From 2015 to 2020, 0.1-0.2 % of the consignments of cattle for production in TRACES had instances of **animal welfare non-compliance**, and 0.3-1.0% had instances of **animal health non-compliance**.
- Alternative strategies to **reduce or replace** the long-journey transport of unweaned calves are currently only marginally implemented and need further development before large scale implementation.
- Multiple strategies to **refine** the long-journey transport of unweaned calves are available and can be implemented on a large scale. **Implementation** of these best practices can **substantially improve the welfare of unweaned calves during transport**.
- **Increasing the minimum age for transport** is a measure of refinement that is about to be implemented in Germany.
- A voluntary or compulsory **ban on long-journey transport** is practiced in MS such as Sweden. However, other MS could face a number of challenges if they want to implement this strategy since the implementation will affect veal and beef production in both the MS of origin and in the MS of destination, increase the number of unweaned calves that are transported by short-journey transport, and increase the risk of assembly centre hopping. A number of MS from which a large amount of unweaned calves are currently transported by long-journey transport will face serious challenges because short term feasible alternatives are lacking.
- A successful EU wide strategy to reduce long-journey transport of unweaned calves should consist of a **tailor-made strategy for each MS** that includes a blend of the described and new alternatives.

RÉSUMÉ

Le bien-être des veaux non sevrés pendant les transports longues distances suscite une attention importante au sein des organisations de protection des animaux et des politiques nationales et européennes.

L'objectif de cette étude était d'établir un état des lieux du transport des veaux non sevrés sur de longs trajets, afin d'évaluer les lacunes du système actuel. L'étude visait également à identifier les pratiques actuelles, tant au niveau de l'UE qu'au niveau national, y compris celles visant à remplacer, réduire ou améliorer le transport des veaux non sevrés.

Les stratégies visant à réduire ou à remplacer le transport de longue durée des veaux non sevrés ne sont actuellement appliquées que de manière marginale et doivent être développées avant d'être mises en œuvre à grande échelle et doivent être développées avant d'être appliquées à grande échelle. Il existe de bonnes pratiques permettant de redéfinir (d'améliorer) le transport longue distance, et elles peuvent être mises en œuvre.

A l'échelle de l'UE, une stratégie efficace pour réduire le transport longue distance devrait consister en une approche adaptée aux besoins de chaque État membre, combinant les différentes solutions décrites dans le rapport.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

1 INTRODUCTION

Le bien-être animal est un élément clé de la durabilité de notre chaîne alimentaire et fait partie intégrante de la stratégie "de la ferme à la table". La Commission européenne s'est engagée à réviser la législation sur le bien-être animal. L'objectif de cette révision est de garantir un niveau plus élevé de bien-être animal dans l'Union européenne (UE), d'élargir le champ d'application de la législation communautaire sur le bien-être animal, de l'aligner sur les dernières données scientifiques et les priorités politiques actuelles ainsi que sur les attentes des citoyens, et de la rendre plus facile à mettre en œuvre.

Les veaux non sevrés appartiennent au groupe des animaux vulnérables et sont particulièrement exposés aux risques liés au bien-être et à la santé des animaux pendant le transport. Éviter autant que possible le transport de ces animaux et accorder une attention particulière à leur situation pendant le transport lorsque celui-ci est inévitable est donc une question importante pour la Commission européenne, le Parlement européen, le secteur de l'élevage, les ONG et le grand public.

Le bien-être des veaux non sevrés pendant les transports de longue durée a suscité une attention considérable de la part des organisations de protection des animaux, ainsi que dans le monde politique. Les voyages de plus de huit heures ("longs voyages") représentent un risque plus élevé pour le bien-être des animaux que les voyages courts.

L'étude qui sous-tend le présent rapport a été réalisée pour une double raison : 1) une demande du Parlement européen basée sur « l'analyse d'impact initial » réalisée en 2020, et 2) la révision prochaine du règlement (CE) n° 1/2005. Toutes deux appellent à explorer des alternatives pour le transport de veaux non sevrés sur de longs trajets.

L'étude a deux objectifs principaux :

- Établir un état des lieux complet du transport longue distance des veaux non sevrés afin d'évaluer les lacunes du système actuel.
- Identifier les pratiques actuelles, tant au niveau de l'UE qu'au niveau national, y compris celles visant à remplacer, réduire ou améliorer le transport des veaux laitiers non sevrés, recueillir des données et analyser les coûts et les avantages de ces pratiques et sur la base des données recueillies, identifier les meilleures pratiques possibles.

2 MÉTHODOLOGIE

La méthode utilisée est une combinaison d'entretiens et de recherche documentaire. Les principales sources d'information ont été les bases de données EUROSTAT et TRACES, des entretiens semi-structurés, la littérature scientifique, et une enquête en ligne. Les données d'EUROSTAT et de TRACES ont été utilisées pour estimer le nombre de veaux laitiers non sevrés transportés entre les États membres de l'UE sur de longs trajets. Les données sur le bien-être ont été extraites de TRACES et collectées lors de consultations des parties prenantes dans les trois États membres de destination de la majorité des veaux non sevrés, à savoir les Pays-Bas, l'Italie et l'Espagne. Des entretiens ont également été menés avec des parties prenantes d'Irlande et de Suède. L'enquête en ligne a été adressée aux autorités compétentes, aux organisations sectorielles au niveau de l'UE et aux principales parties prenantes privées dans différents États membres afin de vérifier le nombre estimé de veaux non sevrés, d'identifier les alternatives aux transports longue distance.

Les informations sur les pratiques alternatives ont été collectées lors des consultations des parties prenantes et de l'enquête électronique et examinées sur la base d'une analyse documentaire. Cette analyse a débouché sur une série de constatations et de conclusions concernant les pratiques actuelles de transport sur de longs trajets, ainsi que sur des alternatives pour réduire, remplacer et améliorer le transport.

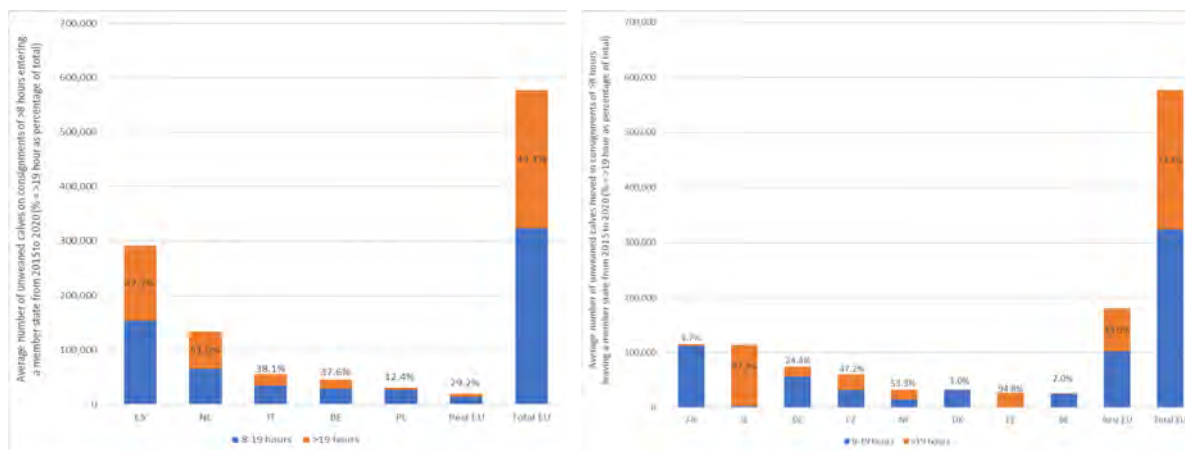
L'amélioration du bien-être animal englobe de nombreuses dimensions, notamment des questions économiques, sociales, sanitaires, environnementales et financières. Par conséquent, la portée de notre exploration est limitée et guidée par les objectifs présentés dans la section précédente. Les limites de ce rapport découlent du nombre de consultations qu'il a été possible de mener au cours de la période d'étude et de la quantité limitée d'informations publiquement disponibles concernant la mise en œuvre de pratiques alternatives. Les discussions sur l'efficacité des alternatives sont cantonnées à un niveau général.

3 PRINCIPALES CONSTATATIONS

Le transport de veaux laitiers de non-remplacement non sevrés sur de longs trajets.

- Entre 2015 et 2020, chaque année, environ 1,4 million de veaux non sevrés, sur environ 20 millions nés chaque année dans l'UE, ont été transportés au-delà des frontières des États membres. 42% (580 000 animaux) ont effectué de longs voyages (> 8 heures).
- Les principaux pays de destination pour les longs voyages sont l'Espagne (292 000 animaux/an), les Pays-Bas (134 000), l'Italie (56 000) et la Belgique (45 000), représentant plus de 93 % du total (figure 1, à gauche). Les principaux États membres d'origine pour les longs voyages étaient la France (115 000 animaux/an), l'Irlande (114 000 animaux/an) et l'Allemagne (75 000 animaux/an) (figure 1, à droite). Bien que les nombres absolus sont limités, une proportion substantielle des veaux non sevrés nés a été transportée sur de longue distance en Estonie (34 400 animaux/an, soit 42,1% des naissances), en République tchèque (60 000 animaux/an, 25,1% des naissances) et en Lettonie (3 200 animaux/an, 26,4% des naissances).

Figure 1 : Nombre moyen de veaux non sevrés dans les transports de 8 à 19 heures et de plus de 19 heures par pays de destination (à gauche) et de provenance (à droite) de 2015 à 2020.



- La plupart des veaux non sevrés sont transportés vers des systèmes de production de viande bovine ou de veaux de boucherie. La viande bovine issue de taureaux et de bœufs est produite dans toute l'UE, tandis que les veaux de boucherie ne sont produits que dans un nombre limité de pays (Pays-Bas, Italie, Belgique et France).

Caractéristiques des systèmes de production dans les principaux EM de destination pour les veaux laitiers non sevrés de non-remplacement sur les longs trajets

- Les Pays-Bas sont le plus grand producteur de viande de veau de l'UE. Le secteur néerlandais de la viande de veau est fortement intégré. Une grande partie des veaux non sevrés proviennent d'autres États membres, pour la plupart voisins, et d'Irlande. Le nombre de transports de longue durée vers les Pays-Bas a considérablement diminué au cours de la dernière décennie, et le plus grand intégrateur prévoit d'abolir cette pratique dans un avenir proche.

- La structure de l'industrie italienne du veau de boucherie est similaire à celle des Pays-Bas. Toutefois, la dépendance à l'égard des veaux non sevrés provenant d'autres États membres est limitée à un petit nombre de veaux et au printemps, en raison du manque de disponibilité au niveau national. La plupart des veaux non sevrés importés proviennent de Lituanie, de la République tchèque, d'Irlande, des Pays-Bas, d'Allemagne, d'Autriche et de France.
- En Espagne, les unités de production de viande bovine qui dépendent des veaux non sevrés d'autres États membres sont situées en Catalogne (27,4 % du cheptel bovin) et en Aragon (18,3 %). Bien que la plupart des veaux de l'industrie bovine espagnole soient d'origine nationale, un nombre croissant de veaux non sevrés proviennent d'autres États membres (France, Irlande et Danemark), ce qui implique un transport de longue durée.
- **La révision du Règlement (CE) n°1/2005 relatif à la protection des animaux en cours de transport est en cours.** Les informations disponibles montrent que ce règlement présente des faiblesses au niveau de sa conception et de sa mise en œuvre. Le manque de clarté de certaines dispositions entraîne une transposition et une mise en œuvre divergentes entre les États membres de l'UE. Cela crée des conditions de concurrence inégales pour les opérateurs économiques de l'UE et pose des problèmes pour une application correcte et uniforme par les autorités compétentes. Plusieurs États membres ont adopté des règles supplémentaires pour mettre en œuvre le règlement (CE) n° 1/2005 dans leur législation nationale. Par exemple, l'Allemagne a mis en place deux nouvelles dispositions légales qui, à l'avenir, exigeront un séjour minimal de 28 jours des veaux non sevrés dans les exploitations laitières et une durée maximale de transport national de huit heures, à compter du 1^{er} janvier 2023, et la Suède interdit le transport sur de longs trajets de jeunes animaux non sevrés.
- Le taux de mortalité des veaux pendant et après les longs voyages pour les veaux transportés aux Pays-Bas était d'environ 1,5 % dans les 56 premiers jours après l'arrivée. Ce taux est similaire au taux de mortalité des veaux domestiques et des veaux non sevrés arrivés après un transport de courte durée. L'Italie et l'Espagne ont signalé des taux de mortalité similaires pour les veaux pendant et après de longs voyages. La raison la plus probable de ce phénomène est que les veaux transportés sur de longs trajets étaient plus lourds et plus âgés que les veaux domestiques au moment de leur arrivée.
- De 2015 à 2020, 0,1-0,2 % des lots de bovins destinés à la production répertoriés dans TRACES présentaient des cas de non-conformité en matière de bien-être animal, et 0,3-1,0 % des cas de non-conformité en matière de santé animale. Le non-respect du bien-être animal concernait le dépassement de la durée des voyages (20 % des lots non conformes), les mesures supplémentaires pour les voyages de longue durée (16 %), l'enregistrement des données dans le carnet de route (15 %), l'abreuvement et l'alimentation (14 %). La non-conformité en matière de santé animale concernait la non-concordance des documents (33 % des lots présentant des cas de non-conformité en matière de santé), d'autres exemples de non-conformité (33 %), l'absence de garantie supplémentaire (16 %) et une adresse de destination non valide (16 %).

Performance économique des chaînes de valeur et des acteurs individuels impliqués dans le transport de veaux non sevrés sur de longs trajets.

- En 2020, la France était le plus grand producteur de viande bovine de l'UE, suivie de l'Allemagne et de l'Italie. L'Allemagne avait la plus grande production de viande bovine provenant de taureaux et de bœufs, suivie de la France, de la Pologne, de l'Italie et de l'Irlande. Les Pays-Bas avaient la plus grande production de viande de veau, suivis de la France et de l'Italie. L'Espagne avait la plus forte production de viande bovine de jeunes bovins, suivie des Pays-Bas et du Danemark. Les 27 États membres de l'UE et le Royaume-Uni comptaient ensemble 22,6 millions de vaches laitières. Les EM ayant le plus de vaches laitières étaient l'Allemagne (4,0 millions de vaches laitières), la France (3,5 millions de vaches laitières), la Pologne (2,2 millions de vaches laitières), l'Italie (1,9 million de vaches laitières), le Royaume-Uni (1,9 million de vaches laitières), les Pays-Bas (1,6 million de vaches laitières), l'Irlande (1,4 million de vaches laitières) et la Roumanie (1,1 million de vaches laitières). Environ 30 % des veaux, nés de ces vaches

laitières, sont utilisés pour remplacer les vaches laitières. Pour les 70% restants, qui sont des veaux non sevrés de non-remplacement - mâles et femelles -, les producteurs laitiers doivent trouver une solution alternative, comme les engraisser dans leur propre exploitation ou les vendre pour la production de viande bovine destinée à l'engraissement, ce qui implique des transports nationaux et internationaux plus ou moins longs.

- Les prix à la sortie de l'exploitation des veaux non sevrés de types bovins croisés sont plus de deux fois supérieurs à ceux des types laitiers. Les prix de la viande de veau diffèrent d'un État membre à l'autre, selon le débouché commercial, et fluctuent tout au long de l'année. Le prix de la viande bovine issue de jeunes taureaux diffère selon les États membres et affiche une baisse progressive de 10 % entre 2018 et 2020.
- Les acteurs économiques de la chaîne du veau et de la viande bovine dans l'UE comprennent les producteurs laitiers, les négociants en bétail, les transporteurs (inter)nationaux, les centres de rassemblement, les élevages de veaux de boucherie, les producteurs d'aliments pour animaux, les abattoirs, les négociants en viande (inter)nationaux et les détaillants et restaurants. Ces chaînes de valeur sont souvent très intégrées, et combinent une grande partie de la chaîne de valeur et sont actives dans plusieurs pays.
- Les systèmes de production qui utilisent des quantités importantes de veaux laitiers non sevrés et de non-remplacement créent une valeur économique substantielle. Aux Pays-Bas, la valeur totale de la production du secteur des veaux de boucherie était de 6,2 milliards d'euros. En Italie, la valeur économique totale des 700 000 veaux de boucherie produits annuellement est d'environ 600 millions d'euros. L'Espagne abat plus de 2,5 millions d'animaux par an et produit plus de 650 000 tonnes pour une valeur de production annuelle de 3 milliards d'euros, dont une part importante provient des régions de Catalogne et d'Aragon. En Espagne, la valeur économique annuelle du commerce avec les autres États membres et les pays tiers est d'environ 1,1 milliard d'euros : 45% de cette valeur est constituée de viande fraîche et 35% d'animaux vivants.
- Le transport des veaux non sevrés de non-remplacement des exploitations laitières vers leur destination finale comprend la collecte, le tri, le transport, le tri (à nouveau), le transport et le placement dans l'exploitation de veaux de boucherie ou de viande bovine. Après l'engraissement, les animaux sont transportés vers un abattoir. Le transport de la ferme de naissance à la ferme d'engraissement implique un certain nombre de négociants en bétail et de représentants des intégrateurs. Le processus peut durer plusieurs jours et donner lieu à de multiples changements de propriétaire avant que les animaux n'atteignent la ferme d'engraissement de bovins ou de veaux. Dans la plupart des États membres, seul un nombre limité de transporteurs est impliqué dans le transport longue distance. Les veaux non sevrés qui sont transportés vers d'autres pays ont un âge minimum de 14 jours. Les veaux sont rassemblés dans des centres de rassemblement où ils peuvent rester jusqu'à six jours avant d'être mis en transport. Le déplacement d'un centre de rassemblement à un autre peut entraîner des temps de transport supérieurs à 24 heures..

Stratégies alternatives pour le transport des veaux laitiers non sevrés sur de longs trajets.

- Les stratégies peuvent être divisées en 3 stratégies de base :
 - "Remplacer " désigne toute alternative qui ne pratique pas le transport de veaux non sevrés sur de longues distances (> 8 heures) quelle que soit la distance.
 - "Réduire" désigne toute alternative dans laquelle le nombre de transports de veaux non sevrés sur de longues distances (> 8 heures) est réduit.
 - "Améliorer" signifie toute alternative dans laquelle l'impact des longs transports de veaux non sevrés (> 8 heures) est atténué.
- Les stratégies alternatives pour le transport des veaux laitiers non sevrés sur de longues distances basées sur " Remplacer " et " Réduire " sont actuellement faiblement utilisées. Il existe plusieurs stratégies visant à améliorer le transport longue distance des veaux non sevrés. Les stratégies visant à remplacer le

transport consistent en des stratégies visant à éviter la naissance de veaux de non-remplacement (stratégies de reproduction visant à augmenter la production de lait avec moins de grossesses), des stratégies visant à engraisser les animaux dans l'exploitation de naissance, ou des stratégies visant à améliorer les caractéristiques de production de viande des veaux de non-remplacement (utilisation de semences sexées en combinaison avec l'utilisation de semences provenant d'animaux de boucherie). Les stratégies visant à réduire le transport consistent à interdire le transport sur de longues distances et l'engraissement dans les exploitations bovines situées à proximité des exploitations laitières, comme c'est le cas en Suède et, volontairement, aux Pays-Bas.

- Les stratégies visant à améliorer le transport longue distance des veaux non sevrés consistent en des stratégies visant à améliorer les conditions des veaux non sevrés avant, pendant et après le transport. Les aspects importants avant le transport comprennent une génétique appropriée et de bonnes pratiques de gestion, une stratégie d'alimentation optimisée, le type de véhicule, la facilité de manipulation avant, pendant et après le transport, et l'augmentation de l'âge minimum auquel les veaux peuvent être transportés (par exemple 28 jours en Allemagne à partir du 01 janvier 2023). Les mesures visant à améliorer les conditions de transport consistent à créer des conditions ambiantes optimales, à éviter les chargements excessifs et à appliquer des procédures de déchargement appropriées, à atténuer les événements de conduite (accélération, freinage et virage), à fournir une litière profonde, à assurer l'approvisionnement en eau pendant le transport, à optimiser la densité des chargements et à réduire le mélange des veaux pendant le transport.
- L'analyse montre que parmi les stratégies individuelles identifiées pour remplacer, réduire ou améliorer les transports de longue durée, il n'y a pas de solution miracle. Toutes les stratégies identifiées présentent des avantages, mais pour réussir, un certain nombre de conditions secondaires doivent être remplies. Comme indiqué précédemment, les conditions et les contraintes varient selon les États membres. Par conséquent, le degré de réussite d'une stratégie dépend aussi largement de l'État membre dans lequel elle pourrait être appliquée. Cela signifie que, pour chaque État membre, il convient d'appliquer une stratégie sur mesure, qui comprend un mélange des solutions décrites. Si, pour un État membre spécifique, le transport de longue distance ne peut être remplacé ou réduit, une amélioration doit être mise en œuvre pour minimiser les problèmes de bien-être animal. Pour cela, différentes stratégies d'amélioration sont disponibles. Si un État membre ne peut mettre en œuvre aucune des trois stratégies alternatives pour remplacer, réduire ou améliorer le transport de veaux non sevrés, la restructuration de l'industrie laitière pourrait être la seule option pour éviter les problèmes de bien-être générés par les transports longue distance des veaux non sevrés.

4 CONCLUSION GÉNÉRALE

- La plupart des quelques 20 millions de veaux laitiers de non-remplacement non sevrés nés chaque année dans l'UE entrent dans des systèmes de production de viande bovine dans l'État membre où ils sont nés.
- De 2015 à 2020, environ 1,4 million de veaux non sevrés ont été déplacés chaque année à travers les frontières des États membres. 42% (580 000 animaux) de ces animaux ont été déplacés lors de longs voyages d'une durée de huit heures ou plus.
- Les États membres d'origine les plus importants pour les voyages de longue durée étaient la France (115 000 animaux/an), l'Irlande (114 000 animaux/an) et l'Allemagne (75 000 animaux/an). Bien qu'en nombres absolus limités, en Estonie, en République tchèque et en Lettonie, une proportion substantielle de veaux non sevrés ont été transportés vers d'autres États membres pour des voyages de longue durée (>8 heures) (Estonie : 34 400 animaux/an, 42,1% des veaux non sevrés nés ; République tchèque : 75 100 animaux/an, 25,1% ; Lettonie : 3 200 animaux/an 26,4%).

- Les principales destinations des voyages de longue durée de veaux non sevrés étaient l'Espagne (292 000 animaux/an), les Pays-Bas (134 000), l'Italie (56 000) et la Belgique (45 000), ce qui représente plus de 93% des animaux transportés sur de longues distances.
- Les pratiques de production qui dépendent d'un grand nombre de veaux non sevrés de non-remplacement provenant d'autres États membres consistent en une production hautement intégrée de viande de veau ou de jeunes bovins. Aux Pays-Bas, une grande partie des veaux non sevrés proviennent d'autres États membres, pour la plupart voisins. Cependant, l'importance du transport à longue distance aux Pays-Bas a considérablement diminué au cours de la dernière décennie, et il est prévu d'abolir cette pratique dans un avenir proche. La dépendance de l'industrie italienne du veau de boucherie à l'égard des veaux non sevrés provenant d'autres États membres se limite à un nombre restreint mais significatif de veaux de Lituanie, nécessaires à une période spécifique (printemps) en raison du manque de veaux nationaux. En Espagne, la production croissante de viande bovine dans les régions de Catalogne et d'Aragon dépend dans une large mesure du nombre de veaux non sevrés provenant d'autres États membres.
- Le taux de mortalité des veaux non sevrés pendant et après de longs trajets est, par exemple aux Pays-Bas, d'environ 1,5 % dans les 56 premiers jours après l'arrivée. Le taux de mortalité ne diffère pas de celui des veaux domestiques ou des veaux arrivant après des voyages de courte durée.
- De 2015 à 2020, 0,1-0,2 % des lots de bovins destinés à la production répertoriés dans TRACES présentaient des cas de non-conformité en matière de bien-être animal, et 0,3-1,0 % des cas de non-conformité en matière de santé animale.
- Les stratégies alternatives visant à réduire ou à remplacer le transport de longue durée des veaux non sevrés ne sont actuellement que marginalement mises en œuvre et doivent être développées pour être appliquées à grande échelle.
- Il existe de multiples stratégies pour améliorer le transport de longue durée des veaux non sevrés et elles peuvent être mises en œuvre à grande échelle. La mise en œuvre de ces pratiques peut améliorer considérablement le bien-être des veaux non sevrés pendant le transport.
- L'augmentation de l'âge minimum pour le transport est une mesure de perfectionnement qui est sur le point d'être mise en œuvre en Allemagne. L'interdiction volontaire ou obligatoire du transport de longue durée est pratiquée dans des États membres comme la Suède. Cependant, elle est confrontée à un certain nombre de défis : sa mise en œuvre affectera la production de viande de veau et de bœuf tant dans l'État membre d'origine que dans l'État membre de destination, augmentera le nombre de veaux non sevrés qui sont transportés par des moyens de transport à courte distance et accroîtra le risque de changement de centre de rassemblement. Un certain nombre d'États membres à partir desquels un grand nombre de veaux non sevrés sont actuellement transportés sur de longues distances seront confrontés à de sérieux défis, car il n'existe pas d'alternatives réalisables à court terme pour ces transports.
- Une stratégie efficace à l'échelle de l'UE pour réduire le transport de veaux non sevrés en long trajet devrait consister en une stratégie adaptée à chaque État membre, comprenant un mélange des solutions existantes et des nouvelles solutions..

ZUSAMMENFASSUNG

Das Wohlergehen nicht abgesetzter Kälber bei Langstreckentransporten findet sowohl bei Tierschutzorganisationen als auch in der Politik auf nationaler und EU-Ebene große Beachtung.

Ziel dieser Studie war es, eine umfassende Bestandsaufnahme des Transports nicht abgesetzter Milchkälber auf Langstreckentransporten in der EU zu erstellen, um Mängel im derzeitigen Systems aufzuzeigen. Die Studie zielte auch darauf ab, einen Überblick zu derzeitigen Praktiken auf EU- und nationaler Ebene zu verschaffen, die unter anderem darauf abzielen, den Transport von nicht abgesetzten Milchkälbern abzuschaffen, zu reduzieren oder zu verbessern.

Alternative Strategien zur Verringerung oder dem Ersatz des Transports nicht abgesetzter Milchkälber werden derzeit nur in geringem Umfang angewandt. Sie müssen weiter entwickelt werden, bevor sie in großem Maßstab umgesetzt werden können. Bewährte Praktiken zur Verbesserung der Transporte nicht abgesetzter Milchkälber mit langen Transportwegen existieren bereits und können daher jetzt schon umgesetzt werden.

Eine erfolgreiche EU-weite Strategie zur Verringerung der Transporte nicht abgesetzter Milchkälber über lange Strecken sollte aus einer maßgeschneiderten, von den Mitgliedsstaaten umgesetzten Strategie bestehen, die eine Mischung aus den beschriebenen Alternativen beinhaltet.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

1. EINLEITUNG

Das Wohlergehen von Tieren ist eine Schlüsselkomponente der Nachhaltigkeit unserer Lebensmittelkette und ein integraler Bestandteil der "Farm-to-Fork" Strategie. Daher hat sich die Europäische Kommission verpflichtet, die Vorschriften zum Tierschutz zu überarbeiten. Ziel dieser Überarbeitung ist es, ein höheres Tierschutzniveau in der Europäischen Union (EU) zu gewährleisten, den Geltungsbereich der EU-Tierschutzvorschriften zu erweitern, sie an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und die aktuellen politischen Prioritäten sowie die Erwartungen der Bürger anzupassen und ihre Durchsetzung zu erleichtern.

Nicht-abgesetzte Kälber gehören zur Gruppe der verletzbaren Tiere und sind während des Transports besonderen Tierschutz- und Tiergesundheitsrisiken ausgesetzt. Es ist daher ein wichtiges Anliegen der Kommission, des Europäischen Parlaments, des Tierhaltungssektors, der Nichtregierungsorganisationen und der breiteren Öffentlichkeit, den Transport dieser Tiere so weit wie möglich zu vermeiden und ihren Umständen während des Transports besondere Aufmerksamkeit zu widmen, sofern ein Transport unvermeidlich ist.

Das Wohlergehen nicht abgesetzter Kälber bei Langstreckentransporten hat sowohl bei Tierschutzorganisationen als auch in der Politik auf nationaler und EU-Ebene große Beachtung gefunden. Transporte, die länger als acht Stunden dauern ("Langstreckentransporte"), stellen ein höheres Risiko für das Wohlergehen der Tiere dar als kürzere Transporte.

Für die Durchführung der diesem Bericht zugrunde liegenden Studie gibt es zwei Gründe: 1) ein Ersuchen des Europäischen Parlaments auf der Grundlage der Folgenabschätzung für das Jahr 2020 und 2) die anstehende Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 durch die Europäische Kommission. Beide fordern die Erörterung von Alternativen für Langstreckentransporte von nicht abgesetzten Kälbern.

Das allgemeine Ziel der Studie lässt sich in zwei Bereiche aufteilen:

- Die Erstellung einer umfassenden Bestandsaufnahme des Transports nicht abgesetzter Milchkälber über lange Strecken in der EU, die dazu beitragen soll, die Mängel des derzeitigen Systems herauszuarbeiten.
- Die Ermittlung der derzeitigen Praktiken sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene, einschließlich derjenigen, die darauf abzielen, den Transport nicht abgesetzter Milchkälber zu ersetzen, zu reduzieren oder zu verbessern. Die Sammlung von Daten und die Analyse von Kosten und Nutzen dieser Praktiken. Auf der Grundlage der gesammelten Daten sollen mögliche bewährte Verfahren ermittelt werden.

2. METHODIK

Die diesem Bericht zugrunde liegende Methode kombiniert Interviews mit Hintergrundforschung. Die wichtigsten Informationsquellen waren die Datenbanken EUROSTAT und TRACES, teils strukturierte Interviews, wissenschaftliche und ergänzende Literatur sowie eine Onlineumfrage. EUROSTAT- und TRACES-Daten wurden verwendet, um die Zahl nicht abgesetzter Milchkälber zu schätzen, die auf langen Transporten zwischen den EU-Mitgliedstaaten (MS) transportiert werden. Tierschutz- und andere Fragen wurden anhand von TRACES und Befragungen von Interessensvertretern in den drei Mitgliedstaaten ermittelt, die die meisten nicht abgesetzten Ersatzkälber aufnehmen: die Niederlande, Italien und Spanien. Zusätzliche Interviews wurden mit Interessensvertretern in Irland und Schweden geführt. Die Onlineumfrage wurde an Behörden, Branchenverbände auf EU-Ebene und die wichtigsten nationalen Branchenverbände versandt, um die geschätzte Zahl nicht abgesetzter Ersatzkälber zu validieren, existierende alternativen Praktiken zu Langstreckentransporten zu ermitteln.

Informationen zu alternativen Praktiken wurden im Rahmen von Befragungen der Interessengruppen und der Onlineumfrage gesammelt und vor dem Hintergrund einer Literaturrecherche untersucht. Diese Analyse führte

zu einer Reihe von Erkenntnissen und Schlussfolgerungen im Bezug auf die derzeitige Praxis der Langstreckentransport nicht abgesetzter Milchkälber und Alternativen zur Verringerung, dem Ersatz und der Verfeinerung des Transports dieser Kälber.

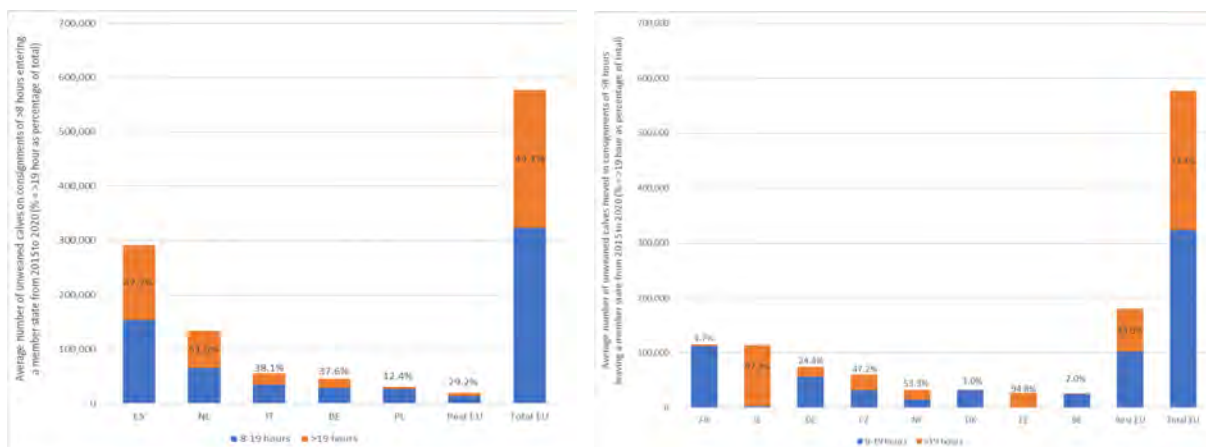
Die Verbesserung des Tierschutzes berührt unter Anderem wirtschaftliche, soziale, gesundheitliche, ökologische und finanzielle Aspekte. Daher ist der Umfang unserer Studie begrenzt und wurde durch die im vorherigen Abschnitt vorgestellten Ziele bestimmt. Weiterhin beeinflusste die Zahl der Befragungen, die im Untersuchungszeitraum durchgeführt werden konnten, und die begrenzten öffentlich zugänglichen Informationen über die Umsetzung alternativer Praktiken den Rahmen dieser Studie. Die Diskussion über die Wirksamkeit alternativer Praktiken beschränkt sich auf die allgemeine Ebene.

3. HAUPTERGEBNISSE

Der Transport von nicht abgesetzten Milchkälbern auf langen Transportwegen:

- Im Zeitraum von 2015 bis 2020 wurden jährlich etwa 1,4 Millionen nicht abgesetzte Kälber der jährlich in der EU geborenen rund 20 Millionen Nicht-Ersatz-Milchkälber grenzüberschreitend transportiert . 42% (580 000) dieser Tiere waren auf langen Transporten (> 8 Stunden) unterwegs.
- Die wichtigsten Bestimmungsländer für lange Transporte waren Spanien (292 000 Tiere pro Jahr), die Niederlande (134 000 Tiere), Italien (56 000 Tiere) und Belgien (45 000 Tiere), auf die über 93 % der transportierten Tiere entfielen (Abbildung 1, links). Die wichtigsten Herkunftsländer für Langstreckentransporte waren Frankreich (115 000 Tiere/ Jahr), Irland (114 000 Tiere) und Deutschland (75 000 Tiere) (Abbildung 1, rechts). Auch wenn die absoluten Zahlen überschaubar erscheinen, wurde ein erheblicher Teil der in Estland geborenen nicht abgesetzten Kälber auf Langstreckentransporten befördert (34 400 Tiere oder 42,1 % der geborenen Kälber), ebenso wie in der Tschechischen Republik (60 000 Tiere oder 25,1 %) und in Lettland (3 200 Tiere oder 26,4 %).
- Die meisten nicht abgesetzten Milchkälber, die keine Ersatzkälber sind, werden in die Rindfleisch- oder Kalbfleischproduktion überführt. Rindfleisch von Bullen und Ochsen wird in der gesamten EU erzeugt, während Kalbfleisch nur in einer begrenzten Anzahl von Mitgliedstaaten (den Niederlanden, Italien, Belgien und Frankreich) produziert werden.

Abbildung 1: Durchschnittliche Anzahl nicht abgesetzter Kälber auf Transporten mit einer Dauer von 8 Stunden oder mehr, die in die (links) und aus den (rechts) Mitgliedstaaten der EU im Zeitraum 2015 bis 2020 transportiert wurden.



Merkmale der Produktionssysteme in den wichtigsten Bestimmungsländern für nicht abgesetzte Milchkälber, die über lange Strecken transportiert werden:

- Die Niederlande sind der größte Kalbfleischproduzent in der EU und der niederländische Kalbfleischsektor ist stark integriert. Ein großer Teil der nicht abgesetzten Kälber wird aus anderen - meist benachbarten - Mitgliedstaaten und Irland bezogen. Die Zahl der Langstreckentransporte in die Niederlande ist in den letzten zehn Jahren erheblich zurückgegangen, und der größte Integrator plant, diese Praxis in naher Zukunft abzuschaffen.
- Die Struktur der italienischen Kälbermast ist der niederländischen ähnlich. Allerdings ist die Abhängigkeit von nicht abgesetzten Kälbern aus anderen Mitgliedstaaten auf eine kleine Anzahl von Kälbern und auf das Frühjahr beschränkt, da keine einheimischen Kälber verfügbar sind. Die meisten ausländischen nicht abgesetzten Kälber stammen aus Litauen, der Tschechien, Irland, den Niederlanden, Deutschland, Österreich und Frankreich.
- In Spanien befinden sich die Rindfleischproduktion, die auf nicht abgesetzte Kälber aus anderen Mitgliedstaaten angewiesen sind, in Katalonien (27,4 % der Rinder) und Aragonien (18,3 %). Obwohl die meisten Kälber in der spanischen Rindfleischindustrie einheimischen Ursprungs sind, stammt eine zunehmende Zahl von nicht abgesetzten Kälbern aus anderen Mitgliedstaaten (Frankreich, Irland und Dänemark), was lange Transportwege erfordert.
- Die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 über den Schutz von Tieren beim Transport ist. laufend Öffentlich zugängliche Informationen zeigen, dass die derzeitige Verordnung (EG) Nr. 1/2005 Schwachstellen in der Konzeption, Umsetzung, Einhaltung und Durchsetzung aufweist. Die mangelnde Klarheit einiger Bestimmungen führt zu unterschiedlichen Umsetzungen der Regeln in den Mitgliedstaaten. Dies verzerrt Wettbewerbsbedingungen in der EU und stellt eine angemessene und einheitliche Durchsetzung der Regeln vor zusätzliche Herausforderungen. Mehrere Mitgliedstaaten haben zusätzliche Vorschriften zur Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 im nationalen Recht erlassen. So hat beispielsweise Deutschland zwei neue Rechtsvorschriften erlassen, welche ab 01.01.2023 ein Transportverbot für Kälber unter 28 Tagen und eine maximale nationale Transportdauer für nicht abgesetzte Kälber verfügen. Schweden verbietet lange Transportwege für junge, nicht abgesetzte Tiere.
- Die Sterblichkeitsrate von Kälbern während und nach langen Transporten in den Niederlande, betrug in den ersten 56 Tagen nach der Ankunft ca. 1,5 %. Diese Rate ist ähnlich hoch wie die Sterblichkeitsrate von einheimischen Kälbern und von nicht abgesetzten Kälbern, die nach Kurzstreckentransporten eintrafen. Eine ähnliche Sterblichkeitsrate bei Kälbern während und nach langen Transporten wurde aus Italien und Spanien gemeldet. Der wahrscheinlichste Grund dafür ist, dass Kälber, die auf Langstreckentransporten transportiert werden, zum Zeitpunkt der Ankunft schwerer und älter sind als einheimische Kälber.
- Von 2015 bis 2020 wiesen 0,1-0,2% der Transporte von Nutztieren in TRACES Verstöße gegen Tierschutzvorschriften auf, und 0,3-1,0 % der Transporte wiesen Verstöße gegen Tiergesundheitsvorschriften auf. Verstöße gegen Tierschutzvorschriften betrafen die Überschreitung der Fahrtzeiten (20% der Transporte mit Verstößen), zusätzliche Maßnahmen bei langen Fahrten (16%), die fehlerhafte Eintragung von Daten in das Fahrtenbuch (15%) sowie mangelnde Tränkung und Fütterung (14 %). Verstöße gegen die Tiergesundheitsvorschriften betrafen die Nichtübereinstimmung von Dokumenten (33 % der Transporte mit Verstößen), das Fehlen einer zusätzlichen Garantie (16 %), ungültige Bestimmungsadressen (16 %), und andere Gründe (33 %),.
- In den 27 EU-Mitgliedstaaten und dem Vereinigten Königreich gab es zusammen 22,6 Millionen Milchkühe. Die Staaten mit den meisten Milchkühen waren Deutschland (4,0 Millionen Milchkühe), Frankreich (3,5 Millionen Milchkühe), Polen (2,2 Millionen Milchkühe), Italien (1,9 Millionen Milchkühe), das Vereinigte Königreich (1,9 Millionen Milchkühe), die Niederlande (1,6 Millionen Milchkühe), Irland (1,4 Millionen Milchkühe) und Rumänien (1,1 Millionen Milchkühe). Etwa 30% der Kälber, die von diesen

Milchkühen geboren werden, werden als Ersatz für Milchkühe verwendet. Für die verbleibenden 70% der nicht abgesetzten Kälber - männliche und weibliche - müssen die Milchviehhalter alternative Lösungen finden, z. B. sie im eigenen Betrieb zu mästen oder sie zur Rindfleisch- oder Kalbfleischproduktion verkaufen, was kürzere und längere nationale und internationale Transporte erforderlich macht.

- Die Ab-Hof-Preise für nicht abgesetzte Kälber von gekreuzten Rinderrassen sind mehr als doppelt so hoch wie die von Milchrassen. Die Preise für Kalbfleisch sind je nach Absatzmarkt von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich und schwanken im Laufe eines Jahres. Der Preis für Rindfleisch von Jungbullen ist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich und sank von 2018 bis 2020 schrittweise um 10%.
- Zu den Wirtschaftsakteuren in der Kalb- und Rindfleischkette in der EU gehören Milchviehhalter, Viehhändler, (inter)nationale Transporteure, Sammelstellen, Rinder- und Kälbermastbetriebe, Futtermittelhersteller, Schlachthöfe, (inter)nationale Fleischhändler sowie Einzelhändler und Restaurants. Diese Wertschöpfungsketten sind oft stark integriert, vereinen einen großen Teil der Wertschöpfungskette und sind länderübergreifend tätig.
- Die Produktion von Systemen, in denen große Mengen nicht abgesetzter Milchkälber ohne Ersatz verwendet werden, schafft einen erheblichen wirtschaftlichen Wert. In den Niederlanden belief sich der Gesamtwert der Kälberproduktion auf 6,2 Mrd. €. In Italien beläuft sich der wirtschaftliche Gesamtwert der jährlich erzeugten 700 000 Kälber auf etwa 600 Millionen Euro. In Spanien werden jährlich mehr als 2,5 Millionen Tiere geschlachtet und mehr als 650 000 Tonnen mit einem jährlichen Produktionswert von 3 Milliarden Euro erzeugt, wovon ein erheblicher Teil aus den Regionen Katalonien und Aragonien stammt. In Spanien beläuft sich der jährliche wirtschaftliche Wert des Handels mit anderen Mitgliedstaaten und Drittstaaten auf rund 1,1 Milliarden Euro: 45% dieses Wertes entfallen auf Frischfleisch und 35% auf lebende Tiere.
- Der Transport nicht abgesetzter Kälber von Milchviehbetrieben zu ihrem endgültigen Bestimmungsort umfasst das Einsammeln, Sortieren, den Transport, das (erneute) Sortieren, den Transport und die Unterbringung im Kälber- oder Rindermastbetrieb. Nach der Mast werden die Tiere zu einem Schlachthof transportiert. An dem Transport vom Geburtsbetrieb zum Mastbetrieb sind eine Reihe von Viehhändlern und Vertretern von Integratoren beteiligt. Es kann mehrere Tage dauern, bis die Tiere den Mastbetrieb für Rinder oder Kälber erreichen. In den meisten Mitgliedstaaten ist nur eine begrenzte Anzahl von Transportunternehmen an Langstreckentransporten beteiligt. Nicht abgesetzte Kälber, die in andere Mitgliedstaaten transportiert werden, sind mindestens 14 Tage alt. Die Kälber werden in Sammelstellen gesammelt, wo sie bis zu sechs Tage bleiben können, bevor sie auf den Transport gehen. Bei Transportzeiten von mehr als 24 Stunden kann es zu einem Wechsel zwischen den Sammelstellen kommen.

Alternative Strategien für den Transport nicht abgesetzter, nicht ersetzender Milchkälbern über lange Strecken.

- Diese Strategien können nach dem "3R"-Prinzip in 3 Grundstrategien unterteilt werden:
 - "Ersetzen" ("replace") umfasst Alternativen, die den Transport von nicht abgesetzten Kälbern über lange Strecken (> 8 Stunden) unabhängig von der Entfernung nicht praktiziert.
 - "Reduzieren" ("reduce") umfasst Alternativen, bei der die Anzahl der Langstreckentransporte von nicht abgesetzten Kälbern (> 8 Stunden) reduziert wird.
 - "Verfeinern" ("refine") umfasst Alternativen, bei der die Auswirkungen langer Transporte auf nicht-abgesetzte Kälber (> 8 Stunden) gemildert werden.
- Alternative Strategien für Langstreckentransporte von nicht-abgesetzten Milchkälbern, die auf "Ersetzen" und "Verringern" basieren, werden derzeit nur in begrenztem Umfang angewandt. Es gibt mehrere Strategien zur Verbesserung des Langstreckentransports nicht abgesetzter Kälber, die nicht ersetzt werden. Strategien zum Ersetzen von Langstreckentransporten nicht abgesetzter Kälber bestehen aus

Strategien zur Vermeidung der Geburt von Nicht-Ersatzkälbern (Zuchtstrategien zur Steigerung der Milchproduktion bei geringerer Trächtigkeit), Strategien zur Mast von Tieren im Geburtsbetrieb oder Strategien zur Verbesserung der Fleischerzeugungseigenschaften von Nicht-Ersatzkälbern (Verwendung von geschlechtsspezifischem Samen in Kombination mit der Verwendung von Samen von Fleischtieren). Strategien zur Verringerung der Langstreckentransporte von nicht abgesetzten Ersatzkälbern bestehen darin, Langstreckentransporte zu verbieten und die Mast auf Rinderbetrieben in unmittelbarer Nähe von Milchviehbetrieben zu stimulieren, wie z. B. in Schweden und auf freiwilliger Basis in den Niederlanden.

- Strategien zur Verbesserung von Langstreckentransporten nicht abgesetzter Kälber bestehen aus Strategien, die darauf abzielen, die Bedingungen für nicht abgesetzte Kälber vor, während und nach dem Transport zu verbessern. Zu den wichtigen Aspekten vor dem Transport gehören eine geeignete Genetik und gute Managementpraktiken, eine optimale Fütterungsstrategie vor dem Transport und ein optimaler Fahrzeugtyp, eine einfache Handhabung vor, während und nach dem Transport sowie die Anhebung des Mindestalters, in dem Kälber transportiert werden dürfen (in Deutschland ab dem 01.01.2023). Maßnahmen zur Verbesserung der Transportbedingungen bestehen in der Schaffung optimaler klimatischer Bedingungen, der Vermeidung zusätzlicher Beladung und ordnungsgemäßer Entladung, der Abmilderung von Fahrereignissen (Beschleunigung, Bremsen und Kurvenfahrt), der Bereitstellung von Tiefstreumaterial, der Wasserversorgung während des Transports, der optimalen Besatzdichte während des Transports und der Verringerung der Vermischung von Kälbern während des Transports.
- Eine Reihe von Mitgliedstaaten, aus denen derzeit eine große Anzahl nicht abgesetzter Kälber per Langstreckentransport befördert wird, steht vor großen Herausforderungen, da es kurzfristig keine praktikablen Alternativen für diese Transporte gibt.
- Die bevorzugte alternative Strategie zur Verbesserung des Transports nicht abgesetzter Kälber umfasst verschiedene Maßnahmen zur Abschwächung der potenziellen negativen Auswirkungen von Langstreckentransporten auf die Gesundheit und das Wohlergehen der Kälber. Die Umsetzung bewährter Praktiken, die im Rahmen der Verordnung EG (Nr.) 1/2005 verfügbar sind, verbessert das Wohlergehen nicht-abgesetzter Kälber während langer Transporte bereits erheblich.
- Die Analyse zeigt, dass es unter den identifizierten Einzelstrategien zur Ersetzung, Verringerung oder Verbesserung von Langstreckentransporten nicht abgesetzter Kälber kein Patentrezept gibt. Alle identifizierten Strategien haben einige klare Vorteile, aber um erfolgreich zu sein, müssen eine Reihe von Bedingungen erfüllt sein. Wie bereits erwähnt, unterscheiden sich die Bedingungen und Einschränkungen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat. Daher hängt das Ausmaß, in dem eine Strategie erfolgreich sein kann, auch weitgehend von dem Mitgliedstaat ab, in dem sie angewendet werden könnte. Das bedeutet, dass für jeden Mitgliedstaat eine maßgeschneiderte Strategie angewandt werden sollte, die eine Mischung aus den beschriebenen Alternativen umfasst. Wenn in einem bestimmten Mitgliedstaat Langstreckentransporte nicht ersetzt oder reduziert werden können, sollte eine Verfeinerung vorgenommen werden, um die Beeinträchtigung des Tierschutzes zu minimieren. Hierfür stehen verschiedene Verbesserungsstrategien zur Verfügung. Kann ein Mitgliedstaat keine der drei alternativen Strategien zur Ersetzung, Verringerung oder Verfeinerung der Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber umsetzen, ist die Umstrukturierung der Milchwirtschaft möglicherweise die einzige Option, um Tierschutzprobleme aufgrund langer Transporte nicht abgesetzter Kälber zu vermeiden.

4. GESAMTSCHLUSSFOLGERUNG

- Die meisten der ca. 20 Millionen nicht abgesetzten Milchkälber, die jährlich in der EU geboren werden, gehen in die Rindfleischerzeugung in den Mitgliedstaaten, in denen sie geboren wurden.
- Von 2015 bis 2020 wurden jährlich etwa 1,4 Millionen nicht abgesetzte Kälber über die Grenzen der Mitgliedstaaten verbracht. 42% (580 000 Tiere) dieser Tiere wurden auf langen Transporten mit einer Dauer von acht Stunden oder mehr verbracht.

- Die wichtigsten Herkunftsmitgliedstaaten für Langstreckentransporte waren Frankreich (115 000 Tiere pro Jahr), Irland (114 000 Tiere) und Deutschland (75 000 Tiere). Obwohl die absoluten Zahlen überschaubar erscheinen, wurden in Estland, Tschechien und Lettland ein erheblicher Anteil der geborenen nicht-abgesetzten Kälber auf langen Transporten (>8 Stunden) in andere Staaten transportiert (Estland: 34 400 Tiere pro Jahr, 42,1 % der geborenen nicht-abgesetzten Kälber; Tschechien: 75 100 Tiere pro Jahr, 25,1 %; Lettland: 3 200 Tiere pro Jahr 26,4 %).
- Die wichtigsten Bestimmungsländer für Langstreckentransporte nicht abgesetzter Kälber waren Spanien (292 000 Tiere pro Jahr), die Niederlande (134 000 Tiere), Italien (56 000 Tiere) und Belgien (45 000 Tiere), auf die über 93 % der auf Langstreckentransporten verbrachten Tiere entfielen.
- Produktionspraktiken, die auf eine große Zahl nicht abgesetzter, nicht als Ersatz dienender Kälber aus anderen Mitgliedstaaten angewiesen sind, bestehen in der hochintegrierten Kalbfleisch- oder Junggrindfleischproduktion. In den Niederlanden wird ein großer Teil der nicht abgesetzten Kälber aus anderen - meist benachbarten - Mitgliedstaaten bezogen. Die Bedeutung von Langstreckentransporten in den Niederlanden hat jedoch in den letzten zehn Jahren erheblich abgenommen, und es gibt Pläne, diese Praxis in naher Zukunft abzuschaffen. Die Abhängigkeit der italienischen Kälberindustrie von nicht abgesetzten Kälbern aus anderen Mitgliedstaaten beschränkt sich auf eine kleine, aber bedeutende Anzahl von Kälbern aus Litauen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt (Frühjahr) benötigt werden, weil keine einheimischen Kälber verfügbar sind. In Spanien hängt die steigende Rindfleischerzeugung in den Regionen Katalonien und Aragonien in erheblichem Maße von der Zahl der nicht abgesetzten Kälber aus anderen Mitgliedstaaten ab.
- Die Sterblichkeitsrate von nicht abgesetzten Kälbern während und nach langen Transporten beträgt z.B. in den Niederlanden ca. 1,5 % in den ersten 56 Tagen nach der Ankunft. Die Sterblichkeitsrate unterscheidet sich nicht von der Sterblichkeitsrate von einheimischen Kälbern oder von Kälbern, die nach kurzen Transporten ankommen.
- Von 2015 bis 2020 wiesen 0,1-0,2 % der Sendungen von Rindern für die Produktion in TRACES Verstöße gegen die Tierschutzvorschriften und 0,3-1,0 % Verstöße gegen die Tiergesundheitsvorschriften auf. Alternative Strategien zur Verringerung oder zum Ersatz von Langstreckentransporten für nicht abgesetzte Kälber werden derzeit nur in geringem Umfang angewandt und müssen vor einer groß angelegten Umsetzung weiter entwickelt werden.
- Es gibt mehrere Strategien zur Verbesserung des Transports nicht abgesetzter Kälber über lange Strecken, die in großem Maßstab umgesetzt werden können. Die Umsetzung dieser bewährten Praktiken kann das Wohlergehen nicht abgesetzter Kälber während des Transports erheblich verbessern.
- Die Anhebung des Mindestalters für den Transport ist eine Maßnahme zur Verfeinerung, die in Deutschland demnächst umgesetzt werden soll.
- Ein freiwilliges oder obligatorisches Verbot von Langstreckentransporten wird in Mitgliedstaaten wie Schweden praktiziert. Es steht jedoch vor einer Reihe von Herausforderungen: Die Umsetzung wird sich auf die Kalb- und Rindfleischproduktion sowohl in den Herkunfts- als auch in den Bestimmungsmitgliedstaaten auswirken, die Zahl der nicht abgesetzten Kälber, die auf Kurzstreckentransporten befördert werden, erhöhen und das Risiko des Sammelstellen-Hopping erhöhen. Eine Reihe von Mitgliedstaaten, aus denen derzeit eine große Anzahl von nicht abgesetzten Kälbern mit Langstreckentransporten befördert wird, steht vor großen Herausforderungen, da es an kurzfristig realisierbaren Alternativen für diese Transporte mangelt.

- Eine erfolgreiche EU-weite Strategie zur Verringerung der Langstreckentransporte von nicht abgesetzter Kälber sollte aus einer maßgeschneiderten Strategie für jeden Mitgliedstaat bestehen, die eine Mischung aus den beschriebenen und neuen Alternativen beinhaltet.

GETTING IN TOUCH WITH THE EU

In person

All over the European Union there are hundreds of Europe Direct information centres. You can find the address of the centre nearest you at: https://europa.eu/european-union/contact_en

On the phone or by email

Europe Direct is a service that answers your questions about the European Union. You can contact this service:

- by freephone: 00 800 6 7 8 9 10 11 (certain operators may charge for these calls),
- at the following standard number: +32 22999696, or
- by electronic mail via: https://europa.eu/european-union/contact_en

FINDING INFORMATION ABOUT THE EU

Online

Information about the European Union in all the official languages of the EU is available on the Europa website at: https://europa.eu/european-union/index_en

EU publications

You can download or order free and priced EU publications from EU Bookshop at: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Multiple copies of free publications may be obtained by contacting Europe Direct or your local information centre (see <https://europa.eu/european-union/contact>

