



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 7 de diciembre de 2023
(OR. en)

16405/23

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

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

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	7 de diciembre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 770 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2023) 770 final.

Adj.: COM(2023) 770 final



Bruselas, 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} - {SWD(2023) 401 final} -
{SWD(2023) 402 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Razones y objetivos de la propuesta**

Motivos

En el contexto de la Estrategia «De la Granja a la Mesa»¹, la Comisión anunció su intención de revisar la legislación de la UE en materia de bienestar animal, lo que incluye el bienestar de los animales durante el transporte. Esta revisión forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2023². La legislación de la UE en materia de bienestar animal se ha venido desarrollando desde 1974, con los objetivos de mejorar el bienestar de los animales y garantizar el buen funcionamiento del mercado interior. La legislación actual sobre la protección de los animales durante el transporte se adoptó en 2004 [Reglamento (CE) n.º 1/2005³, «el Reglamento sobre el transporte»].

La Comisión llevó a cabo un control de adecuación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal⁴, que finalizó en 2022. Con este control se puso de manifiesto que las oportunidades que ofrecen los importantes avances científicos y tecnológicos, los cambios en las preferencias sociales y los crecientes retos en materia de sostenibilidad no se reflejan en la reglamentación actual. Además, las normas actuales son difíciles de aplicar y hacer cumplir, lo que da lugar a un nivel fragmentado y subóptimo de bienestar animal durante el transporte y a unas condiciones de competencia desiguales en el mercado interior de la UE. La evaluación de la Comisión de la Estrategia de la UE sobre bienestar animal (2012-2015)⁵ también constató que persisten algunos riesgos de cumplimiento relacionados con el transporte de animales.

Varias Conclusiones del Consejo han destacado sistemáticamente la necesidad de fijar normas más estrictas en materia de bienestar animal cuando se transportan animales en el marco de una actividad económica⁶. En particular, en sus Conclusiones sobre el bienestar de

¹ Comunicación de la Comisión «Estrategia "de la granja a la mesa" para un sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medio ambiente», COM(2020) 381 final.

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Programa de trabajo de la Comisión para 2023. Una Unión que se mantiene firme y unida», COM(2022) 548 final.

³ Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE, y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L 3 de 5.1.2005, p. 1).

⁴ Comisión Europea, *Commission Staff Working Document, Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Control de adecuación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal», documento en inglés], SWD(2022) 328 final.

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Consejo de la UE, «Conclusiones del Consejo sobre una etiqueta de bienestar animal a escala de la UE», 15 de diciembre de 2020 (Ref. 14047/20); Consejo de la UE, «Conclusiones del Consejo sobre el bienestar de los animales durante el transporte marítimo de larga distancia a terceros países», 28 de junio de 2021 (Ref. 10235/21).

los animales⁷ de 16 de diciembre de 2019, el Consejo hace hincapié en que el bienestar animal debe garantizarse durante el transporte internacional de larga distancia de animales vivos, incluido a terceros países.

En su Resolución sobre la Estrategia «De la Granja a la Mesa»⁸, el Parlamento Europeo subrayó «la importancia de tener en cuenta los últimos avances científicos en bienestar animal y de dar respuesta a las demandas públicas, políticas y del mercado de normas más estrictas en materia de bienestar animal». Además, en 2022, a raíz del informe de la comisión de investigación del Parlamento Europeo sobre el transporte de animales (Comisión ANIT), el Parlamento Europeo aprobó su Recomendación sobre la protección de los animales durante el transporte, que incluía recomendaciones para la revisión del Reglamento sobre el transporte⁹.

En su Informe Especial de 2018¹⁰, el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) constató que continúa habiendo deficiencias durante el transporte. En enero de 2023, el TCE publicó un estudio sobre la legislación de la UE en materia de bienestar de los animales durante el transporte¹¹ en el que se plantearon preocupaciones similares.

Objetivos

Esta revisión tiene por objeto contribuir a una producción agrícola y alimentaria sostenible garantizando un mayor nivel de bienestar animal y evitando distorsiones en el mercado interior, con lo que ayudaría a lograr un cambio hacia un sistema alimentario sostenible desde el punto de vista económico, medioambiental y social, tal como se establece en la Estrategia «De la Granja a la Mesa». Por este motivo, la presente propuesta introduce medidas que favorecen el sacrificio local de animales, con lo que se sustituye el transporte de animales vivos por el transporte de canales y carne. Estas medidas contribuirán a evitar el transporte de larga duración hacia el matadero, lo que ayudará a reforzar el principio de las cadenas de distribución cortas y a proteger a los animales.

Los transportes con fines distintos del sacrificio también deben limitarse para sustituirlos en la medida de lo posible por transportes de embriones, esperma y productos similares, que son mucho más eficientes en lo que respecta a las cantidades de animales transportados, así como más respetuosos con el medio ambiente y más económicos.

Los objetivos generales de la propuesta son:

⁷ *Council conclusions on animal welfare - an integral part of sustainable animal production* [«Conclusiones del Consejo sobre el bienestar de los animales: parte integrante de la producción animal sostenible», documento en inglés]. Conclusiones del Consejo (16 de diciembre de 2019).

⁸ Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2021, sobre una Estrategia «De la Granja a la Mesa» para un sistema alimentario justo, saludable y respetuoso con el medio ambiente (2020/2260(INI)).

⁹ Recomendación del Parlamento Europeo, de 20 de enero de 2022, al Consejo y a la Comisión a raíz de la investigación sobre las alegaciones de infracción y de mala administración en la aplicación del Derecho de la Unión en relación con la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2021/2736(RSP)).

¹⁰ «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica», Tribunal de Cuentas Europeo, 2018.

¹¹ «Transporte de animales vivos en la UE: retos y oportunidades», Tribunal de Cuentas Europeo, 2023.

- contribuir a una producción agrícola y alimentaria sostenible,
- garantizar un mayor nivel de bienestar animal,
- armonizar los requisitos en materia de bienestar animal con los datos científicos más recientes,
- responder a las demandas de la sociedad,
- facilitar el cumplimiento de las normas (también a través de la digitalización),
- garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, tanto para los animales de granja como para los animales transportados con otros fines económicos.

Más concretamente, algunos de los objetivos específicos de esta revisión son:

- reducir los problemas de bienestar animal relacionados con los viajes largos y con la descarga y la recarga repetitivas que tienen lugar al realizarse varios períodos de descanso,
- garantizar que los animales disponen de más espacio durante el transporte,
- mejorar las condiciones de transporte de los animales vulnerables,
- evitar exponer a los animales a temperaturas extremas,
- facilitar el cumplimiento de las normas de la UE en materia de protección de los animales, en particular mediante la digitalización,
- proteger mejor a los animales exportados a países no pertenecientes a la UE,
- proteger mejor a los perros y gatos transportados en relación con una actividad económica.

La presente propuesta legislativa se adopta al mismo tiempo que una propuesta legislativa sobre el bienestar de los perros y gatos y su trazabilidad. Ambas propuestas son coherentes entre sí.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta es coherente con las normas de la UE en materia de controles oficiales en la cadena agroalimentaria¹². Está igualmente en consonancia con la propuesta de la Comisión de establecer normas para el bienestar de los perros y gatos criados y mantenidos en establecimientos y mejorar la trazabilidad de los perros y gatos que se comercializan y suministran en la Unión.

¹² Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativo a los controles y otras actividades oficiales realizados para garantizar la aplicación de la legislación sobre alimentos y piensos, y de las normas sobre salud y bienestar de los animales, sanidad vegetal y productos fitosanitarios (Reglamento sobre controles oficiales) (DO L 95 de 7.4.2017, p. 1).

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es coherente con los objetivos del Pacto Verde Europeo y la Estrategia «De la Granja a la Mesa».

La propuesta pretende trabajar en sinergia con otras iniciativas y políticas de la UE que afectan tanto a los animales vivos como al transporte, en particular la política de sanidad animal de la UE¹³, las normas de la UE sobre tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores de camiones¹⁴, y las normas sobre la protección de los animales utilizados para fines científicos¹⁵.

La política comercial de la UE también desempeña una labor en la promoción de unas normas de bienestar más rigurosas. La propuesta incluye disposiciones nuevas y más claras sobre las normas de bienestar animal aplicables al transporte de animales vivos desde un tercer país a la Unión, así como disposiciones sobre bienestar animal aplicables al transporte de animales vivos desde la Unión a un tercer país de destino. En ambos casos (importaciones y exportaciones), los operadores deben garantizar el cumplimiento de las normas de bienestar animal de la UE desde el punto de salida hasta el punto de destino. En ambos casos se prevé un período transitorio de cinco años para que los operadores puedan adaptarse.

Por último, las normas de protección de datos (en particular, el Reglamento general de protección de datos) se aplican a las disposiciones sobre el seguimiento en tiempo real de los vehículos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 43 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), ya que es necesario eliminar los obstáculos al transporte de animales vivos que afectan al mercado interior de los productos de origen animal, a fin de asegurar el buen funcionamiento de las organizaciones de mercado de animales y productos de origen animal, al mismo tiempo que se garantiza un elevado nivel de protección del bienestar de los animales.

La propuesta se basa asimismo en el artículo 114 del TFUE, ya que también tiene por objeto garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, no solo en el caso de los animales cubiertos por la PAC, sino también en el de otros animales, como perros y gatos, animales de peletería, determinados tipos de animales silvestres y animales utilizados para fines científicos, con lo que va más allá de la producción agrícola y alimentaria.

¹³ Reglamento (UE) 2016/429 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a las enfermedades transmisibles de los animales y por el que se modifican o derogan algunos actos en materia de sanidad animal (DO L 84 de 31.3.2016, p. 1).

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

¹⁵ Directiva 2010/63/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, relativa a la protección de los animales utilizados para fines científicos (DO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Resulta habitual que el componente transfronterizo esté presente en el transporte de animales; cada año se transportan 1 400 millones de animales terrestres entre Estados miembros de la UE. Los problemas de bienestar animal detectados, incluidos sus factores subyacentes, se producen en toda la UE, si bien su intensidad varía de un Estado miembro a otro. Por último, los problemas de bienestar animal detectados tienen consecuencias transfronterizas, lo que incluye amenazas para la salud pública, como la resistencia a los antimicrobianos. De hecho, como ha establecido la EFSA¹⁶, el transporte de animales aumenta el riesgo de transmisión de bacterias resistentes a los antimicrobianos entre los animales (debido a varios factores de riesgo, entre ellos, el contacto entre los animales, la duración del transporte, la transmisión aérea en el vehículo o las condiciones ambientales adversas, como la temperatura). Este aumento de la propagación de la resistencia a los antimicrobianos entre los animales tiene consecuencias indirectas para la resistencia a los antimicrobianos que afecta al ser humano.

No se espera que las medidas adoptadas a nivel nacional den lugar a una mejora considerable del bienestar animal y solo podrían ofrecer una respuesta parcial a las preocupaciones de los ciudadanos. Aunque el ámbito ya está regulado por el Reglamento (CE) n.º 1/2005, con lo que se limita el margen de los Estados miembros para adoptar normas nacionales, siguen existiendo importantes divergencias en las normas nacionales sobre aspectos fundamentales (por ejemplo, las condiciones para el transporte de animales vulnerables dentro de un Estado miembro, los requisitos para la exportación de animales, las exigencias para el transporte de animales por vía marítima), que afectan negativamente al buen funcionamiento del mercado interior y a la igualdad de condiciones entre los operadores. Si se continúa actuando a nivel nacional, tendrá lugar una mayor fragmentación de los requisitos y aumentarán las diferencias en los niveles de bienestar animal entre Estados miembros. Existen asimismo diferencias en el modo en que los Estados miembros aplican determinadas disposiciones y hacen cumplir las normas, con lo que también se crean obstáculos al buen funcionamiento del mercado interior. Además, las normas nacionales no pueden aplicarse a los transportes transfronterizos procedentes de otros Estados miembros y, por lo tanto, los movimientos transfronterizos constituyen un factor que conduce a unas normas de bienestar animal menos rigurosas.

Los requisitos de bienestar animal vinculados al transporte a escala de la UE requieren un enfoque armonizado y, por consiguiente, pueden regularse de manera efectiva a escala de la UE. Con un conjunto homogéneo de normas, la presente propuesta daría lugar a requisitos uniformes y más claros para el transporte de animales y a un mejor uso de las tecnologías disponibles. Así pues, la revisión va a garantizar la igualdad de condiciones para los operadores en el mercado interior, facilitar el comercio de animales dentro de la UE y proporcionar una supervisión reguladora más eficiente.

Teniendo en cuenta estos elementos, está justificado que la UE emprenda una acción para lograr un enfoque coherente más efectivo y eficiente que el que se consigue con la actuación independiente e individual de los Estados miembros.

¹⁶ Koutsoumanis, K. *et al.*: *Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport* [«Transmisión de la resistencia a los antimicrobianos durante el transporte de animales», documento en inglés], *EFSA Journal*, vol. 20, número 10 (e07586), Comisión Técnica de Factores de Peligro Biológicos de la EFSA (BIOHAZ), Wiley, 2022, pp. 1-93. 10.2903/j.efsa.2022.7586

- **Proporcionalidad**

Las medidas propuestas aspiran a lograr un equilibrio entre un alto nivel de bienestar animal y las consecuencias de las medidas para los operadores afectados. Las condiciones adicionales para la exportación de animales a terceros países garantizan el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento hasta el punto de destino en el tercer país, codificando así la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea a este respecto. Dado que la alternativa de prohibir las exportaciones de animales vivos a países no pertenecientes a la UE perjudicaría al sector, las condiciones más estrictas para la exportación tienen por objeto mejorar el bienestar de los animales y mantener al mismo tiempo la viabilidad económica de las operaciones. Del mismo modo, las medidas relativas a la duración máxima de los viajes están concebidas para que la mayoría de las actividades de transporte no se vean afectadas.

La aplicación de medidas mitigadoras proporcionadas durante el transporte de animales a temperaturas altas o bajas permitirá transportarlos sin que su bienestar se vea perjudicado.

La presente propuesta prevé períodos transitorios para que los agentes puedan adaptarse gradualmente. Se fija un período transitorio de cinco años para las nuevas normas sobre la duración máxima de los viajes, en particular sobre la duración máxima de los viajes para terneros no destetados, el espacio disponible, las exportaciones, las importaciones, la edad y el peso mínimos de los terneros no destetados, y el seguimiento en tiempo real. En el caso de las nuevas normas sobre el transporte de perros y gatos, el período transitorio es de tres años.

- **Elección del instrumento**

Dado que las disposiciones actuales figuran en un Reglamento, el instrumento adecuado para modificarlas es un Reglamento.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La legislación de la UE en materia de bienestar animal ha sido objeto de un control de adecuación, en particular en lo que respecta al transporte de animales vivos.

El control de adecuación estableció que el nivel de bienestar animal en la UE está por debajo del óptimo y que existen ciertas distorsiones en el mercado interior para los ganaderos y otros operadores de empresas alimentarias. Sigue habiendo retos asociados a los viajes largos, el transporte a temperaturas extremas y el transporte de animales vulnerables, como los terneros no destetados y las hembras gestantes. Existen asimismo dificultades prácticas para conciliar la duración de los viajes específica para cada especie que se establece en el Reglamento sobre el transporte con los tiempos de conducción que se fijan en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo referente a determinadas normas sociales en el sector de los transportes por carretera¹⁷. Además, las normas actuales no abordan adecuadamente los avances científicos y tecnológicos ni los retos futuros en materia de sostenibilidad.

¹⁷ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

En mayo de 2022, el Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable sobre el control de adecuación, con algunas recomendaciones.

- **Consultas con las partes interesadas**

Visión general de las actividades de consulta

En julio de 2021, la Comisión publicó una evaluación inicial de impacto¹⁸ en la que presentaba las opciones estratégicas que debían abordarse en la evaluación de impacto. Tras analizar las novecientas ochenta y tres contribuciones recibidas, se determinaron cuatro campañas y se consideró que quinientas veinticinco contribuciones individuales eran pertinentes para la protección de los animales durante el transporte.

En una consulta pública¹⁹ celebrada entre octubre de 2021 y enero de 2022 se recibieron casi sesenta mil respuestas sobre la adecuación de las normas actuales y acerca de cómo podrían mejorarse.

Además, el 9 de diciembre de 2021, la Comisión organizó una conferencia de un día de partes interesadas²⁰ sobre bienestar animal, que contó con casi quinientos participantes.

La evaluación inicial de impacto, la consulta pública y la conferencia de partes interesadas abarcaron diferentes aspectos de la revisión en curso de la legislación de la UE en materia de bienestar animal, en particular en lo que respecta a las normas sobre bienestar animal durante el transporte.

En el estudio externo que respalda la evaluación de impacto se llevaron a cabo actividades de consulta específicas, entre ellas, nueve entrevistas exploratorias, una encuesta específica con sesenta y ocho respuestas analizadas, cuarenta y tres entrevistas para estudios de casos y otras contribuciones a través de dos grupos temáticos y un taller.

Por último, y en el marco de la Plataforma de bienestar animal, se creó un subgrupo sobre el transporte de animales compuesto por expertos de los Estados miembros, organizaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil y un experto independiente. La Comisión organizó diez reuniones para debatir las principales opciones estratégicas consideradas para la propuesta, cuyas actas se publican en el sitio web de la Comisión.

Hubo terceros países con experiencia en el transporte de ganado que contribuyeron a estas consultas.

Principales resultados de las actividades de la consulta

Ciudadanos

¹⁸

Disponible en la plataforma «Díganos lo que piensa» de la Comisión Europea:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Bienestar-animal-revision-de-la-legislacion-de-la-UE_es

¹⁹ Disponible en la plataforma «Díganos lo que piensa» de la Comisión Europea:

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

²⁰ El bienestar animal de la UE hoy y mañana. Una oportunidad para que las partes interesadas validen las conclusiones preliminares del control de adecuación de la actual legislación de la UE en materia de bienestar animal. https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_es.

Los ciudadanos respaldan la limitación de la duración de los viajes y la prohibición de las exportaciones a terceros países, especialmente si los animales están destinados al sacrificio. Con respecto a los animales vulnerables, especialmente los no destetados, los ciudadanos prefieren que se prohíba su transporte.

Los ciudadanos también apoyan el establecimiento de requisitos específicos para cada especie.

ONG de bienestar animal

Del mismo modo, las organizaciones de defensa del bienestar animal son partidarias de que se limite la duración de los viajes y se prohíban las exportaciones a terceros países. Algunas organizaciones abogan por la prohibición total del transporte. Consideran que no deberían transportarse animales vulnerables.

En el caso de otras categorías de animales, apoyan el establecimiento de requisitos específicos para cada especie y la modernización de la utilización de medios tecnológicos para lograr un mejor cumplimiento. Las organizaciones de defensa del bienestar animal también respaldan la armonización de las sanciones.

Operadores de empresas

Los operadores de empresas (en particular los productores) son quienes menos apoyan que se limite la duración de los viajes. La mayoría de los operadores de empresas están a favor de que se establezcan requisitos específicos para cada especie en lugar de prohibir el transporte de determinadas categorías de animales.

Los operadores subrayan que es necesario aplicar mejor las normas en vez de adoptar otras nuevas, y apoyan la utilización de las nuevas tecnologías con este fin.

Autoridades nacionales

En general, las autoridades nacionales no están a favor de una prohibición total de las exportaciones de animales vivos, pero prestan un amplio apoyo a la introducción de medidas más estrictas en el caso de los animales no destetados y otros animales vulnerables, así como la fijación de duraciones máximas de los viajes.

Por lo que respecta a las nuevas tecnologías, las autoridades nacionales respaldaron en términos generales el establecimiento de una aplicación digital a escala de la UE para reducir los costes administrativos y facilitar el intercambio de datos entre los Estados miembros.

Estudio de los resultados por parte de la Comisión

Los resultados de las actividades de consulta han aportado información acerca de los retos que conlleva la ejecución actual del Reglamento, así como acerca de las opciones estratégicas y la evaluación de su impacto, por ejemplo, en lo que respecta a las consecuencias para los operadores o a la medida en que se abordarían las preocupaciones de los ciudadanos.

La información recabada de las partes interesadas también contribuyó a definir los períodos transitorios y a garantizar la proporcionalidad de las medidas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Metodología utilizada

La Comisión recabó la experiencia de la EFSA, que en 2022 emitió cinco dictámenes científicos (véase el considerando 4 de la propuesta) sobre la protección de los animales

durante el transporte de équidos, bovinos, pequeños rumiantes, cerdos, aves domésticas y conejos.

En la propuesta también se tomaron en consideración las normas internacionales sobre protección de los animales durante el transporte por vía marítima, aérea y por carretera adoptadas por la Organización Mundial de Sanidad Animal²¹.

Se utilizaron todos los informes de auditoría pertinentes realizados por los servicios de la Comisión, así como las fuentes estadísticas o bases de datos pertinentes [Eurostat, sistema informático veterinario integrado (TRACES), etc.].

Se llevó a cabo un estudio externo²² en apoyo de la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la legislación de la UE sobre el bienestar de los animales durante el transporte. Dicho estudio recopiló información y datos sobre las repercusiones y los costes que supondrían para las partes interesadas las medidas y opciones propuestas inicialmente.

Además, se llevó a cabo un estudio²³ sobre la evaluación de los efectos acumulativos de los dos paquetes de medidas y opciones propuestos. Este estudio presenta los resultados de un análisis de la cadena de suministro (realizado por un experto externo) y una modelización (realizada por el Centro Común de Investigación de la Comisión) de los efectos que los cambios en los costes de producción, según se establecen en dicho análisis de la cadena de suministro, tendrían en los niveles de producción, los precios de consumo, las exportaciones y las importaciones. El estudio incluye una evaluación de las repercusiones de los dos paquetes en la seguridad alimentaria y la asequibilidad de los alimentos (realizada por el Centro Común de Investigación de la Comisión).

Además, se tuvieron en cuenta los estudios de dos proyectos piloto, encargados por la Comisión a petición del Parlamento Europeo, sobre el transporte de terneros lecheros no destetados²⁴ y de vacas lecheras que se encuentran al final de su vida útil²⁵. Se tomó asimismo en consideración el análisis del Tribunal de Cuentas²⁶ sobre el transporte de animales vivos en la UE.

²¹ [Organización Mundial de Sanidad Animal, Normas sobre bienestar animal durante el transporte.](#)

²² Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport* [«Estudio en apoyo de la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la legislación de la UE sobre el bienestar de los animales durante el transporte», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2023, sección 5.2.1., doi: 10.2875/110728. (Estudio sobre el transporte).

²³ Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport* [«Modelización de las opciones estratégicas en apoyo de la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la legislación de la UE sobre el bienestar de los animales durante el transporte», documento en inglés], 2023, doi: 10.2875/061480.

²⁴ Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening: final report* [«Estudio sobre la sustitución del transporte a larga distancia de terneros machos de raza lechera no destetados por la cría y el engorde locales: informe final», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2022.

²⁵ Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows: final report* [«Estudio sobre modelos económicos para impedir el transporte de vacas lecheras no aptas que se encuentran al final de su vida útil: informe final», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2022.

²⁶ Tribunal de Cuentas Europeo, Análisis 03/2023 «Transporte de animales vivos en la UE: retos y oportunidades», https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_ES.pdf.

Por último, la Comisión consultó en 2022 y 2023 al subgrupo sobre transporte de la Plataforma de Bienestar Animal de la UE. La Comisión también celebró varias reuniones consultivas con diversas partes interesadas afectadas por la revisión.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

En la propuesta se tuvieron en cuenta las recomendaciones de la EFSA, en particular las relativas a:

- la limitación de la duración de los viajes,
- el aumento del espacio disponible, y
- el establecimiento de temperaturas críticas superiores durante el transporte.

Las recomendaciones se modularon en la propuesta para garantizar la viabilidad técnica y económica de los cambios propuestos.

Los informes de auditoría y las consultas con los puntos de contacto nacionales para el transporte de animales proporcionaron información y mejores prácticas.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Los dictámenes de la EFSA, las recomendaciones internacionales, los informes de auditoría y las actas de las conversaciones con los puntos de contacto nacionales y con el subgrupo de la Plataforma de bienestar animal sobre transporte se encuentran a disposición del público en Internet. La Comisión Europea también ha publicado los dos estudios externos que respaldan la evaluación de impacto.

• **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto aborda seis medidas: duración de los viajes y espacio disponible, exportaciones a terceros países, transporte de animales vulnerables, transporte a altas temperaturas, nuevas tecnologías de seguimiento y control, y transporte de perros y gatos.

Las medidas cumplen el principio de «no causar un perjuicio significativo», ya que las consecuencias de aplicar todas las medidas elegidas (limitar la duración de los viajes y aumentar el espacio disponible para los animales dentro de los camiones) serían globalmente insignificantes en términos de emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, la propuesta cumple el principio de «digital por defecto», ya que aspira a que se digitalicen los certificados y autorizaciones que, en virtud del Reglamento actual, se gestionan en papel.

Duración máxima de los viajes y espacio disponible durante el transporte

Las opciones examinadas en la evaluación de impacto son las siguientes:

1. una duración máxima de los viajes de doce horas para todos los animales, y la revisión de las normas sobre el espacio disponible en consonancia con la EFSA, o
2. una duración máxima de los viajes de nueve horas para los animales de abasto y de veintiuna horas (con un descanso mínimo de una hora después de diez horas) + veinticuatro horas de descanso con descarga + veintiuna horas (con un

descanso mínimo de una hora después de diez horas) para otros animales, y la revisión de las normas sobre el espacio disponible en consonancia con la EFSA.

La evaluación de impacto concluye que se prefiere la segunda opción. Esta opción está bien articulada con las normas de la UE sobre los derechos sociales de los conductores²⁷. La presente propuesta refleja esta opción preferida y prevé un período transitorio de cinco años para estas medidas.

La limitación de la duración de los viajes repercutirá de manera muy positiva en el bienestar de los animales, tanto de aquellos transportados para su sacrificio como con otros fines. Esto no solo se debe a la limitación de la duración de los viajes, sino también a la limitación de la frecuencia de descarga y recarga, que se asocia a problemas de estrés y bienestar (mientras que actualmente no hay limitaciones en el número de descargas durante un descanso de veinticuatro horas, la nueva normativa no lo permitirá para los animales de abasto y solo autorizará un descanso de este tipo con descarga en el caso de los animales transportados para otros fines). Anualmente se transportan más de 2,6 millones de mamíferos destinados al sacrificio en viajes de más de nueve horas, así como 1 millón en viajes de más de cuarenta y dos horas con otros fines entre Estados miembros.

Por lo que se refiere a los animales transportados para su sacrificio, no se espera que la opción tenga repercusiones económicas importantes, ya que en la UE se realizan relativamente pocos viajes de más de nueve horas (entre el 0,3 y el 3,4 % de los animales transportados entre Estados miembros para su sacrificio, dependiendo de la especie).

Dentro de la UE, la duración de los viajes propuesta para los animales transportados para el engorde y la producción afectaría al 1,4 % de los bovinos y al 0,2 % de los cerdos. La duración de los viajes propuesta para los animales transportados para la reproducción afectaría a entre el 9 y el 16 % de las vacas, cabras, cerdos y ovejas que se trasladan entre Estados miembros. Por lo tanto, también se espera que estas medidas tengan unas repercusiones económicas limitadas para los operadores.

Junto con el aumento del espacio disponible en los camiones, en consonancia con el dictamen de la EFSA, estas medidas deberían aportar importantes beneficios para el bienestar animal, además de suponer costes adicionales para los transportistas debido a la necesidad de comprar camiones suplementarios, ya que se espera que con las nuevas normas aumenten el número de horas de transporte y los costes.

En la UE, los costes agregados netos anuales varían en función de las especies y categorías de animales transportadas, y van desde 35 millones EUR para el transporte de gallinas ponedoras hasta 1 069 millones EUR para el transporte de bovinos de abasto. La mayoría de estos costes se derivan del aumento del espacio disponible y recaen en los transportistas. Estos datos agregados están relacionados con las grandes cantidades de alimentos de origen animal producidos en la UE (y, por tanto, con el gran número de animales transportados). En

²⁷ La medida de establecer una duración máxima de los viajes de nueve horas en el caso de los animales de abasto está en consonancia con las normas de la UE sobre los derechos sociales de los conductores, que prevén un máximo de nueve horas cuando solo hay un conductor. La medida relativa a los animales transportados para otros fines también está en consonancia con la legislación de la UE en materia de derechos sociales de los conductores en caso de que haya dos conductores, ya que, en este supuesto, dicha legislación prevé un máximo de diecinueve horas de conducción. Dado que la duración de los viajes en la presente propuesta incluye la carga y descarga de los animales (y la estimación de una hora para la carga de los animales y una hora para la descarga), corresponde a la duración máxima de viaje de veintiuna horas.

promedio, representa un aumento de los costes de producción de 1,4 céntimos de euro por kilo de carne, leche o huevos producido. El impacto sobre los precios de consumo, tal como se describe a continuación en el apartado «Evaluación global», corresponde a una mejora de las condiciones de bienestar animal durante el transporte que responde en gran medida a la petición de los ciudadanos de la Unión, como demuestran los resultados del Eurobarómetro de 2023, en el que el 83 % solicitaron que se mejoraran dichas condiciones.

Por lo que se refiere a las repercusiones sociales, con el aumento del número de transportes necesarios incrementaría la demanda de conductores. Con respecto a las consecuencias medioambientales, mientras que la reducción de la duración de los viajes hace que disminuyan las emisiones, el aumento del espacio disponible provoca su incremento. La evaluación de impacto muestra que el efecto combinado de estas medidas es un aumento marginal de las emisiones.

Exportación de animales vivos

Las opciones examinadas en la evaluación de impacto son las siguientes:

1. la prohibición de exportar rumiantes, o
2. nuevas normas reforzadas en materia de importación, incluidas normas que garanticen que las medidas sobre la duración de los viajes y el espacio disponible se apliquen hasta el lugar de destino, que aseguren la presencia de un responsable del bienestar animal a bordo de los buques y que exijan que los buques enarbolen pabellón blanco o gris con arreglo a las normas de seguridad marítima.

La evaluación de impacto concluye que se prefiere la segunda opción. La presente propuesta refleja esta opción preferida y prevé un período transitorio de cinco años para estas medidas.

La exportación en condiciones más estrictas (lo que incluye normas sobre la duración máxima de los viajes para el transporte por carretera y requisitos de seguridad marítima más estrictos para los buques destinados al transporte de ganado) supondría mejoras significativas en el bienestar de los animales.

En el caso del transporte por carretera, si bien puede reducirse el número de kilómetros recorridos, los operadores tendrán que adaptar los camiones para aumentar el espacio disponible.

Por lo que se refiere al transporte marítimo, se estima que el coste medio de formar a un responsable del bienestar animal, por persona y año, es de 241 EUR. Cabría esperar que aumentasen los costes de aplicación asociados a la opción de mejorar las normas aplicables a los buques destinados al transporte de ganado.

No se espera una variación importante de las emisiones generadas por los camiones y los buques destinados al transporte de ganado, ya que no se prevé que el número de animales transportados se altere significativamente.

Transporte de terneros no destetados

La opción examinada en la evaluación de impacto incluye dos medidas para los terneros no destetados:

1. una duración máxima de los viajes de diecinueve horas para los terneros no destetados (nueve horas + una hora de descanso + nueve horas), siempre que exista un sistema de alimentación eficiente (período transitorio de cinco años), así como
2. una edad mínima de cinco semanas y un peso mínimo de 50 kg para el transporte de terneros no destetados (período transitorio de dos años).

La evaluación de impacto confirma estas dos medidas en la opción preferida. La presente propuesta legislativa se aparta de esta conclusión en lo referente a la duración del período transitorio aplicable a la edad y el peso mínimos de los terneros no destetados que se transportan, y prevé también para ello un período transitorio de cinco años. Con esta decisión se pretende mitigar las repercusiones sobre los productores de leche, que tendrán que adaptarse para mantener a los terneros más tiempo en la explotación.

Establecer una duración máxima de los viajes y una edad y un peso mínimos de los animales transportados mejoraría el bienestar de los terneros no destetados, considerados animales vulnerables que se encuentran especialmente expuestos a riesgos para el bienestar y la salud durante el transporte.

Se han logrado importantes avances tecnológicos de cara a establecer un sistema efectivo para alimentar a los terneros en los camiones y, pese a que dicho sistema aún carece de un uso generalizado, permitiría que se transportasen terneros durante un máximo de diecinueve horas (nueve horas de viaje, una hora de descanso y alimentación, nueve horas de viaje). Esto mitigaría los efectos económicos negativos que suponen los viajes con una duración máxima de ocho horas cuando no se dispone de un sistema de alimentación efectivo, aunque los tres Estados bálticos seguirían viéndose afectados, ya que actualmente representan el punto de salida de viajes largos de más de diecinueve horas para el transporte de terneros no destetados. Se propone un período transitorio de cinco años, ya que los Estados miembros afectados por esta medida necesitan tiempo para reestructurar su sector. Si bien el intervalo de alimentación sería de nueve horas en todos los casos, cuando el transporte de los terneros se lleva a cabo en buques de transbordo rodado (por ejemplo, desde Irlanda hasta el continente), la parte del viaje realizada en un buque de este tipo no se contabiliza en la duración máxima del viaje antes mencionada.

Se calcula que el coste de instalar un sistema de alimentación en un camión existente oscila entre 25 000 y 30 000 EUR, mientras que el precio aproximado de un camión nuevo equipado con un sistema de alimentación de este tipo es de 500 000 EUR. Debido a la edad más avanzada de los terneros, los actuales camiones de tres pisos tendrán que transformarse en camiones de dos pisos, lo que acarreará costes limitados para los transportistas.

Se estima que con los nuevos requisitos incrementará el coste para los productores de leche de mantener a los animales durante más tiempo en las explotaciones. Sin embargo, el precio de venta de los terneros sería más elevado, ya que su peso será superior. La mejora de la situación sanitaria y la reducción de la mortalidad de los terneros a su llegada debido a una mayor resiliencia también son beneficiosas para las explotaciones de engorde. Por lo tanto, se espera que las repercusiones generales sean positivas para la mayoría de los ganaderos.

La opción tendría unas consecuencias medioambientales positivas, dado que, al limitarse en mayor medida la duración de los viajes, se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte.

Transporte a altas temperaturas

La opción examinada en la evaluación de impacto consiste en aprobar el transporte para viajes largos en función de las previsiones meteorológicas. Si las temperaturas previstas oscilan entre 25 °C y 30 °C, solo se permitirá realizar viajes cortos (nueve horas como máximo) durante el día, con disponibilidad de agua para los animales. Si se espera alcanzar temperaturas superiores a 30 °C, solo se permitirá el transporte nocturno de animales (es decir, entre las 21 h y las 10 h). Se prevé un período transitorio de cinco años. La evaluación de impacto confirma que esta es la opción preferida, que también se refleja en la presente propuesta.

La opción mejoraría el bienestar de los animales, ya que evitaría que se vean sometidos a estrés térmico.

Actualmente, muchos Estados miembros no aprueban la realización de viajes largos cuando se prevén temperaturas superiores a 30 °C, siguiendo las recomendaciones de la Comisión. Por lo tanto, cabe esperar que las repercusiones económicas de esta medida estén relacionadas principalmente con el reto logístico que supone transportar animales por la noche cuando durante el día se prevén temperaturas superiores a 30 °C, pero con ello se establecerán unas normas uniformes para estos casos en la UE. Los costes de los transportistas aumentarán debido a la subida de las tarifas por conducción nocturna, así como a unos costes administrativos más elevados cuando las inspecciones y los controles deban realizarse durante la noche. También se esperan unas repercusiones limitadas en el caso de los ganaderos y los mataderos.

No se prevén repercusiones medioambientales. Con respecto a las consecuencias sociales, es posible que los trabajadores de los sectores, en particular los conductores, el personal de los mataderos y los veterinarios oficiales, tengan que trabajar más a menudo en turnos de noche, lo que puede tener un impacto adicional en las necesidades laborales.

Nuevas tecnologías

En la evaluación de impacto se han examinado dos opciones. La primera opción consta de estas dos medidas:

1. posicionamiento en tiempo real de los camiones, así como
2. una base de datos central y una aplicación digital.

La segunda opción consistía en realizar controles retrospectivos basados en tacógrafos, combinados con la base de datos central y la aplicación digital antes mencionada.

La evaluación de impacto concluye que la primera opción es la preferida, que se refleja en la presente propuesta. Establece que los datos GPS de los camiones se comunicarán con un sistema automatizado (la base de datos central de la UE), conectado a su vez a TRACES, de modo que la autoridad competente pueda acceder a la información sobre el momento en que el camión llega a determinados puntos (lugar de salida, puesto de control, cruce de fronteras entre Estados miembros, lugar de destino) para que las autoridades competentes puedan llevar a cabo controles oficiales basándose en dicha información. Dado que la reducción de la duración máxima de los viajes es una de las principales medidas para alcanzar el objetivo de la política de bienestar animal, esta medida es necesaria para proporcionar a las autoridades competentes de los Estados miembros herramientas con las que poder realizar los controles oficiales de manera efectiva.

Gracias a los sistemas de seguimiento en tiempo real, podrán orientarse y realizarse mejor los controles oficiales con la ayuda de la base de datos central de la UE, lo que conllevará una mejora del bienestar de los animales.

Dado que más del 77 % de los camiones de transporte actuales ya están equipados con un sistema de seguimiento, los costes que los operadores tendrían que asumir para ajustarse a la nueva normativa serían marginales.

Se espera que la carga administrativa de los transportistas disminuya considerablemente con el uso de un sistema de seguimiento automatizado y una plataforma informática.

El coste principal, aunque limitado, lo asumiría la Comisión para desarrollar módulos en el sistema TRACES existente (véase la ficha financiera legislativa). Las administraciones de los Estados miembros incurrirían en costes limitados relacionados con la formación del personal.

Aunque se espera que con la digitalización, al reducirse el uso del papel, disminuyan las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al papel, se prevé un pequeño aumento de estas emisiones debido a un mayor consumo de energía.

Cabe esperar que las repercusiones sociales sean ligeramente positivas. Si bien es posible que los operadores de empresas necesiten menos personal administrativo, el número de trabajadores requeridos en la administración pública para el tratamiento de los datos recogidos podría aumentar. Para los operadores, la simplificación lograda gracias a la digitalización supondrá una mejora de las condiciones de trabajo.

Mejor protección de los perros y gatos transportados con fines comerciales

Las opciones examinadas en la evaluación de impacto son las siguientes:

1. requisitos actualizados y más específicos para el transporte de perros y gatos con fines económicos, lo que incluye las condiciones de temperatura y una edad mínima de quince semanas para el transporte, o
2. requisitos actualizados y más específicos para perros y gatos, pero con una edad mínima de doce semanas para el transporte.

La evaluación de impacto concluye que la segunda opción es la preferida, lo que se refleja en la presente propuesta legislativa, con un período de transición de tres años.

La medida mejoraría el bienestar de los perros y gatos transportados en el contexto de una actividad económica, para lo que actualmente se carece en gran medida de disposiciones específicas. Por ejemplo, el hecho de establecer una edad mínima para el transporte permitirá un mejor desarrollo inmunitario frente a enfermedades infecciosas.

Con respecto a las repercusiones económicas, los controles veterinarios adicionales de los perros y gatos pueden costar entre 10 y 40 EUR por animal. Se espera que los nuevos requisitos de alimentación y suministro de agua tengan unas consecuencias económicas limitadas, dado que ya se aplican normas relativamente similares. También cabe prever costes adicionales para los transportistas, relacionados con la mejora o la sustitución de sus vehículos actuales para ajustarse a la nueva normativa. Se calcula que el precio de un remolque nuevo para perros disponible en el mercado sin aire acondicionado pero con un diseño adecuado, oscila entre 1 000 y 3 000 EUR para entre dos y cuatro perros.

No se prevén repercusiones medioambientales importantes. Por lo que respecta a las repercusiones sociales, en particular sobre la salud humana, los requisitos de vacunación

adicionales y la edad más avanzada para el transporte que se proponen en esta medida pueden hacer que disminuya el número de animales que enferman tras su llegada, lo que tendría un impacto positivo también en la salud humana.

Evaluación global

La evaluación de impacto también presenta los efectos acumulativos previstos de dos paquetes de opciones, así como sus repercusiones internacionales en la competitividad, la seguridad alimentaria, la asequibilidad de los alimentos y los efectos distributivos. Esto puso de manifiesto que, en el caso de las medidas relativas a la duración de los viajes, el espacio disponible, el transporte de terneros no destetados, las altas temperaturas y las nuevas tecnologías, el efecto acumulativo sobre los costes de producción del paquete preferido (paquete 2) representa a escala de la UE un aumento medio anual de los costes de producción de 1,4 céntimos de euro por kilo de carne, leche o huevos. Se espera que este aumento de costes se produzca durante el período de transición de cinco años. La modelización realizada mostró que este aumento limitado del coste de producción tiene unos efectos limitados sobre los niveles de producción, de las importaciones y las exportaciones, y sobre los precios de consumo. Por consiguiente, se espera que las medidas repercutan de forma muy limitada en la competitividad internacional del sector ganadero de la UE. Del mismo modo, no se detectaron repercusiones significativas en la dimensión de disponibilidad de la seguridad alimentaria (salvo una reducción marginal del consumo de aves de corral). En cuanto a la asequibilidad de los alimentos, la modelización muestra un impacto en los precios de consumo de entre el 0,06 y el 4,37 %, en función del producto de que se trate. Esto representa un gasto adicional de entre 2,81 y 14,09 EUR anuales por persona, dependiendo del tipo de alimentación y los ingresos.

La evaluación de impacto muestra que la presente propuesta contribuirá a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): al ODS 3 «Salud y bienestar», ya que la mejora del bienestar de los animales durante el transporte ayudará a combatir la resistencia a los antimicrobianos tanto en los seres humanos como en los animales, y al ODS 12 «Producción y consumo responsables», dado que, al producir alimentos con normas más estrictas en materia de bienestar animal, se consigue un sistema de producción más responsable.

Dictamen del Comité de Control Reglamentario sobre la evaluación de impacto:

La evaluación de impacto se presentó al Comité de Control Reglamentario para su aprobación el 30 de octubre de 2023, y recibió un dictamen positivo con reservas el 17 de noviembre de 2023. En el dictamen del Comité de Control Reglamentario se pedía presentar el análisis de costes y beneficios con mayor claridad, complementar el análisis de las repercusiones en la competitividad y los efectos distributivos en la cadena de suministro, y aclarar la comparación de las opciones. La evaluación de impacto se revisó para tratar estas recomendaciones del Comité de Control Reglamentario. En particular, se actualizó el análisis de la cadena de suministro para que fuera más exhaustivo y reflejara mejor las consecuencias para los productores, y se aclaró la relación entre el análisis de la cadena de suministro y el análisis de las repercusiones en la competitividad.

• **Adecuación regulatoria y simplificación**

El establecimiento de unos requisitos más uniformes, como una normativa común sobre la duración máxima de los viajes, supondrá una simplificación para los operadores y para las autoridades competentes en comparación con las normas actuales, que varían en función de las especies y categorías de animales. Además, unas definiciones más claras y un menor uso de las normas abiertas harán que la legislación sea más eficiente y más fácil de cumplir,

puesto que los operadores de empresas ya no tienen que realizar sus propias evaluaciones para fijar los umbrales que deben utilizarse para aplicar diferentes disposiciones.

Una mayor utilización de las herramientas digitales simplificará la comunicación entre las empresas y las autoridades públicas. Gracias al seguimiento en tiempo real de los vehículos, se podrían planificar, orientar y racionalizar mejor todos los controles oficiales del transporte de animales.

No está previsto establecer excepciones para las pymes, dado que representan casi la totalidad de los operadores de empresas afectados y, por lo tanto, sus particularidades ya se tienen en cuenta para seleccionar las medidas y definir los períodos transitorios.

- **Derechos fundamentales**

Las disposiciones sobre el posicionamiento en tiempo real de los vehículos se elaboraron de tal modo que se garantiza la protección de los datos personales, de conformidad con el Reglamento general de protección de datos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta tiene las siguientes repercusiones presupuestarias para el presupuesto de la UE durante el período 2022-2027 del marco financiero plurianual (MFP) de la UE. Para más detalles, véase la ficha financiera adjunta a la presente propuesta.

Recursos humanos para la aplicación de la propuesta, estudios, auditorías, legislación terciaria y actividades internacionales: 6,5 equivalentes a jornada completa (EJC) al año a partir de 2026.

En la rúbrica 1 «Contribuir a lograr un elevado nivel de salud y bienestar para las personas, los animales y los vegetales» del marco financiero plurianual: 2,4 millones EUR para el período 2024-2027.

Esta cuantía cubre:

Costes puntuales: estudio de las modalidades de uso de las nuevas tecnologías y la digitalización para facilitar la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre bienestar animal durante el transporte: 250 000 EUR.

Costes puntuales: desarrollo del módulo en TRACES: 1 400 000 EUR.

Costes recurrentes: mantenimiento de TRACES: 450 000 EUR anuales.

Coste puntual: desarrollo de la aplicación digital: 300 000 EUR.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión audita periódicamente a los Estados miembros para supervisar en qué medida cumplen el Derecho de la UE²⁸. En la propuesta figura un artículo sobre la red de organismos de enlace en los Estados miembros para el bienestar animal durante el transporte. Dicha red desempeñará una labor importante para promover una aplicación uniforme del nuevo Reglamento en toda la Unión.

La Comisión designó centros de referencia de la UE para el bienestar animal que prestan asistencia técnica para la aplicación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal, en particular en lo referente al transporte. La Comisión también apoya la formación continua²⁹ que cubra la protección de los animales durante el transporte en el marco del programa «Mejora de la formación para aumentar la seguridad alimentaria». La aplicación de las nuevas normas también se debatirá en la Plataforma de bienestar animal.

Todas estas actividades contribuirán a la ejecución de la presente revisión. Además, el nivel de ejecución será visible a través de los nuevos requisitos de seguimiento e información con respecto a los indicadores, utilizando principalmente datos de TRACES en tiempo real, además de los informes de las autoridades competentes. Este informe de seguimiento sobre la situación del bienestar animal en la Unión en lo que respecta al transporte se presentará cinco años después de la fecha de entrada en vigor del nuevo Reglamento y, posteriormente, al menos cada cinco años.

A fin de poder reunir pruebas sólidas tras los períodos transitorios de cinco años, debe presentarse un informe de evaluación diez años después de la entrada en vigor del Reglamento.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Capítulo I: Objeto, ámbito de aplicación, definiciones y disposiciones generales

Este capítulo aclara el ámbito de aplicación de la propuesta, establece definiciones e incluye requisitos generales aplicables a todas las operaciones de transporte.

Capítulo II: Autorizaciones de los organizadores y los transportistas

Este capítulo establece las normas y condiciones aplicables para conceder a los organizadores la autorización que los habilita para organizar el transporte de animales, y a los transportistas la autorización que los habilita para transportar animales.

Capítulo III: Medios de transporte

Este capítulo fija las condiciones de aprobación de los vehículos de carretera para el transporte de animales, que ya existen en la legislación actual. El transporte aéreo deben llevarlo a cabo compañías aéreas que sean miembros de la IATA.

²⁸ Las auditorías pueden consultarse [en inglés] en el siguiente enlace: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>

²⁹ https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/official-controls-and-enforcement/legislation-official-controls/better-training-safer-food_es

Capítulo IV: Obligaciones previas a la salida

En este capítulo se exige el uso de cuadernos de a bordo u hojas de ruta tanto para viajes largos como cortos. La responsabilidad de garantizar que los animales cargados son aptos para el transporte recae en los poseedores.

Capítulo V: Obligaciones durante el transporte y en el lugar de destino

Este capítulo aborda las obligaciones de los transportistas durante el viaje. Comprende igualmente los centros de concentración.

Este capítulo establece la obligación de realizar un seguimiento en tiempo real de los vehículos de carretera.

Se exige asimismo a los transportistas que recopilen información sobre la base de determinados indicadores, los analicen y adopten medidas correctoras para mejorar el bienestar de los animales transportados.

Capítulo VI: Condiciones para el transporte de animales terrestres

Este capítulo establece la duración máxima de los viajes tanto para los animales de abasto como para los animales transportados para otros fines. También se establece una duración máxima específica de los viajes para el transporte de animales no destetados.

Los viajes a temperaturas extremas están limitados en el tiempo y sujetos a condiciones adicionales.

Capítulo VII: Transporte hacia y desde terceros países

Este capítulo incluye nuevas normas para el transporte de animales a terceros países, como la certificación de los organizadores y los certificados firmados por las autoridades competentes de terceros países antes de un viaje en buque destinado al transporte de ganado.

Los puestos de control situados en terceros países deben cumplir normas equivalentes a las aplicables en la Unión.

Capítulo VIII: Obligaciones de las autoridades competentes

Este capítulo contiene disposiciones sobre la formación y los certificados de competencia de los operadores, así como sobre la obligación de designar puntos de salida. El capítulo contiene asimismo normas sobre los organismos nacionales de enlace para el transporte de animales, así como sobre el análisis de los datos recopilados sobre la base de los indicadores mencionados en el capítulo V.

Capítulo IX: Sanciones

Este capítulo contiene disposiciones sobre las sanciones aplicables a las infracciones del Reglamento, en particular en caso de infracciones graves.

Capítulo X: Disposiciones de procedimiento

Capítulo XI: Otras disposiciones

Este capítulo contiene disposiciones sobre medidas nacionales más estrictas, la creación de una aplicación digital para facilitar la ejecución y el cumplimiento del Reglamento, así como una excepción con respecto a las disposiciones nacionales existentes relativas a las regiones ultraperiféricas.

Capítulo XII: Disposiciones transitorias y finales

Este capítulo modifica el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo sobre los puestos de control, exigiendo que estén adecuadamente equipados para las especies y categorías de animales pertinentes y que dispongan de un sistema de reserva para los organizadores.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 43, apartado 2, y su artículo 114, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³⁰,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo³² estableció normas mínimas comunes para la protección de los animales durante el transporte. Desde su adopción, la ciencia y la tecnología han evolucionado. Existe una mejor comprensión de los requisitos de espacio disponible y de las necesidades de los animales durante el transporte, en particular de los animales no destetados y acuáticos. Se han producido avances considerables en la disponibilidad de soluciones digitales para los trámites administrativos relacionados con el transporte de animales. Con el aumento de la toma de conciencia y de la preocupación de los ciudadanos en relación con el bienestar animal y la tendencia hacia unos métodos de producción más sostenibles, muchos Estados miembros están revisando o adoptando normas nacionales que van más allá de los requisitos mínimos de la Unión. Además, el control de adecuación de la

³⁰ DO C de , p. .

³¹ DO C de , p. .

³² Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE, y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L 3 de 5.1.2005, p. 1).

legislación de la UE en materia de bienestar animal³³ puso de manifiesto, en relación con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, dificultades para interpretar, aplicar y hacer cumplir determinadas disposiciones, lo que contribuye a crear unas condiciones de competencia desiguales entre los distintos agentes. Por lo tanto, es necesario revisar las normas relativas a la protección de los animales durante el transporte para adaptarlas a los conocimientos científicos y tecnológicos recientes, y para que resulte más fácil aplicarlas y garantizar su cumplimiento.

- (2) El bienestar animal es un valor de la Unión consagrado en el artículo 13 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Además, la Unión y varios Estados miembros son signatarios de la versión revisada del Convenio europeo sobre la protección de los animales durante el transporte internacional³⁴.
- (3) El transporte de animales vivos representa una parte importante de la cadena agroalimentaria. La protección de los animales durante el transporte es una cuestión de interés público que afecta a la actitud de los consumidores con respecto a los productos agrícolas. El presente Reglamento tiene por objeto simplificar los procedimientos, reducir la carga administrativa y facilitar el cumplimiento de unas normas armonizadas, asegurando al mismo tiempo un elevado nivel de protección de los animales durante el transporte. Garantizar la protección de los animales durante el transporte repercute de manera positiva en la salud y el bienestar de los animales y contribuye a mejorar la calidad de los productos de origen animal.
- (4) El presente Reglamento aspira a garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, incluido en el caso de los animales no utilizados para la producción de alimentos, como perros y gatos, los animales de peletería, determinados tipos de animales silvestres y los animales utilizados para fines científicos.
- (5) En 2022, el Parlamento Europeo adoptó recomendaciones sobre la protección de los animales durante el transporte basadas en el informe de la Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte dentro y fuera de la Unión (Comisión ANIT). En las recomendaciones se pide a la Comisión y al Consejo que revisen minuciosamente la legislación de la UE en materia de protección de los animales durante el transporte basándose en una investigación científica rigurosa de las consecuencias del transporte para los animales de todas las especies y edades, así como en una evaluación exhaustiva de las repercusiones socioeconómicas, medioambientales y sanitarias, teniendo en cuenta la diversidad de situaciones y especificidades geográficas y los modelos ganaderos de toda la Unión. En el informe de la Comisión ANIT también se señalaron deficiencias relativas a la aplicación actual en toda la Unión y se recomendaron medidas como restringir la duración de los viajes, prohibir el transporte a temperaturas extremas o garantizar que el transporte de animales a terceros países se lleve a cabo respetando los principios de protección animal durante todo el viaje hasta la llegada a su destino en un tercer país. Además, el Parlamento Europeo subrayó la necesidad de sustituir el transporte de animales vivos

³³ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* [«Control de adecuación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal», documento en inglés], SWD(2022) 328 final, 4 de octubre de 2022.

³⁴ Convenio europeo sobre la protección de los animales durante el transporte internacional, Consejo de Europa, Chişinău, 6.XI.2003, Serie de los tratados europeos - n.º 193.

por un sistema más eficiente y ético que favorezca el transporte de esperma o embriones en lugar de ganado reproductor, y de canales y carne en lugar de animales para su sacrificio.

- (6) En septiembre de 2022, la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) publicó cinco dictámenes científicos relativos a diversas consecuencias y peligros para el bienestar que surgen durante el transporte de pequeños rumiantes³⁵ (ovinos y caprinos), équidos³⁶ (caballos y asnos), bovinos³⁷ (vacas y terneros), cerdos³⁸ y animales en contenedores³⁹, lo que incluye aves domésticas (pollos, gallinas ponedoras, pavos, etc.) y conejos («dictámenes de la EFSA»). Los dictámenes de la EFSA concluyen, en líneas generales, que es necesario proporcionar más espacio, reducir las temperaturas máximas y reducir al mínimo la duración de los viajes, a fin de mejorar la protección de los animales durante el transporte. Por consiguiente, el Reglamento (CE) n.º 1/2005 debe sustituirse por un nuevo Reglamento que esté en consonancia con los avances más recientes de los conocimientos científicos y técnicos en este ámbito y con las demandas de los consumidores, evitando al mismo tiempo generar obstáculos al funcionamiento del mercado interior y al comercio de animales vivos y garantizando la aplicabilidad de las nuevas normas.
- (7) Para garantizar una aplicación coherente y efectiva del presente Reglamento en la Unión a la luz de su principio básico según el cual los animales no deben ser transportados de una forma que pueda causarles lesiones o sufrimiento indebido, es preciso establecer disposiciones detalladas que aborden las necesidades específicas derivadas de los distintos tipos de transporte para las diferentes especies. Dichas disposiciones detalladas deben interpretarse y aplicarse de conformidad con el principio mencionado y han de actualizarse cuando proceda, en particular a la luz de nuevos conocimientos científicos, teniendo en cuenta los nuevos dictámenes de la EFSA.
- (8) La tecnología de los sistemas de navegación y las bases de datos electrónicas ha avanzado considerablemente desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1/2005. Esto permite simplificar los procedimientos y reforzar los controles y las inspecciones de la protección de los animales durante el transporte, lo que conduce a una mejor aplicación de las normas de la Unión. Por lo tanto, es importante hacer uso de las nuevas tecnologías y ampliar las posibilidades que ofrece el sistema informático

³⁵ Dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales de la EFSA sobre el bienestar de los pequeños rumiantes durante el transporte [documento en inglés]. *EFSA Journal* 2022, 20(9):7404, 101 pp.

³⁶ Dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales de la EFSA sobre el bienestar de los équidos durante el transporte [documento en inglés]. *EFSA Journal* 2022; 20(9):7444, 113 pp.

³⁷ Dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales de la EFSA sobre el bienestar de los pequeños rumiantes durante el transporte [documento en inglés]. *EFSA Journal* 2022, 20(9):7404, 101 pp.

³⁸ Dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales de la EFSA sobre el bienestar de los cerdos durante el transporte [documento en inglés]. *EFSA Journal* 2022; 20(9):7445, 108 pp.

³⁹ Dictamen científico de la Comisión Técnica de Salud y Bienestar de los Animales de la EFSA sobre el bienestar de las aves domésticas y los conejos transportados en contenedores [documento en inglés]. *EFSA Journal* 2022; 20(9):7441, 188 pp.

veterinario integrado (TRACES-NT), la plataforma digital de certificación y gestión para todos los requisitos sanitarios y fitosanitarios, que está integrada en el sistema de gestión de la información sobre los controles oficiales (SGICO)⁴⁰.

- (9) El presente Reglamento establece normas para que la base de datos TRACES pueda incorporar autorizaciones digitales, certificados de aprobación, certificados de competencia, cuadernos de a bordo u hojas de ruta, seguimientos en directo de vehículos de carretera y previsiones meteorológicas. TRACES también debe contener listas de puestos de control en terceros países y puntos de salida de la UE. Permite asimismo lograr una planificación del viaje más realista, una trazabilidad eficiente, un mejor seguimiento de las operaciones y los indicadores de bienestar animal, unas medidas de emergencia oportunas y un análisis completo de los datos, con el objetivo general de garantizar una aplicación más efectiva y un mejor cumplimiento de las normas de la Unión en materia de protección animal durante el transporte, así como de reducir considerablemente la carga administrativa.
- (10) La obligación de los operadores de la Unión de proteger a los animales durante el transporte no se extingue en las fronteras exteriores de la Unión. Los organizadores del transporte de animales desde la Unión hasta un lugar de destino en un tercer país deben garantizar el cumplimiento de las normas de la Unión en materia de protección de los animales durante el transporte, lo que incluye las etapas del viaje que tienen lugar fuera de la Unión, y hasta que los animales lleguen al lugar de destino final en el tercer país. Esto es coherente con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE en el asunto C-424/13⁴¹. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse al transporte de animales cuyo lugar de salida se encuentre en el territorio de la Unión y con independencia de que el lugar de destino se sitúe en el territorio de la Unión o en un tercer país.
- (11) El transporte de animales vivos desde terceros países al territorio de la Unión afecta principalmente a determinadas especies de animales y suele llevarse a cabo a través de rutas directas. Cuando se importan animales vivos en la Unión, los operadores que los transportan desde un tercer país hasta un lugar de destino dentro de la Unión deben garantizar que los animales están protegidos al menos de manera equivalente a los animales transportados dentro del territorio de la Unión, desde el momento en que los animales se cargan en el medio de transporte en el tercer país hasta el lugar de destino en la Unión. Esto es necesario dadas las preocupaciones de los ciudadanos de la Unión relacionadas con el bienestar de los animales durante el transporte, que se extienden a todos los animales transportados dentro de la Unión o con origen o destino en su territorio. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse al transporte de animales cuyo lugar de salida se encuentre en el territorio de un tercer país y cuyo lugar de destino se sitúe en el territorio de la Unión. Con vistas a garantizar la correcta aplicación de los requisitos en el lugar de salida para este tipo de transporte, es necesario que la autoridad competente del tercer país compruebe la

⁴⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1715 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2019, por el que se establecen las normas para el funcionamiento del sistema de gestión de la información sobre los controles oficiales y sus componentes (Reglamento SGICO) (C/2019/7005, DO L 261 de 14.10.2019, p. 37).

⁴¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 2015, Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, apartado 56.

planificación del viaje en cuestión y garantice, haciéndolo constar en el certificado sanitario oficial para las importaciones de animales a la Unión y aprobando el cuaderno de a bordo u hoja de ruta, que la planificación del viaje se ha realizado de conformidad con el presente Reglamento o con requisitos equivalentes. El transportista de los animales debe encargarse de asegurar que esta planificación se respeta hasta el punto de destino y ha de cumplir la obligación de cumplimentar el cuaderno de a bordo u hoja de ruta.

- (12) Para el tránsito de animales desde un tercer país a otro o al mismo tercer país a través del territorio de la Unión, deben aplicarse las normas de la Unión durante la parte del viaje que tenga lugar en el territorio de la Unión. Aunque ni el lugar de origen ni el lugar de destino de dicho transporte se encuentren en la Unión, en beneficio de los animales y habida cuenta de las preocupaciones de los ciudadanos, el presente Reglamento debe aplicarse a la parte del viaje que tenga lugar dentro del territorio de la Unión. Los transportistas han de garantizar que los animales se transportan en condiciones que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular en lo que respecta al espacio disponible, la alimentación y el suministro de agua, ya que son elementos esenciales para el bienestar de los animales que se transportan en el territorio de la Unión. Sin embargo, no debe exigirse el cumplimiento de las normas sobre la duración de los viajes en tales casos, ya que esto podría dar lugar a viajes aún más largos para los animales en cuestión al verse los operadores de terceros países obligados a eludir el territorio de la Unión e ir por rutas más largas, lo que podría tener repercusiones más negativas en el bienestar de los animales.
- (13) El Código Sanitario para los Animales Terrestres de la Organización Mundial de Sanidad Animal (OMSA)⁴² incluye directrices que establecen normas mínimas a escala mundial en lo que respecta, entre otros aspectos, al comportamiento de los animales, las responsabilidades y los niveles de competencia de los distintos agentes que intervienen en el transporte de animales, la documentación que debe facilitarse, la planificación de los viajes, la carga y las acciones en caso de rechazo de los animales. El presente Reglamento tiene en cuenta dichas directrices.
- (14) La experiencia en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005, además de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, como en el asunto C-301/14⁴³, muestran que la actividad económica relacionada con el transporte de animales debe interpretarse en un sentido amplio. No debe considerarse que el transporte de animales en relación con una actividad económica está limitado a los casos que impliquen un intercambio inmediato de dinero, bienes o servicios, o cuando el transporte se realice con ánimo de lucro. Si un transporte forma parte de una oferta de bienes o servicios en un mercado determinado, debe considerarse un transporte relacionado con la actividad económica.
- (15) Las principales especies de animales transportadas dentro de la Unión y desde la Unión a terceros países con fines económicos son los animales vertebrados, entre los que se incluyen los pequeños rumiantes, los équidos, los bovinos, los porcinos, las

⁴² Código Sanitario para los Animales Terrestres de la OMSA, 2023, [Acceso en línea al Código Terrestre. OMSA \(Organización Mundial de Sanidad Animal\)](#).

⁴³ Sentencia de 3 de diciembre de 2015.

aves domésticas, los conejos y los animales acuáticos (más específicamente, los peces, cefalópodos y decápodos). Para garantizar la proporcionalidad, el ámbito de aplicación del presente Reglamento debe limitarse a estas especies.

- (16) Por lo general, los peces ornamentales se transportan por mensajería urgente, en cajas pequeñas y dentro de bolsas de agua especialmente adaptadas a sus necesidades, y la duración del viaje suele ser inferior a veinticuatro horas. Por consiguiente, el transporte de peces ornamentales rara vez representa un riesgo importante para el bienestar de los animales y, por tanto, debe excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (17) La Directiva 2010/63/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁴ regula la protección de los animales utilizados para fines científicos. Debido a los estrictos requisitos de calidad de los animales necesarios para investigaciones y ensayos, cualquier peligro para la salud o el bienestar de los animales al llegar a su lugar de destino repercute directamente en la opción de utilizarlos para esos fines. Además, cabe la posibilidad de que los procedimientos científicos exijan el uso de animales que puedan considerarse no aptos para el transporte con arreglo al presente Reglamento, como algunos animales modificados genéticamente y animales que hayan sido sometidos a procedimientos quirúrgicos en el marco de los proyectos de conformidad con la Directiva 2010/63/UE. El transporte de animales vivos con fines científicos lo llevan a cabo operadores especializados con vehículos especialmente diseñados, equipados para garantizar la salud y el bienestar de los animales durante los viajes previstos. Si bien puede hacerse una distinción con respecto a la finalidad para la que se transportan estos animales, su bienestar ha de estar garantizado. Sin embargo, no sería coherente ni aceptable incluirlos completamente en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Por estas razones, las normas específicas para cada especie relativas a la aptitud para el transporte, los intervalos de suministro de agua y alimentación, la duración de los viajes, las temperaturas y los períodos de descanso no deben aplicarse al transporte de animales utilizados o destinados a ser utilizados con fines científicos en el marco de un proyecto autorizado en virtud de la Directiva 2010/63/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (18) La experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 muestra que los operadores a menudo prolongan los viajes más allá de los límites establecidos en las disposiciones pertinentes mediante el transporte de animales de una explotación a varios centros de concentración de manera consecutiva. En estos centros de concentración se agrupa a los animales junto con animales de otras explotaciones y únicamente se registra como lugar de salida el último centro de concentración. Por lo tanto, debe imponerse una estancia obligatoria de los animales tanto en el lugar de salida como en el de destino, y solo debe permitirse que los centros de concentración sean lugares de salida si están situados a nivel local, con el fin de evitar la práctica de «saltar» de un centro de concentración a otro.
- (19) Únicamente se debe autorizar a transportar animales en viajes largos a los organizadores del transporte de animales que dispongan de medios para cumplir los

⁴⁴ Directiva 2010/63/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, relativa a la protección de los animales utilizados para fines científicos (DO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

requisitos del presente Reglamento. Procede, por tanto, establecer un sistema de autorización para los organizadores. Estos deben ser responsables de garantizar el cumplimiento de las normas de la Unión desde el lugar de salida hasta el lugar de destino. Pueden subcontratar el transporte de animales a un transportista y han de seguir encargándose de garantizar el cumplimiento de las normas de la Unión por parte de dicho transportista y de cualquier otra persona que participe en ese transporte. El organizador debe presentar a las autoridades competentes pruebas de su capacidad para garantizar el cumplimiento de las normas de la Unión en materia de transporte hasta que los animales lleguen al lugar de destino.

- (20) Los transportistas y sus trabajadores desempeñan una labor central en el transporte de animales que influye significativamente en las condiciones de bienestar de los animales transportados. El comportamiento diario de los transportistas repercute considerablemente en las condiciones de bienestar de los animales durante el transporte. Los transportistas deben tener las competencias necesarias para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, así como el cumplimiento por parte de su personal, y tienen que contar con la aprobación necesaria del medio de transporte utilizado, así como con planes de contingencia para hacer frente a emergencias. Procede, por tanto, disponer de un sistema de autorización para los transportistas. Los transportistas deben ser responsables y transparentes con respecto a su situación y sus operaciones. En particular, deben notificar sistemáticamente cualquier dificultad y mantener registros detallados de sus acciones y de los resultados de ellas.
- (21) Los medios de transporte han de estar diseñados para evitar que los animales se lesionen o sufran. Procede, por tanto, establecer los requisitos técnicos que deben cumplirse para que un medio de transporte se apruebe, teniendo en cuenta las necesidades de las especies y categorías específicas de animales a bordo.
- (22) El transporte aéreo de animales es considerablemente menos frecuente que el transporte marítimo y por carretera. Debido a los costes asociados a este tipo de transporte, en la mayoría de los casos los animales transportados por vía aérea son animales de compañía y animales de gran valor destinados a actividades de cría o deporte. El transporte aéreo de animales se lleva a cabo de conformidad con las normas técnicas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) establecidas en la Reglamentación sobre animales vivos, diseñadas y actualizadas anualmente por el Consejo de animales vivos y bienes perecederos para equilibrar los principios de protección del bienestar de los animales y de seguridad a bordo de las aeronaves, así como para tener en cuenta las especificidades y limitaciones del transporte aéreo. Los transportistas miembros de la IATA tienen la obligación de respetar las normas establecidas en la reglamentación al realizar sus operaciones de transporte y al equipar sus aeronaves. Por lo tanto, el transporte aéreo de animales solo debe autorizarse en las aeronaves que pertenezcan a transportistas miembros de la IATA.
- (23) Como demuestran las auditorías de la Comisión y las inspecciones de las autoridades competentes, un número significativo de buques destinados al transporte de ganado que operan actualmente en la Unión no cumplen las normas adecuadas en materia de seguridad marítima y suponen un riesgo tanto para los animales como para la tripulación. Para garantizar la conformidad de estos buques destinados al transporte de ganado con las normas de seguridad y el correcto funcionamiento de los sistemas

esenciales, como la generación de electricidad, la estabilidad, la ventilación, la desalinización de agua y los sistemas de drenaje, conviene que únicamente los buques destinados al transporte de ganado que enarboles pabellones identificados como blancos o grises de conformidad con el Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁴⁵ sean aprobados para el transporte de animales por las autoridades competentes pertinentes del Estado miembro. Además, las autoridades competentes solo pueden autorizar la carga de animales a bordo de estos buques si se determina que el perfil de riesgo del buque es de riesgo bajo o normal de conformidad con el Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

- (24) Actualmente, los registros de aprobación de los buques destinados al transporte de ganado se conservan en el sistema de información que respalda el nuevo régimen de inspección derivado de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁴⁶. El sistema THETIS (*Hybrid European Targeting and Inspection System*) es una base de datos que facilita los controles oficiales de los buques marítimos en la Unión, incluidos los buques destinados al transporte de ganado. Esta base de datos incluye un módulo específico para los controles oficiales centrado en los requisitos para la protección de los animales. La información sobre los buques destinados al transporte de ganado autorizados también debe estar disponible en TRACES, para que sea posible crear, actualizar y cumplimentar digitalmente los cuadernos de a bordo u hojas de ruta en TRACES. Las autoridades competentes deben ser responsables de actualizar periódicamente esta información.
- (25) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/372⁴⁷, tras la aprobación y antes de cualquier renovación de la aprobación de un buque destinado al transporte de ganado, un veterinario oficial debe acompañar a la partida de animales en el primer viaje. De este modo, el veterinario puede realizar controles oficiales durante ese primer viaje para comprobar que los sistemas mecánicos y de gestión del buque destinado al transporte de ganado no son perjudiciales para el bienestar de los animales a bordo durante el viaje.
- (26) Los cuadernos de a bordo u hojas de ruta son herramientas importantes para permitir que todos los agentes implicados en el transporte de animales y las autoridades competentes conozcan el itinerario y el calendario de viaje previstos y comprueben si el itinerario previsto se sigue en la práctica, lo que facilita el cumplimiento. Los elementos específicos del cuaderno de a bordo u hoja de ruta deben diseñarse para garantizar una mejor aplicación de las normas de bienestar animal, en particular aumentando la trazabilidad y la transparencia de las operaciones de transporte. Los

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>

⁴⁶ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁴⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/372 de la Comisión, de 17 de febrero de 2023, por el que se establecen normas sobre el registro, el almacenamiento y el intercambio de registros escritos de los controles oficiales efectuados en los buques destinados al transporte de ganado, sobre los planes de contingencia para los buques destinados al transporte de ganado en caso de emergencia, sobre la aprobación de los buques destinados al transporte de ganado y sobre los requisitos mínimos aplicables a los puntos de salida (DO L 51 de 20.2.2023, p. 32).

cuadernos de a bordo u hojas de ruta deben contar con la aprobación de las autoridades competentes de los Estados miembros para viajes largos tanto dentro de la Unión como a terceros países, así como para viajes cortos a terceros países. El uso de los cuadernos de a bordo u hojas de ruta debe digitalizarse íntegramente recurriendo a las posibilidades que ofrece TRACES y ampliándolas. La digitalización del cuaderno de a bordo u hoja de ruta mejorará la recopilación de datos y permitirá analizar e identificar mejor los riesgos.

- (27) A fin de garantizar que los viajes no superen la duración prevista y garantizar una mejor trazabilidad, debe introducirse una versión simplificada del cuaderno de a bordo u hoja de ruta para los viajes cortos dentro de la Unión. Cumplimentados por el organizador y sin necesidad de aprobación por parte de la autoridad competente, estos cuadernos de a bordo u hojas de ruta ayudarán a las autoridades competentes a evaluar la actuación de los operadores durante las inspecciones y los controles. Además, esto permitirá a las autoridades competentes y a la Comisión disponer de información sobre todas las operaciones de transporte.
- (28) Las hembras gestantes son especialmente vulnerables durante el transporte. Dado que el transportista no siempre puede evaluar la fase de gestación de estos animales, el poseedor debe encargarse de facilitar información al transportista sobre la fase de gestación o la fecha de inseminación, cuando proceda.
- (29) La escasez de disposiciones específicas en el Derecho de la Unión sobre el transporte de perros y gatos, en particular de crías de perros y gatos de diversas razas, así como las divergencias en la interpretación y la aplicación de las normas de la Unión vigentes por parte de los Estados miembros, han dado lugar a que estos animales se transporten con frecuencia en circunstancias que plantean riesgos para su bienestar y generan unas condiciones de competencia desiguales para los operadores. Por lo tanto, es necesario definir mejor las normas específicas relativas a la edad mínima de los perros y gatos transportados y a los intervalos de alimentación durante el viaje, exigir tratamientos veterinarios preventivos para evitar enfermedades relacionadas con el estrés y enfermedades específicas de cada especie, y, de este modo, ampliar las normas específicas y armonizadas sobre el transporte comercial de perros y gatos. Con este mismo objetivo, es necesario establecer normas relativas, por ejemplo, a los requisitos de temperatura y humedad y a la necesidad de un cuaderno de a bordo u hoja de ruta para viajes largos.
- (30) Las directrices de la OMSA sobre el bienestar de los peces de piscifactoría durante el transporte establecen las normas mínimas que deben cumplirse a nivel internacional y contienen recomendaciones acerca de las responsabilidades, la planificación, el diseño de los vehículos, el equipamiento, la manipulación, el agua, la preparación, las cuestiones específicas de cada especie, la planificación de contingencias, la documentación, la carga y la descarga. Deben establecerse disposiciones específicas para los animales acuáticos sobre la base de estas directrices y actualizarlas para tomar en consideración nuevos conocimientos científicos cuando estén disponibles los dictámenes pertinentes de la EFSA. Un elemento importante para el bienestar de los animales transportados es el espacio que se les asigna a bordo del medio de transporte, que depende de su especie, categoría y tamaño. En los dictámenes de la EFSA se recomienda que, mientras estén a bordo, los animales dispongan de espacio suficiente para cambiar de posición, beber y descansar. Por consiguiente, los requisitos de

espacio disponible establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 deben incrementarse para estar en consonancia con las recomendaciones de la EFSA.

- (31) Las posiciones en tiempo real de las aeronaves, los buques marítimos y los trenes se encuentran actualmente disponibles y accesibles públicamente por motivos de seguridad e información. La mayoría de los vehículos de carretera ya están equipados con un sistema de navegación por satélite que registra la ruta que se sigue realmente y la duración del viaje. Esta información es de vital importancia para que las autoridades competentes apliquen y orienten mejor sus controles oficiales en función de los riesgos. Sin embargo, las autoridades competentes no disponen de esta información en el caso de los vehículos de carretera.
- (32) La limitación de la duración de los viajes desempeña un papel fundamental en la protección de los animales durante el transporte. Existen pruebas de que, en la práctica, la duración de los viajes a menudo supera la estimada en la planificación inicial, lo que puede tener graves efectos perjudiciales para el bienestar de los animales transportados. En la actualidad, la autoridad competente no dispone de ningún medio para comprobar la ubicación de las partidas durante el viaje con el fin de orientar sus controles e inspecciones relativos a los tiempos de viaje y de descanso, realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/625. Esto dificulta a las autoridades competentes controlar que la duración real del viaje corresponde a la declarada. Muchos de estos retos se resolverían con información recopilada a través de un sistema de información que utilice herramientas de posicionamiento en tiempo real.
- (33) El acceso a la información relativa al momento en que los vehículos de carretera han alcanzado determinados puntos clave del viaje, como los puestos de control o el lugar de destino, permitiría a las autoridades competentes reforzar sus controles y planificarlos y orientarlos mejor. En particular, serían capaces de detectar mejor los transportes que superan la duración máxima de los viajes, con lo que podrían determinar en qué transportes es más probable que el bienestar de los animales termine viéndose comprometido. Por lo tanto, todos los vehículos de carretera deben disponer de un sistema de posicionamiento en tiempo real capaz de comunicar su ubicación a lo largo de todo el viaje y después de que este se haya completado a un sistema de información conectado a TRACES.
- (34) Los datos relativos a la duración del viaje y los períodos de descanso deben registrarse y conservarse para todos los viajes, a efectos del tratamiento de la información únicamente en el marco de los controles oficiales y de otras actividades oficiales relacionadas con dichos controles oficiales. El período de conservación de estos datos debe ser de seis años, de modo que las autoridades competentes puedan acceder a ellos, en particular para comprobar si el organizador o transportista cumple las condiciones requeridas para obtener la renovación de una autorización tras la expiración del período de validez de cinco años. Los datos de posición registrados en el sistema de información conectado a TRACES solo deben registrarse y conservarse a efectos de controles oficiales y otras actividades oficiales relacionadas con dichos controles. El período de conservación de estos datos también debe ser de seis años.

- (35) Además del Reglamento (UE) 2016/679⁴⁸ y del Reglamento (UE) 2018/1725,⁴⁹ y con vistas a ofrecer garantías adecuadas específicas en materia de protección de datos, deben aplicarse las disposiciones relativas al tratamiento y al control de los datos establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1715⁵⁰ en relación con la base de datos en la que se vayan a almacenar estos datos.
- (36) Es importante que se informe a las autoridades competentes del lugar de salida acerca de la aptitud de los animales al llegar al lugar de destino. Tanto los conductores como, en su caso, los cuidadores y los poseedores del lugar de destino deben declarar en TRACES el estado de los animales que llegan al lugar de destino, lo que incluye información sobre los indicadores de bienestar animal. Gracias a la versión electrónica del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, las autoridades competentes del lugar de salida y de destino van a poder recibir esta información, lo que les va a permitir tomar medidas cuando el estado de los animales no sea adecuado o exista alguna discrepancia entre la información facilitada por los poseedores, conductores o cuidadores.
- (37) En general, los datos científicos sugieren que los viajes más largos son más perjudiciales para el bienestar de los animales que los viajes más cortos. Teniendo en cuenta la distribución actual de los mataderos en los Estados miembros y el dictamen científico más reciente sobre el bienestar de los animales durante el transporte, y con la intención de mantener los viajes lo más cortos posible, los viajes al matadero no deben durar más de nueve horas. Por lo general, los mataderos actualmente en uso se adaptan tecnológicamente a las especies y categorías de animales que sacrifican. Para evitar una situación en la que el sacrificio no sea posible porque no hay ningún matadero debidamente equipado a menos de nueve horas de ruta, debe preverse una exención del límite de nueve horas para permitir, con carácter excepcional, viajes largos a mataderos debidamente equipados, siempre que así lo autorice la autoridad competente.
- (38) Los dictámenes de la EFSA confirmaron que demasiadas paradas con descarga y carga en puestos de control durante el viaje son perjudiciales para el bienestar animal, ya que implican una manipulación adicional de los animales, lo que conlleva un estrés suplementario y un mayor riesgo de exposición a lesiones e infecciones. Por consiguiente, los viajes largos no deben incluir más de un período de descanso con descarga y carga. En el caso de los viajes por carretera o ferrocarril de más de nueve horas para fines distintos del sacrificio, además de los dictámenes científicos más

⁴⁸ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁴⁹ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

⁵⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1715 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2019, por el que se establecen las normas para el funcionamiento del sistema de gestión de la información sobre los controles oficiales y sus componentes (Reglamento SGICO) (C/2019/7005, DO L 261 de 14.10.2019, p. 37).

recientes de la EFSA, deben tenerse en cuenta los períodos máximos de conducción y los períodos mínimos de descanso para los conductores establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006⁵¹, con vistas a coordinar mejor la duración de los viajes y los períodos de descanso de los animales transportados.

- (39) Los animales no destetados son especialmente vulnerables durante el transporte y debe garantizarse su alimentación a bordo en función de sus necesidades. De acuerdo con los dictámenes científicos de la EFSA, ha de aumentarse la edad y el peso mínimos de estos animales para poder transportarlos, de modo que sean más resilientes y más aptos para el transporte. Además, estos animales deben transportarse durante un período máximo de ocho horas, a menos que exista un sistema a bordo del medio de transporte que permita alimentar efectivamente a los animales no destetados con leche o un sustitutivo de la leche a temperatura corporal en las condiciones adecuadas.
- (40) La experiencia adquirida con la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 muestra que proporcionar una alimentación adecuada a los animales no destetados es un requisito difícil de cumplir. Debe alimentarse a los animales no destetados con leche específica para su especie o un sustitutivo adecuado de la leche a temperatura corporal en condiciones similares a las de la alimentación con leche natural y a intervalos que impidan que se produzca hambre a largo plazo. Los sistemas de alimentación deben diseñarse de manera que permitan proporcionar la leche o el sustitutivo de la leche a todos los animales a bordo, con la mínima necesidad de intervención por parte de los cuidadores o conductores. El mantenimiento debe permitir una limpieza y desinfección adecuadas para evitar que la leche se contamine. El sistema de alimentación tiene que adaptarse a las circunstancias y al tipo de transporte en el que está previsto utilizarlo. En particular, cuando los animales se transportan en un buque de carga rodada, deben tenerse en cuenta el espacio limitado en el medio de transporte y el movimiento del buque. A fin de evitar que surjan incoherencias en los sistemas de alimentación, la Comisión debe aprobarlos tomando como base las pruebas científicas y técnicas de la eficacia de su uso previsto y de su conformidad con las normas establecidas en el presente Reglamento. La Comisión también debe contar con la asistencia de la EFSA en esta labor.
- (41) Si bien los dictámenes científicos de la EFSA determinan que el estrés de movimiento constituye un riesgo importante para el bienestar de los animales transportados en vehículos de carretera, no concluyen lo mismo con respecto al estrés de este tipo en los medios de transporte marítimo. La duración de los viajes en los medios de transporte por carretera y ferrocarril está limitada y se exige realizar períodos de descanso con el fin de atenuar los efectos del estrés de movimiento en el bienestar de los animales transportados. Los animales transportados por vía marítima no están expuestos al mismo tipo de movimiento que los animales transportados por carretera o ferrocarril. El movimiento en los buques marítimos no afecta a la estabilidad de los animales del mismo modo que en los vehículos de carretera, cuando los animales se

⁵¹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

ven sometidos a movimientos repetidos que se producen de manera repentina e inesperada. Por consiguiente, el transporte marítimo tiene unas consecuencias menos perjudiciales para el bienestar de los animales. Siempre que los animales a bordo de buques marítimos, como los buques destinados al transporte de ganado, los buques portacontenedores y los buques de carga rodada, cuenten con el espacio necesario para poder descansar, dispongan de pienso y agua en cantidades suficientes y con la frecuencia adecuada, el tiempo transcurrido en el mar no debe contabilizarse como tiempo de viaje.

- (42) La temperatura que soportan los animales durante el transporte es un factor importante que repercute en su bienestar. Resulta difícil medir las temperaturas interiores de los vehículos mientras circulan y no permite que se adopten medidas correctoras fácilmente. Mantener unos límites de temperatura dentro de un vehículo es complicado, ya que depende de muchos factores, entre ellos la humedad y el espacio disponible a bordo. Transportar animales en camiones equipados con aire acondicionado es costoso y probablemente insostenible. Por lo tanto, conviene limitar la duración de los viajes cuando hay temperaturas extremas para reducir la exposición de los animales a estas temperaturas y, en los casos más extremos, permitir el transporte de animales únicamente durante la noche. Además, también deben tomarse medidas que palien los posibles efectos negativos de la temperatura a bordo, como abrir las rejillas de ventilación de los camiones y poner a disposición más espacio para los animales.
- (43) Los organizadores que transporten animales a un lugar de destino situado en un tercer país tienen que organizar una evaluación del primer viaje por parte de un organismo de certificación con vistas a que determine la capacidad del organizador para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento hasta la llegada de los animales al lugar de destino en el tercer país. Si no se cumplen las condiciones establecidas en el presente Reglamento, la autoridad competente debe suspender la autorización del organizador en lo referente al transporte a terceros países. El organismo de certificación debe evaluar periódicamente los viajes a terceros países planificados por el organizador con el fin de determinar si siguen disponiendo de los medios necesarios para cumplir el presente Reglamento. Los organismos de certificación deben tener los conocimientos y las cualificaciones necesarios, ofrecer garantías de independencia permanente con respecto a los organizadores, transportistas y cualquier otra persona o entidad que participe en el transporte o la manipulación de animales durante el transporte, y deben estar acreditados por los organismos nacionales de acreditación establecidos en virtud del Reglamento (CE) n.º 765/2008⁵².
- (44) El Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo⁵³ establece los requisitos aplicables a los puestos de control y al uso de dichos puestos en la Unión. Para garantizar que el transporte de animales desde la Unión a terceros países cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular en lo que se refiere a la duración de los viajes, los

⁵² Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁵³ Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo, de 25 de junio de 1997, sobre los criterios comunitarios que deben cumplir los puntos de parada y por el que se adapta el plan de viaje mencionado en el Anexo de la Directiva 91/628/CEE (DO L 174 de 2.7.1997, p. 1).

períodos de descanso y las condiciones de alojamiento de los animales durante los períodos de descanso, los puestos de control en terceros países deben cumplir normas equivalentes a las establecidas en la legislación de la Unión, en particular en el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo.

- (45) Los operadores de puestos de control de terceros países o los organizadores pueden solicitar la inclusión de los puestos en una lista que adoptará la Comisión, siempre que demuestren el cumplimiento de unos requisitos como mínimo equivalentes a las normas de la Unión, en particular al Reglamento (CE) n.º 1255/97. A tal fin, los puestos de control de terceros países pueden aportar pruebas que certifiquen el cumplimiento de unos requisitos como mínimo equivalentes a los establecidos en el Derecho de la Unión, en particular en el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo, por parte de un organismo de certificación. La Comisión debe adoptar la lista de puestos de control aprobados en terceros países mediante actos de ejecución.
- (46) Para una mejor garantía de que los puestos de control satisfacen las necesidades de los animales que descansan en sus instalaciones, estas deben adaptarse a las especies y categorías pertinentes. Debe establecerse un sistema de reserva para evitar que se produzcan retrasos o sobrerreservas en los puestos de control. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 1255/97 en consecuencia.
- (47) La experiencia demuestra que es importante designar un punto de salida en la Unión para garantizar la fluidez del transporte de animales vivos desde la Unión a terceros países. Los animales deben abandonar la Unión a través de puntos de salida designados que cumplan los requisitos necesarios para efectuar los controles del bienestar animal a que se refiere el artículo 21, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) 2017/625⁵⁴ y que puedan garantizar la comunicación a este respecto entre las autoridades competentes en los lugares de salida, los centros de concentración, los puestos de control y los establecimientos de destino. Las autoridades competentes deben registrar en TRACES los puntos de salida designados.
- (48) La experiencia ha demostrado que existe el riesgo de que el país de destino rechace las partidas de animales transportadas por vía marítima basándose en los documentos presentados, por ejemplo, los certificados sanitarios. En algunos casos, esto puede afectar al bienestar de los animales, ya que no pueden ser devueltos al lugar de salida por motivos zoonosanitarios. Las autoridades competentes del lugar de salida solo deben aprobar un cuaderno de a bordo u hoja de ruta cuando los operadores les faciliten un certificado de aceptación de la documentación para el transporte internacional de animales vivos por vía marítima firmado por la autoridad competente del puerto

⁵⁴ Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativo a los controles y otras actividades oficiales realizados para garantizar la aplicación de la legislación sobre alimentos y piensos, y de las normas sobre salud y bienestar de los animales, sanidad vegetal y productos fitosanitarios, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 999/2001, (CE) n.º 396/2005, (CE) n.º 1069/2009, (CE) n.º 1107/2009, (UE) n.º 1151/2012, (UE) n.º 652/2014, (UE) 2016/429 y (UE) 2016/2031 del Parlamento Europeo y del Consejo, los Reglamentos (CE) n.º 1/2005 y (CE) n.º 1099/2009 del Consejo, y las Directivas 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE y 2008/120/CE del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 854/2004 y (CE) n.º 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE y 97/78/CE del Consejo y la Decisión 92/438/CEE del Consejo (Reglamento sobre controles oficiales) (DO L 95 de 7.4.2017, p. 1).

marítimo del país de destino final. Por consiguiente, procede establecer un modelo de certificado.

- (49) Los Estados miembros deben determinar sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de infracción del presente Reglamento y velar por la aplicación de dichas sanciones. Para garantizar una aplicación coherente y efectiva del presente Reglamento en toda la Unión, es necesario evitar que se vele a diferentes niveles por el cumplimiento de sus disposiciones e impedir que, a raíz de los diversos grados de severidad de las sanciones aplicadas en los distintos Estados miembros en caso de incumplimiento del presente Reglamento, las operaciones de transporte se planifiquen teniendo en cuenta el grado de severidad más bajo, correspondiente a las sanciones que se imponen en determinados Estados miembros. Conviene determinar cuáles son las infracciones del presente Reglamento que entrañan riesgos significativos para el bienestar animales y fijar niveles mínimos de sanciones económicas en relación con el valor de las partidas de animales en tales casos. El grado de frecuencia de la infracción también debe constituir un factor y las infracciones reiteradas han de considerarse más graves. Esto debería disuadir futuras infracciones y mejorar la garantía de cumplimiento del Reglamento.
- (50) El control de adecuación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal ha puesto de manifiesto dificultades para evaluar la eficacia del Reglamento (CE) n.º 1/2005 en la mejora del bienestar animal debido a la falta de indicadores previstos en dicho Reglamento. Conviene crear un sistema de seguimiento de los indicadores de bienestar animal.
- (51) Debe exigirse a los transportistas y poseedores que recopilen datos sobre la base de indicadores de bienestar animal pertinentes para sus actividades de transporte. El análisis de los datos permitirá a los transportistas y poseedores detectar deficiencias en relación con el bienestar de los animales y adoptar las medidas correctoras adecuadas cuando sea necesario. Los datos sobre los indicadores también deben ponerse a disposición de las autoridades competentes y de la Comisión en TRACES.
- (52) Con el objetivo de actualizar las normas técnicas que figuran en los capítulos I, II, V y VII del anexo I y en el anexo II, a fin de adaptar dichas normas a los conocimientos científicos y técnicos más recientes cuando estos estén disponibles, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE. Con vistas a facilitar la correcta ejecución del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, actos para actualizar el modelo de cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figura en el anexo III y el modelo de certificado que figura en el anexo IV. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁵⁵. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los

⁵⁵ Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (53) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la ejecución del presente Reglamento, incluidos los elementos de los planes de contingencia y sus plantillas, las normas técnicas relativas a la aprobación de los buques destinados al transporte de ganado, los elementos técnicos necesarios para establecer las grabaciones del sistema de seguimiento en directo de la navegación, la aprobación de los sistemas de alimentación de animales no destetados a bordo, el contenido de las evaluaciones necesarias para la certificación de los organizadores que transportan animales a terceros países y la frecuencia con la que se necesitan, las listas de los puestos de control que cumplen unas normas equivalentes a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo y las definiciones y los métodos de control de los indicadores de bienestar, así como las normas técnicas sobre la utilización de TRACES, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁶.
- (54) Es importante garantizar que los Estados miembros no hagan un uso de las normas nacionales que resulte perjudicial para la correcta aplicación de las disposiciones del presente Reglamento o que afecte al funcionamiento del mercado interior. Los Estados miembros deben notificar tales normas nacionales a la Comisión, que ha de ponerlas en conocimiento de los demás Estados miembros. Cuando las normas nacionales entren en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, deben notificarse a la Comisión de conformidad con dicha Directiva.
- (55) La evaluación de impacto realizada para preparar el presente Reglamento indica que algunos de los nuevos requisitos que en él se establecen requieren de planificación e inversión por parte de los operadores afectados por ellos. A raíz de las nuevas normas relativas a la duración de los viajes y a la alimentación de los animales no destetados durante el transporte, va a ser necesario introducir cambios en los modelos de transporte y realizar inversiones en nuevos camiones para proporcionar más espacio a los animales y posiblemente nuevos sistemas de alimentación. En ese sentido, el presente Reglamento debe prever períodos transitorios adecuados para tener en cuenta el tiempo que los operadores afectados necesitan para adaptarse a los requisitos correspondientes que figuran en el presente Reglamento.
- (56) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar un planteamiento armonizado en lo que se refiere a la protección de los animales durante el transporte, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a la dimensión, los efectos y el carácter transfronterizo e internacional del transporte, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de

⁵⁶ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

- (57) «El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [DD/MM/YYYY].».

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES Y DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 *Objeto*

El presente Reglamento establece normas para la protección de los animales durante el transporte relacionado con una actividad económica.

Artículo 2 *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se aplicará al transporte de animales:
 - dentro de la Unión,
 - desde un lugar de salida en un tercer país hasta un lugar de destino en la Unión;
 - desde un lugar de salida en la Unión hasta un lugar de destino en un tercer país; así como
 - desde un puesto de control fronterizo de entrada en la Unión hasta un punto de salida de la Unión, cuando los animales transportados transiten por el territorio de la Unión.
2. El transporte para los fines siguientes solo estará sujeto a lo dispuesto en el artículo 4:
 - a) el transporte por parte de los ganaderos de sus propios animales utilizando sus propios medios de transporte con fines de trashumancia estacional;
 - b) el transporte por parte de los ganaderos de sus propios animales utilizando sus propios medios de transporte con fines distintos de la trashumancia, a una distancia no superior a 50 km de la explotación en la que se crían;

- c) el transporte de animales para participar en actividades de formación, exhibiciones, concursos, actos culturales, circos y actividades hípcas deportivas y de ocio;
3. El presente Reglamento no se aplicará a los tipos de transporte siguientes:
- a) el transporte de animales que no esté relacionado con una actividad económica;
 - b) el transporte de animales directamente hacia o desde consultorios o clínicas de veterinaria;
 - c) el transporte de especies protegidas, en virtud de la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES)⁵⁷;
 - d) el transporte de animales entre parques zoológicos, tal como se definen en el artículo 2 de la Directiva 1999/22/CE del Consejo⁵⁸.
 - e) el transporte de peces ornamentales;
 - f) las entregas directas de animales acuáticos a empresas alimentarias que suministran al consumidor final.
4. El artículo 4, apartado 2, letra b), los artículos 20 y 26, los capítulos I y V del anexo I, y el punto 4 del anexo II no se aplicarán al transporte de animales a efectos de un proyecto autorizado de conformidad con la Directiva 2010/63/UE⁵⁹.

Artículo 3 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1. «animales»: animales vertebrados, cefalópodos y decápodos vivos;
- 2. «lugar de salida»:
 - a) el lugar en el que un animal ha sido alojado durante al menos una semana antes de la salida y donde se carga por primera vez en un medio de transporte;
o
 - b) un centro de concentración, si se ha recogido al animal a una distancia no superior a 100 km;

⁵⁷ Decisión (UE) 2015/451 del Consejo, de 6 de marzo de 2015, relativa a la adhesión de la Unión Europea a la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) (DO L 75 de 19.3.2015, p. 1).

⁵⁸ Directiva 1999/22/CE del Consejo, de 29 de marzo de 1999, relativa al mantenimiento de animales salvajes en parques zoológicos (DO L 94 de 9.4.1999, p. 24).

⁵⁹ Directiva 2010/63/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, relativa a la protección de los animales utilizados para fines científicos (DO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

3. «lugar de destino»: un matadero o cualquier otro lugar en el que se descarga a un animal de un medio de transporte y se aloja durante al menos una semana antes del momento de cualquier salida posterior;
4. «viaje»: desplazamiento de animales efectuado por uno o varios medios de transporte, que comienza con la carga del primer animal en el primer medio de transporte en el lugar de salida y termina con la descarga del último animal en el lugar de destino, así como las operaciones conexas, incluidos los períodos de descanso y el traslado de un medio de transporte a otro;
5. «medio de transporte»: vehículos de carretera o ferroviarios, buques y aviones utilizados para el transporte de animales;
6. «animales acuáticos»: peces, cefalópodos y decápodos;
7. «organizador»:
 - a) un transportista que transporte o haya subcontratado el transporte de animales durante todo el viaje o parte del viaje a, al menos, otro transportista; o
 - b) una persona física o jurídica que haya contratado el transporte de animales con un transportista; o
 - c) la persona que firma la sección I del cuaderno de a bordo u hoja de ruta en TRACES, mencionados en el anexo III;
8. «viaje largo»: viaje que dura más de nueve horas;
9. «autoridad competente»: autoridad competente tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2017/625;
10. «TRACES»: sistema informatizado para el intercambio de datos, información y documentos a que se refiere el artículo 133, apartado 4, del Reglamento (UE) 2017/625;
11. «transportista»: operador cuya actividad económica consiste en transportar animales por cuenta propia o en nombre de un tercero;
12. «viaje corto»: viaje que dura menos de nueve horas;
13. «cuidador»: persona directamente encargada del bienestar de los animales transportados a los que acompaña durante un viaje en transporte por carretera o ferrocarril;
14. «vehículo»: medio de transporte sobre ruedas, propulsado o remolcado;
15. «responsable del bienestar animal»: persona directamente encargada del bienestar de los animales transportados por buques destinados al transporte de ganado durante el viaje por vía marítima;

16. «buque destinado al transporte de ganado»: buque marítimo construido o adaptado para ser utilizado para el transporte de animales terrestres, distintos de las aves domésticas o los conejos;
17. «contenedor»: todo cajón, caja, receptáculo u otra estructura rígida utilizada para el transporte de animales, que no sea un medio de transporte;
18. «buque portacontenedores»: buque que transporta animales terrestres, distintos de las aves domésticas o los conejos, en contenedores móviles;
19. «animales terrestres»: équidos en cautividad y animales de las especies bovina, porcina, ovina y caprina, cérvidos, conejos y aves domésticas, incluidas las aves de corral;
20. «buque de carga rodada»: buque dotado con equipamientos que permiten el embarque y desembarque de vehículos de carretera o ferroviarios;
21. «contenedor para animales de gran tamaño»: contenedor utilizado para el transporte de animales terrestres, distintos de las aves domésticas y los conejos, en medios de transporte por carretera o ferrocarril o a bordo de buques portacontenedores;
22. «veterinario oficial»: veterinario oficial tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2017/625;
23. «centro de concentración»: establecimiento para operaciones de agrupamiento registrado de conformidad con el artículo 97, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/429 en el que se agrupan temporalmente animales de las especies bovina, ovina, caprina, equina o porcina procedentes de más de una explotación para formar una partida;
24. «puestos de control»: puestos de control tal como se definen en el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 1255/97;
25. «duración del viaje»: período durante el cual se desplaza a los animales con la ayuda de un medio de transporte, incluido el tiempo de carga y descarga de los animales;
26. «poseedor»: toda persona física o jurídica, con excepción de los transportistas, que sea responsable de los animales o se ocupe de estos de manera permanente o temporal;
27. «punto de salida»: punto de salida tal como se define en el artículo 3, punto 39, del Reglamento (UE) 2017/625;
28. «puesto de control fronterizo»: puesto de control fronterizo tal como se define en el artículo 3, punto 38, del Reglamento (UE) 2017/625;
29. «sistemas de posicionamiento»: sistemas de infraestructuras que prestan a escala mundial servicios continuos, precisos y garantizados de temporización y posicionamiento, necesarios a efectos del presente Reglamento;

30. «período de descanso»: período continuo en el transcurso de un viaje durante el cual no se desplaza a los animales en ningún medio de transporte;
31. «transporte con medidas de bioprotección»: transporte de animales a efectos de la Directiva 2010/63/UE que prevé una barrera física para proteger a los animales de la transferencia de contaminantes microbianos y garantiza su bienestar gracias al suministro de alimentos y agua y a unas condiciones ambientales adecuadas para su especie y su fase de desarrollo, que incluyen un espacio suficiente para descansar y estirarse;
32. «organismo de certificación»: entidad jurídica acreditada de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 y que opera de conformidad con la norma ISO/IEC/17065 «Evaluación de la conformidad. Requisitos para organismos que certifican productos, procesos y servicios»;
33. «équido no desbravado»: équido al que no puede atarse o llevarse del cabestro sin ocasionarle una excitación, dolor o sufrimiento evitables;

Artículo 4

Disposiciones generales aplicables al transporte de animales

1. Nadie transportará o hará transportar animales de un modo que les cause o pueda causarles sufrimientos indebidos.
2. Toda persona que transporte o haga transportar animales garantizará que se cumplen los siguientes requisitos:
 - a) se han tomado previamente todas las medidas necesarias para reducir al mínimo la duración del viaje, de modo que se minimicen los riesgos más comunes para el bienestar de los animales, en particular el sufrimiento ocasionado por el hambre, la sed, la fatiga, las lesiones o la incomodidad térmica;
 - b) los animales son aptos para realizar la totalidad del viaje;
 - c) los medios de transporte se conciben, construyen, mantienen y utilizan de un modo que permite evitar lesiones y sufrimiento innecesario a los animales y garantizar su seguridad;
 - d) las instalaciones de carga y descarga se conciben, construyen, mantienen y utilizan de un modo que permite evitar lesiones y sufrimiento innecesario a los animales y garantizar su seguridad;
 - e) toda persona física responsable de los animales en cualquier fase de su transporte es competente para ello y para manipular los animales transportados, y realiza sus tareas sin recurrir a la violencia ni a ningún método que pueda causar lesiones o sufrimiento innecesario a los animales;
 - f) el transporte se lleva a cabo sin demora indebida;

- g) las condiciones de bienestar de los animales se comprueban periódicamente y se mantienen de forma adecuada;
- h) la superficie y la altura de los medios de transporte y de las instalaciones de descarga y carga están adaptados a la especie, el tamaño y la categoría de los animales en cuestión y al viaje previsto;
- i) durante el viaje se ofrece periódicamente a los animales agua, alimento y períodos de descanso, y ello en una cantidad y con una calidad adecuadas para la especie de los animales y sus necesidades fisiológicas;
- j) los animales acuáticos disponen de agua en volumen y de calidad suficientes.

CAPÍTULO II

AUTORIZACIONES DE LOS ORGANIZADORES Y LOS TRANSPORTISTAS

Artículo 5

Solicitud de autorización del organizador para viajes largos

1. Los organizadores solo podrán tomar disposiciones para transportar animales en viajes largos si disponen de una autorización concedida de conformidad con el artículo 6.
2. El organizador presentará a la autoridad competente en TRACES una solicitud de autorización para transportar animales en viajes largos utilizando el formulario que figura en la sección 1 del anexo V. En la solicitud se especificará si el organizador tiene la intención de organizar el transporte de animales a terceros países o no.
3. Los organizadores no solicitarán una autorización a más de una autoridad competente, ni en más de un Estado miembro.
4. En la solicitud a que se refiere el apartado 2 se incluirán pruebas del cumplimiento de las condiciones siguientes:
 - a) el organizador está establecido en el Estado miembro de la autoridad competente respectiva o, cuando se trata de un organizador establecido en un tercer país, está representado en dicho Estado miembro;
 - b) el organizador tiene capacidad para cumplir lo dispuesto en el artículo 14.

Artículo 6

Concesión, renovación, suspensión y revocación de las autorizaciones de los organizadores

1. La autoridad competente concederá en TRACES la autorización a que se refiere el artículo 5 utilizando el formulario que figura en la sección 1 del anexo V, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 5, apartado 4.

2. La autorización prevista en el apartado 1 especificará las especies y categorías de animales y los tipos de transporte cubiertos y si incluye o no el transporte de animales a terceros países.

La autorización será válida durante un período máximo de cinco años a partir de la fecha de expedición.

3. Un mes antes de que expire la autorización, el organizador podrá solicitar una renovación en TRACES. Las solicitudes de renovación incluirán pruebas de que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5, apartado 4, así como el certificado previsto en el artículo 33, cuando proceda, y un análisis documentado del seguimiento de los indicadores para el período de validez de la aprobación anterior y, en su caso, pruebas documentadas de las medidas adoptadas si los valores que cuantifican los indicadores superan los umbrales establecidos en el artículo 26, apartado 3. La autoridad competente concederá o denegará la solicitud de renovación y registrará la renovación o la denegación en TRACES y, en caso de denegación, los motivos correspondientes.
4. Si el organizador deja de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 5, apartado 4, o en el artículo 33, apartado 6, la autoridad competente ordenará la suspensión de la autorización de conformidad con el artículo 138, apartado 2, letra j), del Reglamento (UE) 2017/625 y registrará la suspensión en TRACES sin demora. Si procede, la autoridad competente suspenderá la parte de la autorización que cubre el transporte a un tercer país.

La autoridad competente facilitará al organizador una declaración por escrito en la que se expongan los motivos de la suspensión y se formulen recomendaciones para subsanar las deficiencias detectadas.

La autoridad competente levantará la suspensión si el organizador aporta pruebas de que ha corregido las deficiencias en las que se basa la suspensión de su solicitud.

En el caso del transporte dentro de la Unión, si el organizador no ha corregido las deficiencias en el plazo de un mes a partir de la suspensión, la autoridad competente revocará la autorización.

En el caso del transporte a un tercer país, si el organizador no ha corregido las deficiencias en el plazo de tres meses desde la suspensión, la autoridad competente revocará la autorización.

Artículo 7

Solicitud de autorización del transportista para viajes cortos

1. Los transportistas solo podrán transportar animales en viajes cortos si están en posesión de:
 - a) una autorización para viajes cortos concedida de conformidad con el artículo 9, apartado 1, para las especies y categorías de que se trate; o

- b) una autorización para viajes largos concedida de conformidad con el artículo 9, apartado 1, para las especies y categorías de que se trate.
2. El transportista presentará a la autoridad competente en TRACES una solicitud de autorización para transportar animales en viajes cortos utilizando el formulario que figura en la sección 2 del anexo V. En la solicitud se incluirán pruebas del cumplimiento de las condiciones siguientes:
- a) el transportista está establecido en el Estado miembro de la autoridad competente respectiva o, cuando se trata de un transportista establecido en un tercer país, está representado en dicho Estado miembro;
 - b) el transportista dispone de personal y equipos suficientes y adecuados y de instrucciones escritas para su personal en lo que respecta al suministro de agua, la alimentación y el cuidado de los animales, y ha puesto en marcha procedimientos operativos que permiten a su personal cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento;
 - c) los conductores y cuidadores empleados por el transportista o que le presten servicios han cursado las formaciones pertinentes y están en posesión de los certificados de competencia previstos en el artículo 38;
 - d) ni el transportista ni sus representantes en el Estado miembro en el que se presenta la solicitud han cometido una infracción grave, tal como se prevé en el artículo 44, en los cinco años anteriores a la fecha de la solicitud.

A efectos de la letra d), si el transportista o sus representantes cometieron una infracción grave durante ese período, demostrarán a satisfacción de la autoridad competente que han adoptado todas las medidas necesarias para evitar nuevas infracciones.

Artículo 8

Solicitud de autorización del transportista para viajes largos

1. Los transportistas solo podrán transportar animales en viajes largos si disponen de una autorización concedida de conformidad con el artículo 9, apartado 1. Estas autorizaciones también serán válidas para viajes cortos.
2. El transportista presentará a la autoridad competente en TRACES una solicitud de autorización para transportar animales en viajes largos utilizando el formulario que figura en la sección 3 del anexo V. Los transportistas no solicitarán una autorización a más de una autoridad competente, ni en más de un Estado miembro.
3. En la solicitud a que se refiere el apartado 2 se incluirán pruebas del cumplimiento de las condiciones siguientes:
 - a) el transportista cumple las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 2; así como
 - b) el transportista está en posesión de los siguientes documentos:

- i. certificados de aprobación válidos, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12 o 13, para los medios de transporte que vaya a utilizar el transportista para el viaje largo de que se trate;
 - ii. un documento en el que se detallen los procedimientos que permiten al transportista seguir y registrar los movimientos de los vehículos y buques bajo su responsabilidad, así como los procedimientos para contactar en cualquier momento a los conductores en cuestión durante los viajes largos;
 - iii. un plan de contingencia en caso de emergencia durante el transporte previsto.
4. Con el fin de garantizar una presentación uniforme de los planes de contingencia en caso de emergencia durante los viajes largos previstos en la letra b), inciso iii), la Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución de conformidad con el artículo 49 a fin de establecer requisitos mínimos para el contenido del plan de contingencia, para los diferentes tipos de viajes, y establecer y actualizar, en caso necesario, modelos normalizados de formularios para la presentación de dichos planes de contingencia.

Artículo 9

Concesión, renovación, suspensión y revocación de las autorizaciones de los transportistas

1. La autoridad competente concederá una autorización a un transportista para viajes cortos o largos, tal como se exige en el artículo 7, apartado 1, y en el artículo 8, apartado 1, en el sistema TRACES, utilizando los formularios que figuran en las secciones 2 y 3 del anexo V, respectivamente, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 2, respectivamente.
2. La autorización prevista en el apartado 1 especificará las especies y categorías de animales y el tipo de transporte cubiertos, así como si se aplica a viajes largos o cortos.

La autorización será válida durante un período máximo de cinco años a partir de la fecha de expedición.
3. Un mes antes de que espire la autorización para los viajes cortos o largos, el transportista podrá solicitar la renovación de la autorización en TRACES. Las solicitudes de renovación contendrán los documentos exigidos con arreglo al artículo 7, apartado 2, o al artículo 8, apartado 2, y un análisis documentado del seguimiento de los indicadores para el período de validez de la aprobación anterior y, en su caso, pruebas documentadas de las medidas adoptadas si los valores que cuantifican los indicadores superan los umbrales establecidos en el artículo 26, apartado 3.
4. La autoridad competente concederá o denegará la solicitud de renovación y registrará la renovación o la denegación en TRACES y, en caso de denegación, los motivos correspondientes.

5. El transportista notificará a la autoridad competente pertinente cualquier cambio en los documentos mencionados en el artículo 7, apartado 2, y el artículo 8, apartado 2, en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en que se haya producido el cambio.
6. Si el transportista deja de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 2, o en el artículo 8, apartado 2, la autoridad competente ordenará la suspensión de la autorización de conformidad con el artículo 138, apartado 2, letra j), del Reglamento (UE) 2017/625 y registrará la suspensión en TRACES sin demora.

La autoridad competente facilitará al transportista una declaración por escrito en la que se expongan los motivos de la suspensión y se formulen recomendaciones para subsanar las deficiencias detectadas.

La autoridad competente levantará la suspensión cuando el transportista aporte pruebas de que ha corregido las deficiencias en las que se basa la suspensión de su solicitud.

Si el transportista no ha corregido las deficiencias en el plazo de un mes a partir de la suspensión, la autoridad competente revocará la autorización.

Artículo 10

Formación de conductores, cuidadores y responsables del bienestar animal

El transportista hará lo necesario para que los conductores, los cuidadores y los responsables del bienestar animal a que se refiere el artículo 21 cursen una de las formaciones sobre bienestar animal autorizadas que se contemplan en el artículo 37, apartado 1, letra b). Esta formación resultará pertinente para sus tareas, las especies y categorías de animales que manipulan y los medios de transporte que emplean.

CAPÍTULO III MEDIOS DE TRANSPORTE

Artículo 11

Normas generales sobre los medios de transporte

1. No podrán transportarse animales por carretera o ferrocarril en viajes largos salvo previa inspección y aprobación del medio de transporte con arreglo al artículo 12.
2. No podrán transportarse animales en buques destinados al transporte de ganado a más de 10 millas náuticas desde un puerto de la Unión salvo previa inspección y aprobación del buque en cuestión con arreglo al artículo 13.
3. Los apartados 1 y 2 se aplicarán a los contenedores empleados en el transporte por carretera, ferrocarril o a bordo de buques portacontenedores de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos.

4. Los animales únicamente podrán transportarse en aeronaves que pertenezcan a transportistas miembros de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
5. Los animales únicamente podrán transportarse en buques de carga rodada si se cumplen los requisitos establecidos en el punto 3 del capítulo II del anexo 1.

Artículo 12

Certificado de aprobación de los medios de transporte por carretera o ferrocarril y de los contenedores para animales de gran tamaño

1. El transportista presentará a la autoridad competente en TRACES una solicitud de certificado de aprobación de un medio de transporte de animales por carretera o ferrocarril para viajes largos o de contenedores para animales de gran tamaño utilizando el formulario que figura en la sección 5 del anexo V.
2. La autoridad competente concederá un certificado de aprobación del medio de transporte al transportista en TRACES utilizando el formulario que figura en la sección 5 del anexo V, siempre que cumpla las siguientes condiciones:
 - a) no hay ninguna otra autoridad competente, del mismo Estado miembro o de otro diferente, que haya recibido o denegado una solicitud de la que el medio de transporte sea objeto, o que haya concedido un certificado de aprobación para el medio de transporte en cuestión;
 - b) la autoridad competente ha realizado una inspección del medio de transporte y ha comprobado que cumple los requisitos establecidos en los capítulos II y VI del anexo I aplicables al diseño, la construcción y el mantenimiento de los medios de transporte por carretera empleados en viajes largos.
3. La autoridad competente registrará en TRACES cualquier denegación de una solicitud de certificado de aprobación y los motivos de su decisión.

El certificado de aprobación será válido durante un período máximo de cinco años a partir de la fecha de expedición.

4. Un mes antes de la expiración del certificado de aprobación previsto en el apartado 2, el transportista podrá solicitar una renovación en TRACES de conformidad con los requisitos de los apartados 1 y 2.
5. El transportista notificará a la autoridad competente cualquier modificación, reequipamiento o deterioro del medio de transporte que pueda afectar al bienestar de los animales transportados en un plazo de cinco días a partir de la fecha en que se produzca la modificación, el reequipamiento o el deterioro en cuestión.
6. Si el medio de transporte deja de cumplir las condiciones establecidas en el apartado 2, la autoridad competente ordenará la suspensión del certificado de conformidad con el artículo 138, apartado 2, letra j), del Reglamento (UE) 2017/625 y registrará la suspensión en TRACES.

La autoridad competente facilitará al transportista una declaración por escrito en la que se expongan los motivos de la suspensión y se formulen recomendaciones para subsanar las deficiencias detectadas.

La autoridad competente levantará la suspensión si el transportista aporta pruebas de que ha corregido las deficiencias en las que se basa la suspensión de su certificado.

Si el transportista no ha corregido las deficiencias en el plazo de un mes a partir de la suspensión, la autoridad competente revocará el certificado.

Artículo 13

Certificado de aprobación de los buques destinados al transporte de ganado

1. El transportista presentará a la autoridad competente en TRACES una solicitud de certificado de aprobación de un buque destinado al transporte de ganado utilizando el formulario que figura en la sección 6 del anexo V. La solicitud deberá incluir los siguientes documentos:
 - a) un documento que contenga los datos del solicitante y del buque destinado al transporte de ganado, y que incluya la fecha de conversión, si procede, el plano del buque con la disposición de los recintos, la iluminación, el drenaje de agua, los sistemas de extinción de incendios y los sistemas de ventilación;
 - b) un documento en el que se describa el funcionamiento de los sistemas mencionados en la letra a) y el modo en que las fuentes de energía son capaces de proporcionar energía suficiente para sustentarlos.
2. La autoridad competente concederá un certificado de aprobación de un buque destinado al transporte de ganado en TRACES utilizando el formulario que figura en la sección 6 del anexo V, siempre que cumpla las siguientes condiciones:
 - a) el buque realizará su primer viaje desde el Estado miembro en el que se presenta la solicitud;
 - b) no hay ninguna otra autoridad competente, del mismo Estado miembro o de otro diferente, que haya recibido o denegado una solicitud de la que el buque sea objeto, o que haya concedido un certificado de aprobación para el buque en cuestión;
 - c) la autoridad competente ha realizado una inspección del buque y ha comprobado que cumple los requisitos establecidos en los capítulos II y IV del anexo I aplicables a la construcción y al equipamiento de los buques destinados al transporte de ganado;
 - d) el buque enarbola pabellón de un país que figura en la lista blanca o gris, con arreglo al Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

La autorización del buque destinado al transporte de ganado se suspenderá a menos que un veterinario oficial haya realizado controles oficiales a bordo durante todo el

trayecto del primer viaje de dicho buque, tras su aprobación y antes de haberse renovado dicha aprobación, y que con estos controles se demuestre que la construcción y el equipo del buque para el transporte de ganado no son perjudiciales para el bienestar de los animales a bordo, o que se han adoptado medidas correctoras efectivas.

3. La autoridad competente registrará en TRACES cualquier denegación de una solicitud de aprobación y los motivos de su decisión.

El certificado de aprobación será válido durante un período máximo de cinco años a partir de la fecha de expedición.

4. Un mes antes de la expiración del certificado de aprobación del buque destinado al transporte de ganado previsto en el apartado 2, el transportista podrá solicitar una renovación del certificado en TRACES de conformidad con los requisitos de los apartados 1 y 2.
5. El transportista notificará a la autoridad competente pertinente cualquier modificación, reequipamiento o deterioro del buque que pueda afectar al bienestar de los animales transportados en un plazo de cinco días a partir de la fecha en que se produzca la modificación, el reequipamiento o el deterioro en cuestión, o si se deja de cumplir el requisito contemplado en el apartado 2, letra d).
6. Si el buque deja de cumplir las condiciones establecidas en el apartado 2, la autoridad competente ordenará la suspensión del certificado de conformidad con el artículo 138, apartado 2, letra j), del Reglamento (UE) 2017/625 y registrará la suspensión en TRACES.

La autoridad competente facilitará al transportista una declaración por escrito en la que se expongan los motivos de la suspensión y se formulen recomendaciones para subsanar las deficiencias detectadas.

La autoridad competente levantará la suspensión si el transportista aporta pruebas de que ha corregido las deficiencias en las que se basa la suspensión de su certificado.

Si el transportista no ha corregido las deficiencias en el plazo de un mes a partir de la suspensión, la autoridad competente revocará el certificado.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución con arreglo al artículo 49 en lo referente a:
 - a) la creación de una base de datos electrónica para el registro de las inspecciones de los buques destinados al transporte de ganado a efectos del presente artículo y de los controles oficiales efectuados en virtud del Reglamento (UE) 2017/625;
 - b) la composición de los equipos de inspectores para llevar a cabo las inspecciones a que se refiere el apartado 1;
 - c) normas detalladas sobre la presencia de un veterinario oficial a bordo con el fin de autorizar un buque destinado al transporte de ganado.

CAPÍTULO IV

OBLIGACIONES PREVIAS A LA SALIDA

Artículo 14

Obligaciones de los organizadores

1. Los organizadores serán responsables de garantizar que la totalidad del viaje desde el lugar de salida hasta el lugar de destino en la Unión o en un tercer país cumple lo dispuesto en el presente Reglamento.
2. Los organizadores se encargarán de planificar el viaje desde el lugar de salida hasta el lugar de destino. El organizador cumplirá las disposiciones relativas al cuaderno de a bordo u hoja de ruta a que se refiere el artículo 15 y firmará la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta en TRACES, tal como se establece en los puntos 1 y 2 del anexo III.
3. Para cada viaje, los organizadores se asegurarán de que:
 - a) los animales que vayan a transportarse estén alojados en el lugar de salida durante al menos una semana antes de la salida;
 - b) los distintos tramos del viaje estén coordinados, especialmente cuando los realicen operadores diferentes, de tal modo que el bienestar de los animales no se vea comprometido por una coordinación insuficiente entre las distintas partes del viaje o los diferentes operadores;
 - c) en la organización del viaje se tengan en cuenta las previsiones meteorológicas cuando sea pertinente para las especies y categorías de animales de que se trate, de conformidad con el artículo 31 y el capítulo V del anexo I;
 - d) se designe a una persona para que proporcione en todo momento información sobre la planificación, ejecución y finalización del viaje a las autoridades competentes en el lugar de salida, los centros de concentración, los puestos de control y los establecimientos de destino.

Artículo 15

Cuaderno de a bordo u hoja de ruta para todos los viajes largos y cortos a terceros países

1. En el caso de los viajes largos y cortos a terceros países, los organizadores cumplimentarán en TRACES la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta antes del viaje, tal como se establece en el punto 1 del anexo III.
2. Cuando el cuaderno de a bordo u hoja de ruta se refiera a un viaje largo o corto a un tercer país, el organizador presentará en TRACES el cuaderno de a bordo u hoja de ruta para su aprobación por parte de la autoridad competente en el lugar de salida al menos dos días antes de la fecha de salida prevista, pero no más de cinco días antes de esta fecha. El viaje no podrá comenzar antes de que la autoridad competente haya aprobado el cuaderno de a bordo u hoja de ruta de conformidad con el apartado 4.

3. El cuaderno de a bordo u hoja de ruta deberá incluir la confirmación de una reserva en un puesto de control cuando, de acuerdo con la planificación del viaje, sea probable que la duración del viaje supere las veintiuna horas.
4. La autoridad competente aprobará el cuaderno de a bordo u hoja de ruta en TRACES siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
 - a) el cuaderno de a bordo u hoja de ruta es realista y cumple las disposiciones del presente Reglamento;
 - b) los transportistas mencionados en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta disponen de las autorizaciones válidas correspondientes, los certificados de aprobación válidos para los medios de transporte y los certificados de competencia válidos para los conductores y cuidadores.
5. Si no se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 4, la autoridad competente exigirá al organizador que modifique las disposiciones del viaje previsto para que este cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento.
6. Las autoridades competentes velarán por que los cuadernos de a bordo u hojas de ruta para viajes largos y cortos a terceros países se conserven en TRACES durante un período máximo de seis años a efectos de controles oficiales posteriores, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/625.

Artículo 16

Cuaderno de a bordo u hoja de ruta para los viajes cortos dentro de la Unión

1. En el caso de los viajes cortos dentro de la Unión, los organizadores cumplimentarán en TRACES el cuaderno de a bordo u hoja de ruta, tal como se establece en el punto 2 del anexo III.
2. Los cuadernos de a bordo u hojas de ruta para viajes cortos dentro de la Unión se conservarán en TRACES durante un período máximo de seis años a efectos de controles oficiales posteriores, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/625.

Artículo 17

Obligaciones de los poseedores antes del viaje

1. Los poseedores en el lugar de salida serán responsables de garantizar la aptitud para el transporte de los animales que vayan a cargarse en el medio de transporte.

En el caso de las hembras gestantes, el poseedor en el lugar de salida indicará en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta la fecha de inseminación o la presunta fecha de inseminación natural.

2. La carga de los animales en los medios de transporte contará con la supervisión de un veterinario.

CAPÍTULO V

OBLIGACIONES DURANTE EL TRANSPORTE Y EN EL LUGAR DE DESTINO

Artículo 18 *Obligaciones generales de los transportistas*

1. El transportista transportará a los animales de conformidad con el presente Reglamento, en particular con las normas pertinentes para las especies transportadas que figuran en el anexo I en lo que respecta a los animales terrestres y en el anexo II en lo que respecta a los animales acuáticos, hasta su llegada al lugar de destino en la Unión o en un tercer país.
2. El transportista será responsable de la aptitud de los animales para el transporte desde que se cargan en el lugar de salida hasta que se descargan en el lugar de destino.
3. Para el transporte por carretera o ferrocarril, el transportista confiará la manipulación de los animales a conductores y cuidadores que dispongan del certificado de competencia mencionado en el artículo 38.
4. Para el transporte por carretera o ferrocarril, el transportista garantizará que todas las partidas de animales viajen acompañadas por un cuidador, excepto en los siguientes casos:
 - a) el transporte se efectúa en contenedores bien anclados, adecuadamente ventilados y, si es necesario, con una provisión suficiente de alimentos y agua en distribuidores que no puedan volcarse, para un viaje de una duración dos veces superior a la prevista;
 - b) el conductor ejerce las funciones de cuidador.
5. En el caso del transporte por carretera o ferrocarril en el que un tramo del viaje se realice en un buque de carga rodada, el transportista y la persona responsable de cargar los vehículos en el buque se asegurarán de que el buque cumpla los requisitos establecidos en el punto 3 del capítulo II del anexo 1.

Artículo 19 *Obligaciones de los organizadores, transportistas, conductores y cuidadores durante el transporte por carretera o ferrocarril*

1. El conductor o el cuidador controlará a los animales al menos cada cuatro horas y media para evaluar su bienestar y su aptitud para el transporte.
2. El conductor y el cuidador notificarán inmediatamente al transportista y al organizador, de conformidad con los procedimientos definidos en el plan de contingencia a que se refiere el artículo 8, cualquier acontecimiento grave que pueda afectar negativamente al bienestar de los animales. El organizador transmitirá la información a la autoridad competente pertinente.

3. El transportista será responsable de cualquier animal que deje de ser apto para el transporte durante el viaje debido al desempeño inadecuado de sus tareas por parte del cuidador o del conductor.
4. Durante el traslado de un medio de transporte a otro, el conductor o cuidador garantizará el cumplimiento de las normas técnicas establecidas en los capítulos I y III del anexo I con respecto a los animales transportados.

Artículo 20

Obligaciones de los poseedores en centros de concentración, puestos de control y lugares de destino

1. Los poseedores de animales mantenidos en centros de concentración, puestos de control y lugares de destino garantizarán el cumplimiento de las normas técnicas establecidas en los puntos 1 a 3 del capítulo I del anexo I y en el punto 4 del anexo II, cuando proceda.
2. Los poseedores en los centros de concentración o en los puestos de control registrarán el estado en que han llegado los animales y cumplimentarán y firmarán en TRACES la sección 3 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, tal como se establece en el punto 1 del anexo III.

Artículo 21

Responsable del bienestar animal en los buques destinados al transporte de ganado

1. Para los viajes en buques destinados al transporte de ganado, el transportista designará a un responsable del bienestar animal que cuente con la formación necesaria y esté en posesión de un certificado de competencia de conformidad con el artículo 38.
2. El responsable del bienestar animal responderá ante el transportista y actuará bajo la autoridad directa del transportista, y le informará directamente, además de al organizador, de las cuestiones relacionadas con el bienestar animal.
3. El responsable del bienestar animal se encargará de:
 - a) cuidar a los animales e inspeccionarlos al menos dos veces al día para evaluar su bienestar y su aptitud para el transporte, y tomar las medidas adecuadas para mantener su bienestar;
 - b) notificar a la autoridad competente en el lugar de salida y al organizador, de conformidad con los procedimientos definidos en el plan de contingencia a que se refiere el artículo 8, apartado 3, letra b), inciso iii), cualquier acontecimiento grave que pueda afectar negativamente al bienestar de los animales;
 - c) garantizar el cumplimiento del Reglamento n.º 1099/2009, cuando durante un viaje por vía marítima se sacrifican animales para poner fin a su sufrimiento.

4. El organizador informará al capitán del buque destinado al transporte de ganado de las obligaciones del responsable del bienestar animal establecidas en el apartado 3.

Artículo 22
Centros de concentración

1. Los operadores de los centros de concentración velarán por que su personal curse formaciones sobre las normas técnicas establecidas en el punto 1 de los capítulos I y III del anexo I.
2. Los operadores de los centros de concentración:
 - a) confiarán la manipulación de los animales únicamente al personal que haya completado formaciones sobre las normas técnicas pertinentes que figuran en el anexo I;
 - b) informarán regularmente a su personal y a otras personas autorizadas a entrar en los centros de concentración sobre los deberes y las obligaciones que les incumben en virtud del presente Reglamento, así como de las sanciones que se aplican si se infringe;
 - c) pondrán permanentemente a disposición del personal y de otras personas autorizadas a entrar en el centro de concentración los datos de contacto de la autoridad competente a la que deba notificarse cualquier infracción del presente Reglamento;
 - d) en caso de infracción del presente Reglamento por parte de cualquier persona presente en un centro de concentración, adoptarán las medidas necesarias para poner remedio a la infracción e impedir que se repita, sin perjuicio de las medidas adoptadas por la autoridad competente;
 - e) adoptarán, supervisarán y aplicarán las normas internas necesarias para garantizar el cumplimiento de las letras a) a d).
3. No se indicará un centro de concentración como lugar de destino en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta a que se refieren los artículos 15 y 16.

Artículo 23
Retraso durante el transporte

1. Los organizadores y, en su caso, la autoridad competente adoptarán las medidas necesarias para evitar o reducir al mínimo cualquier retraso durante el transporte.
2. Las autoridades competentes velarán por que se adopten medidas especiales en los lugares de salida, los centros de concentración, los puestos de control, los establecimientos de destino, los puntos de salida y los puestos de control fronterizos para dar prioridad al transporte de animales, incluida la puesta a disposición de carriles rápidos para que los animales sean inspeccionados cuando sea necesario, sin demoras indebidas.

Artículo 24
Sistemas de posicionamiento de los medios de transporte

1. Los medios de transporte por carretera estarán equipados con un sistema de posicionamiento que se comuniquen con el sistema de información mencionado en el apartado 3 basado en los requisitos técnicos establecidos en el apartado 8.
2. El sistema de posicionamiento al que se refiere el apartado 1 registrará la posición de los vehículos de carretera a intervalos cortos y estará operativo durante el viaje desde el lugar de salida hasta la llegada al lugar de destino.
3. Los registros obtenidos a partir de los sistemas de posicionamiento de los medios de transporte se conservarán en un sistema de información, establecido por la Comisión de conformidad con el apartado 7, al que TRACES pueda acceder.
4. Al cumplimentar la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figura en el punto 1 del anexo III, los organizadores indicarán la ubicación de los siguientes puntos del viaje:
 - a) el lugar de salida;
 - b) los puestos de control;
 - c) el punto de salida de la Unión y el cruce de fronteras entre Estados miembros; así como
 - d) el lugar de destino.
5. Una vez finalizado el viaje, TRACES recuperará datos del sistema de información a que se refiere el apartado 3 sobre el momento en que los medios de transporte llegaron a los lugares indicados en el apartado 4. Esta información se almacenará en TRACES a efectos de controles oficiales, en particular del análisis de los viajes finalizados.
6. La Comisión podrá utilizar la información que figura en el apartado 5 para preparar los informes anuales a que se refiere el artículo 114 del Reglamento (UE) 2017/625, previa anonimización de los datos personales, y para organizar auditorías en los Estados miembros.
7. A más tardar el [*tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], la Comisión desarrollará el sistema de información a que se refiere el apartado 3.
8. A más tardar el [*tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, los protocolos técnicos necesarios para que los sistemas de posicionamiento a que se refiere el apartado 1 puedan comunicar la posición del vehículo con una precisión definida de su ubicación geográfica al sistema de información a que se refiere el apartado 3, para que TRACES utilice el sistema de información y los protocolos para la recuperación de la información requerida del sistema de información.

Artículo 25
Obligaciones en el lugar de destino

1. El conductor o cuidador y el poseedor en el lugar de destino registrarán en TRACES la fecha y la hora de llegada de los animales y su estado, cumplimentando y firmando la sección 3 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figura en el punto 1 del anexo III.

En caso de que el conductor o cuidador y el poseedor en el lugar de destino estén en desacuerdo sobre el estado en que los animales han llegado al lugar de destino, o si el cuaderno de a bordo u hoja de ruta indica que los animales han llegado en mal estado, el poseedor y el conductor o el cuidador registrarán las anomalías detectadas en la sección 5 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, según se establece en el punto 1 del anexo III.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el conductor o el cuidador que transporte animales en el marco de un proyecto autorizado con arreglo a la Directiva 2010/63/UE solo registrará en TRACES la fecha y la hora de llegada.
3. La descarga será supervisada por un veterinario.

Artículo 26
Seguimiento de los indicadores

1. A efectos del artículo 25, apartado 1, el conductor o cuidador y el poseedor en el lugar de destino evaluarán el estado de los animales terrestres a su llegada utilizando los siguientes indicadores:
 - a) número total de animales;
 - b) número de animales de cada partida muertos a la llegada;
 - c) número de animales de cada partida heridos durante el transporte;
 - d) problemas de salud y problemas físicos distintos de las lesiones que se hayan observado en los animales de una partida, incluidos, cuando proceda, el estrés térmico (por frío o calor) y la sed y el hambre prolongados.
2. El poseedor registrará en TRACES, en la sección 3 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, las constataciones relativas a los indicadores contemplados en el apartado 1.
3. El organizador y el transportista supervisarán los indicadores a que se refiere el apartado 1 y analizarán la información recogida al término de sus transportes. Cuando los resultados del análisis indiquen que no se han cumplido los requisitos del artículo 4 o cuando los valores que cuantifiquen los indicadores superen los umbrales establecidos por la Comisión de conformidad con el apartado 5, adoptarán medidas correctoras.
4. La Comisión adoptará actos de ejecución de conformidad con el artículo 49 para establecer las cuestiones físicas y sanitarias que deben controlarse de conformidad

con el apartado 1, letra d), así como los métodos que deben utilizarse para cuantificar los indicadores a que se refiere el apartado 1.

5. La Comisión, basándose en el asesoramiento de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), podrá adoptar actos delegados con arreglo al artículo 48 para determinar los umbrales que exigen la adopción de medidas correctoras.

CAPÍTULO VI

CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES TERRESTRES

Artículo 27

Duración de los viajes, períodos de descanso, intervalos de alimentación y suministro de agua durante el transporte de animales terrestres adultos por carretera y ferrocarril en viajes largos

1. Sin perjuicio de las normas más estrictas sobre la duración de los viajes establecidas en el presente capítulo y en el capítulo V del anexo I, los viajes largos para el transporte por carretera o ferrocarril de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos, con fines distintos del sacrificio, deberán cumplir las siguientes condiciones:
 - a) el viaje se desarrollará en dos partes como máximo, cada una de una duración no superior a veintiuna horas; tras este período, los animales deberán llegar al lugar de destino;
 - b) tras las primeras veintiuna horas desde el inicio del viaje, y si los animales aún no han llegado al lugar de destino, se descargarán durante un período de descanso de al menos veinticuatro horas en un puesto de control antes de poder continuar el transporte;
 - c) las dos partes del viaje contempladas en la letra a) incluirán períodos de descanso de al menos una hora después de un máximo de diez horas; durante el período de descanso, los animales permanecerán en el medio de transporte aparcado;
2. En el caso de los viajes largos, se aplicarán los requisitos establecidos en el capítulo VI del anexo I.
3. El transporte por carretera de aves domésticas y conejos para fines distintos del sacrificio seguirá las normas específicas establecidas en el punto 2 del capítulo V del anexo I.
4. Se ofrecerá agua y pienso a intervalos regulares a los animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos, tal como se establece en el capítulo V del anexo I.
5. En el caso del transporte por ferrocarril, no será aplicable el apartado 1, letra c).

6. Los apartados 1 a 5 no se aplicarán a los animales que viajen en transportes con medidas de bioprotección en el marco de un proyecto autorizado o con fines de crianza, de conformidad con la Directiva 2010/63/UE.

Artículo 28

Duración de los viajes y períodos de descanso para el transporte al matadero de animales terrestres por carretera o ferrocarril

1. El transporte al matadero de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos solo se llevará a cabo en viajes cortos.
2. Cuando, dentro de la Unión y para un lugar de salida específico, no pueda llegarse a mataderos adaptados para el sacrificio de las especies y categorías de animales mencionadas en el apartado 1 realizando un viaje corto, las autoridades competentes en el lugar de salida podrán conceder una autorización para un viaje largo al matadero más próximo adaptado a las especies transportadas.
3. El transporte al matadero de conejos y aves de corral se ajustará a las normas específicas para estas especies establecidas en el punto 2 del capítulo V del anexo I.

Artículo 29

Duración de los viajes, períodos de descanso, alimentación y suministro de agua a terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados

1. La duración de los viajes para el transporte por carretera de terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados no excederá de ocho horas.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, siempre que el medio de transporte esté equipado con un sistema de alimentación aprobado de conformidad con el apartado 5, los terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados podrán transportarse durante un máximo de nueve horas, tras las cuales deberá tener lugar un período de descanso de al menos una hora sin descarga antes de reanudar el viaje durante otras nueve horas como máximo.
3. Si un viaje para el transporte de terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados incluye partes por vía marítima, estas no se contabilizarán en la duración total del viaje.
4. Los terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados deberán disponer de agua a voluntad y recibir una alimentación a base de leche específica para su especie o un sustitutivo adecuado de la leche, a intervalos de nueve horas contados desde el inicio del viaje y con independencia del medio de transporte en el que se transporten.
5. Un fabricante de un sistema de alimentación contemplado en el apartado 2 que esté establecido en la Unión o, si está establecido en un tercer país, representado en la Unión, podrá presentar ante la Comisión una solicitud para la aprobación del sistema de alimentación.

6. La Comisión, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 49, aprobará el sistema de alimentación a que se refiere el apartado 2, siempre que existan pruebas científicas y técnicas de que dicho sistema permite alimentar durante el viaje a todos los terneros, corderos, cabritos, lechones y potros no destetados a bordo con leche o sustitutivos de la leche a temperatura corporal y en unas condiciones de higiene adecuadas.

Artículo 30

Viajes por carretera con destino u origen en buques destinados al transporte de ganado y buques de carga rodada para el transporte de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos

1. La duración de los viajes para el transporte de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos, que incluyan partidas procedentes de distintos lugares de origen y en los que una parte se realice por vía marítima, se calculará desde la carga de los animales en el lugar de salida que esté más alejado, en tiempo de conducción, del puerto de carga. El cómputo de la duración del viaje se suspenderá desde el momento en que se cargue el último animal en el buque hasta el momento en que se descargue el primer animal en el puerto de llegada.
2. Los tiempos de alimentación a bordo se ajustarán a las normas específicas establecidas en el punto 1 del capítulo V del anexo I.

Artículo 31

Duración de los viajes y condiciones para el transporte por carretera y ferrocarril a temperaturas extremas de animales terrestres distintos de las aves domésticas y los conejos

1. El organizador, al presentar el cuaderno de a bordo u hoja de ruta en TRACES, y la autoridad competente, al aprobar este documento, tendrán en cuenta las previsiones meteorológicas en el lugar de salida, el lugar de destino y, cuando proceda, en el lugar donde se encuentre el puesto de control, para el momento en que esté previsto que los animales se encuentren en dichos lugares. En el caso de las partidas transportadas a terceros países, el organizador también tomará en consideración las previsiones meteorológicas en el punto de salida o en el puesto de control fronterizo del tercer país.
2. Para el transporte por carretera de animales terrestres, exceptuando los perros y gatos:
 - a) cuando estén previstas temperaturas inferiores a 0 °C, se cubrirán los vehículos de carretera y se controlará la circulación del aire en el compartimento en el que se encuentren los animales para protegerlos de la exposición al viento frío durante el viaje;
 - b) cuando la previsión meteorológica indique temperaturas inferiores a – 5 °C, además de respetar las medidas contempladas en la letra a), la duración del viaje no superará las nueve horas;

- c) cuando se prevean temperaturas entre 25 y 30 °C, la duración del viaje durante el período comprendido entre las 10 h y las 21 h no será superior a nueve horas;
 - d) cuando la temperatura prevista supere los 30 °C, solo se autorizarán viajes que se desarrollen íntegramente entre las 21 h y las 10 h.
 - e) cuando se espere alcanzar temperaturas superiores a 30 °C entre las 21 h y las 10 h, el espacio disponible para los animales se incrementará en un 20 %.
3. Los perros y gatos se transportarán en un compartimento con una temperatura ambiente de entre 20 y 25 °C y una humedad de entre el 30 y el 70 %.
 4. Los apartados 1) a 3) no se aplicarán a los animales que viajen en transportes con medidas de bioprotección en el marco de un proyecto autorizado o con fines de crianza, de conformidad con la Directiva 2010/63/UE.
 5. A efectos del apartado 1, los Estados miembros incluirán en TRACES, a más tardar en la fecha de aplicación del presente Reglamento, el enlace a su organismo meteorológico designado, a fin de compartir las previsiones meteorológicas con todas las autoridades competentes y los operadores.

Para el transporte de animales a un tercer país, las temperaturas previstas en lugares de terceros países se determinarán recurriendo al organismo meteorológico designado del lugar de salida.

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE HACIA Y DESDE TERCEROS PAÍSES

Artículo 32

Obligaciones relativas al transporte de animales a terceros países

1. Los organizadores solo podrán tomar disposiciones para el transporte de animales a terceros países si disponen de una autorización concedida de conformidad con el artículo 5.
2. Los organizadores cumplimentarán la sección 1 del cuaderno de a bordo u hoja de ruta que figura en el punto 1 del anexo III, de conformidad con el artículo 15, tanto para los viajes cortos como para los largos, y velarán por que los transportistas y poseedores en el lugar de destino cumplimenten las secciones del cuaderno de a bordo u hoja de ruta que les afecten.
3. En el caso de los viajes que incluyan transporte a bordo de un buque destinado al transporte de ganado, el organizador velará por que la autoridad competente del tercer país de destino haya cumplimentado, firmado y sellado el certificado que figura en el anexo IV y lo haya transmitido a la autoridad competente del lugar de salida. La autoridad competente no aprobará el cuaderno de a bordo u hoja de ruta si no se facilita este certificado.

4. Las partidas de animales solo abandonarán el territorio aduanero de la Unión a través de los puntos de salida designados a que se refiere el artículo 39.

Artículo 33

Certificado para el transporte de animales a terceros países

1. El organizador se encargará de que un organismo de certificación evalúe el primer viaje que organice hacia un lugar de destino situado en un tercer país.
2. El organismo de certificación evaluará si durante el primer viaje a que se refiere el apartado 1 se cumplieron las siguientes condiciones:
 - a) los vehículos y buques cumplen las normas pertinentes del anexo I;
 - b) la duración máxima de los viajes, las condiciones especiales para el transporte a temperaturas extremas y los períodos de descanso establecidos en el presente Reglamento respetan lo que está indicado en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta;
 - c) el espacio disponible se ajusta a lo dispuesto en el capítulo VII del anexo I;
 - d) los animales permanecen en el lugar de destino declarado al menos siete días o son sacrificados;
 - e) la finalidad del viaje se ajusta a la declarada en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta;
 - f) cuando una parte del viaje se realiza a bordo de un buque destinado al transporte de ganado, los animales llegan en buen estado al puerto de llegada;
 - g) los animales se manipulan conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento;
 - h) si procede, los puestos de control utilizados figuran en la lista a que se refiere el artículo 34, apartado 3;
 - i) para el transporte de animales acuáticos, los vehículos y las operaciones de transporte cumplen las normas establecidas en el anexo II.
3. Si se cumplen las condiciones que figuran en el apartado 2, el organismo de certificación expedirá al organizador un certificado para el transporte de animales a terceros países. El plazo de validez del certificado será de cinco años.
4. El organizador remitirá el certificado a la autoridad competente que haya concedido la autorización a que se refiere el artículo 5.
5. Las autoridades competentes registrarán a los organizadores certificados en TRACES.
6. Si no se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 2, el organismo de certificación informará al organizador y a la autoridad competente, que suspenderán

la autorización del organizador para el transporte a terceros países de conformidad con el artículo 6, apartado 4.

7. Los organismos de certificación realizarán al menos dos evaluaciones sin previo aviso de los viajes efectuados por el organizador en los cinco años de validez del certificado, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones que figuran en el apartado 2.
8. El organismo de certificación enviará los informes de las evaluaciones sin previo aviso al organizador y a la autoridad competente y les notificará los incumplimientos graves tras estas inspecciones. En tales casos, la autoridad competente suspenderá la autorización del organizador para el transporte a terceros países de conformidad con el artículo 6, apartado 4. Dichas evaluaciones sin previo aviso se entenderán sin perjuicio de los controles oficiales efectuados en virtud del Reglamento (UE) 2017/625.
9. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución de conformidad con el artículo 49 a fin de determinar los elementos que deben verificarse en las evaluaciones y la frecuencia de estas.

Artículo 34

Puestos de control en terceros países

1. Los períodos de descanso de los animales en terceros países solo tendrán lugar en puestos de control que cumplan unos requisitos al menos equivalentes a los establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1255/97 y que figuren en la lista a que se refiere el apartado 3.
2. Los puestos de control en terceros países solo se incluirán en la lista prevista en el apartado 3 si un organismo de certificación certifica que disponen de medios para cumplir unos requisitos equivalentes a los fijados en el Reglamento (CE) n.º 1255/97. El plazo de validez del certificado será de cinco años. El operador del puesto de control o el organizador podrá solicitar a la Comisión que incluya el puesto de control en la lista a que se refiere el apartado 3.
3. La Comisión aprobará, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 49, una lista de puestos de control que cumplan unas normas equivalentes a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1255/97. Esta lista se publicará en TRACES.
4. La Comisión suprimirá un puesto de control de la lista a que se refiere el apartado 3 cuando, tras una evaluación por parte del organismo de certificación o una auditoría por parte de la Comisión, existan pruebas de que el puesto de control ya no cumple unas normas equivalentes a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1255/97. Se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 49.

Artículo 35
Animales que entran en la Unión

1. Los transportistas que transportan animales a la Unión:
 - a) garantizarán que los animales se transportan de conformidad con el presente Reglamento, o en unas condiciones que la Unión haya reconocido como equivalentes a las establecidas en el presente Reglamento, desde el lugar de salida en el tercer país hasta el lugar de destino en la Unión;
 - b) cumplimentarán el cuaderno de a bordo u hoja de ruta en TRACES, tal como se indica en el punto 1 del anexo III, especificando, en particular, el lugar, la fecha y la hora de salida en el tercer país.
2. El certificado sanitario oficial que acompañe a los animales que entren en la Unión procedentes de terceros países y territorios incluirá una declaración de la autoridad competente en el lugar de salida en la que se certifique que la planificación del viaje cumple unos requisitos al menos equivalentes a los del presente Reglamento.
3. Para los viajes largos, la autoridad competente del lugar de salida en el tercer país revisará y aprobará en TRACES el cuaderno de a bordo u hoja de ruta antes de la salida.

Artículo 36
Animales que transitan por el territorio de la Unión

Cuando los animales se transportan desde un lugar de origen en un tercer país hasta un lugar de destino en el mismo u otro tercer país y transiten por el territorio de la Unión, los operadores se asegurarán de que se cumplen las normas del presente Reglamento durante la parte del viaje que se desarrolle en el territorio de la Unión, excepto las disposiciones sobre la duración máxima de los viajes establecidas en el artículo 27, apartados 1, 2 y 3, el artículo 28, el artículo 29, apartados 1 y 2, y el punto 2.2 del capítulo V del anexo I.

CAPÍTULO VIII

OBLIGACIONES DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 37
Formaciones

1. A efectos del artículo 10, los Estados miembros designarán a la autoridad competente responsable de:
 - a) garantizar que los conductores, cuidadores y responsables del bienestar animal que participan en el transporte de animales tengan acceso a cursos de formación que resulten pertinentes para las especies y categorías de animales en cuestión;

- b) mantener una lista de los cursos de formación aprobados a los que tienen acceso los conductores, cuidadores y responsables del bienestar animal encargados de garantizar el bienestar de los animales durante el transporte;
 - c) organizar un examen final independiente para comprobar los conocimientos de los conductores, cuidadores y responsables del bienestar animal, cuyo contenido será pertinente para las categorías de animales en cuestión y corresponderá a la fase de transporte de que se trate;
 - d) expedir los certificados de competencia que acrediten la superación del examen final independiente;
 - e) determinar el contenido de los cursos de formación a que se refiere la letra a) y las modalidades del examen a que se refiere la letra b).
2. En los cursos de formación que se mencionan en el apartado 1 deberán cubrirse, como mínimo, las siguientes competencias, conocimientos y capacidades:
- a) las obligaciones en materia de bienestar animal, en particular las establecidas en los anexos I y II;
 - b) el comportamiento específico de los animales de cada especie y sus necesidades fisiológicas y etológicas durante un viaje;
 - c) las formas de minimizar los riesgos para el bienestar de los animales durante un viaje;
 - d) el reconocimiento de las expresiones de emociones positivas y negativas de los animales, incluido cualquier signo de sufrimiento durante un viaje;
 - e) la utilización y el mantenimiento del equipo empleado para los animales alojados en los medios de transporte;
 - f) los métodos para el seguimiento de los indicadores, con arreglo al artículo 26; así como
 - g) los planes de contingencia contemplados en el artículo 8.

Artículo 38
Certificado de competencia

1. La autoridad competente concederá un certificado de competencia en TRACES siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
- a) el solicitante ha superado con éxito el examen final a que se refiere el artículo 37, apartado 1, letra c);
 - b) el solicitante ha presentado una declaración por escrito en la que declara que no ha cometido ninguna infracción grave con arreglo a lo dispuesto en el artículo 44 durante los tres años anteriores a la fecha de solicitud de dicho certificado.

2. La autoridad competente no concederá el certificado de competencia si otra autoridad competente ha prohibido al solicitante que manipule animales.
3. El certificado de competencia incluirá la información que figura en la sección 4 del anexo V. Será válido durante un período máximo de cinco años a partir de la fecha de expedición.
4. Los Estados miembros reconocerán los certificados de competencia válidos expedidos en otros Estados miembros.
5. Los Estados miembros podrán reconocer como equivalentes a certificados de competencia, a efectos del presente Reglamento, las cualificaciones obtenidas con otros fines, a condición de que se obtengan en condiciones equivalentes a las establecidas en el presente artículo. Las autoridades competentes publicarán y actualizarán a través de internet una lista de cualificaciones reconocidas como equivalentes al certificado de competencia.
6. Las autoridades competentes revocarán en TRACES un certificado de competencia concedido en virtud del presente Reglamento en caso de que la persona titular de dicho certificado ya no disponga de las competencias, los conocimientos o la comprensión suficientes para llevar a cabo su labor.

Artículo 39
Designación de los puntos de salida

Los Estados miembros:

- a) designarán los puntos de salida a través de los cuales se pueden transportar animales a terceros países;
- b) registrarán en TRACES los puntos de salida designados en su territorio y actualizarán periódicamente esta información.

Esta información se publicará en TRACES.

Artículo 40
Inspección de los buques destinados al transporte de ganado durante las operaciones de carga y descarga

1. Antes de cargar animales en un buque destinado al transporte de ganado, la autoridad competente inspeccionará el buque para comprobar que se cumplen, en particular, las siguientes condiciones:
 - a) el buque destinado al transporte de ganado está construido y equipado para el número y tipo de animales que se transporten;
 - b) los compartimentos destinados a los animales están en buen estado de conservación;

- c) el equipamiento indicado en el capítulo IV del anexo I se mantiene en buenas condiciones de funcionamiento.
 - d) la clasificación del perfil de riesgo del buque destinado al transporte de ganado es de riesgo normal o bajo de conformidad con el Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.
2. Antes de cargar animales en un buque destinado al transporte de ganado o de descargarlos de este, la autoridad competente inspeccionará el buque para comprobar que se cumplen las siguientes condiciones:
- a) los animales están en condiciones de proseguir el viaje;
 - b) las operaciones de carga y descarga se efectúan con arreglo a lo dispuesto en el punto 2 del capítulo III del anexo I;
 - c) el suministro de alimento y agua es conforme a lo dispuesto en el punto 2 del capítulo IV del anexo I.

Artículo 41

Organismos de enlace para la protección de los animales durante el transporte

1. Los organismos de enlace para la protección de los animales durante el transporte, designados de conformidad con el artículo 103, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/625, se encargarán, junto con las labores y responsabilidades contempladas en el Reglamento (UE) 2017/625, de las siguientes tareas:
- a) la prestación de asistencia mutua para facilitar una aplicación fluida del presente Reglamento, en particular en caso de que se produzcan retrasos en el transporte o que terceros países rechacen partidas de animales transportados por carretera, ferrocarril o buque;
 - b) el intercambio de asesoramiento y mejores prácticas en relación con el cumplimiento del presente Reglamento.
2. La Comisión organizará reuniones periódicas de la red de organismos de enlace a que se refiere el apartado 1, con el fin de facilitar la aplicación uniforme del presente Reglamento dentro de la Unión.

CAPÍTULO IX SANCIONES

Artículo 42

Medidas y sanciones para garantizar el cumplimiento

Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) 2017/625, los Estados miembros establecerán las normas relativas a las medidas y sanciones aplicables contra la persona física que haya infringido el presente Reglamento o la persona jurídica considerada responsable de

haberlo infringido. En particular, los Estados miembros realizarán sistemáticamente las acciones siguientes:

- a) investigar presuntas infracciones para confirmar o eliminar la sospecha;
- b) tomar las medidas adecuadas cuando se detecte una infracción, en particular para ponerle fin; y
- c) aplicar sanciones de conformidad con el presente capítulo y con el Reglamento (UE) 2017/625 contra la persona física que haya infringido el presente Reglamento o contra la persona jurídica considerada responsable de haberlo infringido.

Artículo 43

Sanciones en caso de infracción del presente Reglamento

1. Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) 2017/625, los Estados miembros velarán por que, de conformidad con el presente Reglamento y con el Derecho nacional, se impongan sanciones administrativas a toda persona física que haya infringido el presente Reglamento o toda persona jurídica considerada responsable de haberlo infringido. Como alternativa, los Estados miembros podrán aplicar sanciones penales.
2. Los Estados miembros garantizarán que las sanciones que se impongan de conformidad con el presente Reglamento y las disposiciones aplicables del Derecho nacional sean proporcionadas a la gravedad de las infracciones y de un rigor adecuado para castigar y disuadir de manera efectiva de que se cometan nuevas infracciones.
3. Al determinar las sanciones, en particular al fijar el importe de las sanciones pecuniarias de conformidad con el apartado 5, los Estados miembros tendrán en cuenta la naturaleza, la gravedad y el alcance de la infracción, incluidos el perjuicio para el bienestar de los animales de que se trate, su número, tipo, edad o vulnerabilidad, la duración de la infracción, su repetición y la acumulación de infracciones simultáneas, así como si la infracción se cometió deliberadamente o por negligencia.
4. Se considerarán como agravantes las siguientes circunstancias:
 - a) las infracciones cometidas mediante prácticas fraudulentas o engañosas, o utilizando documentos o certificados falsificados o que se sabe que son inválidos;
 - b) la realización deliberada de declaraciones falsas o engañosas en los cuadernos de a bordo u hojas de ruta.
5. En caso de infracción grave, los Estados miembros velarán por que dicha infracción se castigue con una sanción pecuniaria administrativa de cuantía mínima equivalente, por lo menos, al valor de la partida. En caso de infracción grave reiterada a lo largo de un período de tres años, los Estados miembros velarán por que

dicha infracción se castigue con sanciones pecuniarias administrativas de cuantía mínima equivalente, por lo menos, al doble del valor de la partida.

Los Estados miembros podrán tener en cuenta la situación económica de la persona física que haya cometido la infracción o de la persona jurídica considerada responsable de la infracción para garantizar el carácter disuasorio de las sanciones. A tal fin, los Estados miembros podrán aplicar, de conformidad con su Derecho nacional, un sistema en el que la sanción pecuniaria impuesta se calculará como porcentaje del volumen de negocios del operador considerado responsable de la infracción.

Artículo 44
Infracciones graves

Se considerarán graves las siguientes infracciones cuando se cometan deliberadamente o por negligencia:

- a) se transportan animales con heridas abiertas graves, prolapsos y extremidades rotas;
- b) los animales se transportan antes de la edad mínima autorizada;
- c) la altura vertical proporcionada a los animales transportados no alcanza el 80 % de la altura vertical que se exige de conformidad con el punto 6 del capítulo III del anexo I;
- d) el espacio disponible para los animales transportados no alcanza el 80 % del espacio disponible que se exige de conformidad con el capítulo VII del anexo I;
- e) la duración del viaje supera en un 30 % la duración máxima de viaje autorizada, sin incluir los períodos de descanso;
- f) los animales acuáticos se transportan sin control de los parámetros del agua que se definen en el anexo II;
- g) los animales se transportan en viajes largos sin disponer de una autorización del organizador, una autorización del transportista, un certificado de aprobación de un medio de transporte o un certificado de competencia del conductor o del cuidador;
- h) los animales se transportan en viajes largos sin que la autoridad competente haya aprobado el cuaderno de a bordo u hoja de ruta;
- i) los animales se transportan a un destino en un tercer país sin disponer de un certificado válido para el transporte de animales a terceros países de conformidad con el artículo 33.

Artículo 45
Otras sanciones

1. Las sanciones previstas en el presente capítulo se entenderán sin perjuicio de otras sanciones que las autoridades competentes puedan adoptar en caso de infracción comprobada, tales como:
 - a) la inmovilización del vehículo o buque destinado al transporte de ganado implicado en la infracción;
 - b) el decomiso del vehículo o del buque destinado al transporte de ganado o de los animales transportados;
 - c) la suspensión o revocación de la autorización del organizador o del transportista;
 - d) la suspensión o el cese de la totalidad o parte de las actividades económicas del operador relacionadas con el transporte de animales.
2. Los Estados miembros determinarán la duración de las sanciones a que se refiere el apartado 1.

CAPÍTULO X
DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

Artículo 46
Informe sobre el estado del bienestar animal en el transporte

1. Sobre la base de los datos registrados en TRACES de conformidad con el artículo 26 y de cualquier otra información pertinente, la Comisión publicará, a más tardar el [cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, a continuación, cada cinco años, un informe de seguimiento sobre la situación del bienestar animal en lo referente al transporte en la Unión.
2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria para la elaboración del informe previsto en el apartado 1.

Artículo 47
Modificación de los anexos

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 48 a fin de actualizar las normas técnicas que figuran en el anexo I, capítulos I, II, V y VII, y en el anexo II, con vistas a tomar en consideración los avances técnicos y científicos cuando estén disponibles, en particular los dictámenes científicos de la EFSA, así como las repercusiones sociales, económicas y medioambientales, en relación con:
 - a) el diseño y el mantenimiento de los medios de transporte;

- b) el equipo empleado para la manipulación;
 - c) los requisitos en materia de agua, en particular los niveles máximos para los parámetros aplicables, y los requisitos de control;
 - d) los requisitos de alimentación;
 - e) la aptitud de los animales para el transporte
 - f) las prácticas de carga y descarga;
 - g) la manipulación durante y después de las actividades de transporte;
 - h) las condiciones a bordo de los buques de carga rodada y el transporte aéreo;
 - i) las prácticas de transporte;
 - j) los requisitos de espacio disponible y densidad animal.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución de conformidad con el artículo 49 a fin de actualizar los modelos de cuadernos de a bordo u hojas de ruta que figuran en el anexo III y el modelo de certificado establecido en el anexo IV.

Artículo 48
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el apartado 2 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del apartado 2 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 49
Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos creado en virtud del artículo 58, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 178/2002. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 50
Competencias de ejecución relativas a los documentos

La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 49, normas para la aplicación uniforme de los artículos 6, 9, 12, 13 y 38 en relación con las normas para la expedición de autorizaciones, certificados y cuadernos de a bordo u hojas de ruta en formato electrónico y para el uso de la firma electrónica.

CAPITULO XI

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 51

Protección de datos en el marco de las autorizaciones, los cuadernos de a bordo u hojas de ruta, los sistemas de seguimiento en tiempo real del posicionamiento y los certificados

1. En el caso de las autorizaciones contempladas en el capítulo II, los cuadernos de a bordo u hoja de ruta a que se refiere el capítulo IV y los certificados previstos en el capítulo VIII, la Comisión y los Estados miembros serán corresponsables del tratamiento en el sentido del artículo 28 del Reglamento (UE) 2018/1725 y del artículo 26 del Reglamento (UE) 2016/679, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1715.
2. A efectos de los sistemas de seguimiento en tiempo real del posicionamiento a que se refiere el artículo 24, la Comisión será el responsable del tratamiento en el sentido del artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2018/1725.

3. La Comisión solo podrá acceder a los datos registrados en el sistema de información a que se refiere el artículo 24, apartado 3, con el fin de obtener en TRACES la información contemplada en el artículo 24, apartado 5.
4. Además de las categorías de datos tratadas con arreglo al artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1715, los datos recogidos mediante el sistema de posicionamiento en tiempo real a que se refiere el artículo 24 y los datos del cuaderno de a bordo u hoja de ruta relacionados con el nombre y el número de teléfono del conductor también se tratarán exclusivamente a efectos de la realización de controles oficiales y otras actividades oficiales, tal como se definen en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2017/625.
5. El registro de los datos de posicionamiento a intervalos cortos se conservará en el sistema de información mencionado en el artículo 24, apartado 3, durante un período de seis años.
6. TRACES conservará los datos personales relacionados con las autorizaciones a que se refiere el capítulo II y los certificados contemplados en el capítulo VIII durante todo el período de validez de dichas autorizaciones y certificados y durante un período de seis años tras su expiración o revocación.

Artículo 52

Medidas nacionales más estrictas

El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros adopten medidas nacionales más estrictas destinadas a mejorar la protección de los animales durante el transporte que se desarrolle íntegramente en el territorio de un Estado miembro, o durante el transporte que tenga lugar exclusivamente entre un lugar de salida en el territorio de un Estado miembro y un lugar de destino en un tercer país, siempre que dichas medidas no interfieran con el correcto funcionamiento del mercado interior.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de estas normas nacionales antes de su adopción. La Comisión las pondrá en conocimiento de los demás Estados miembros.

Artículo 53

Aplicación para dispositivos móviles

1. A más tardar el [cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión desarrollará y pondrá a disposición de los operadores y las autoridades competentes una aplicación para dispositivos móviles que permita llevar a cabo las tareas administrativas relacionadas con el transporte de animales. La solicitud tendrá al menos las siguientes funcionalidades conectadas a TRACES:
 - a) creación y actualización de secciones de un cuaderno de a bordo u hoja de ruta por parte de usuarios de TRACES registrados;
 - b) presentación de un cuaderno de a bordo u hoja de ruta para su aprobación;

- c) cálculo del espacio disponible requerido;
 - d) herramientas para verificar la aptitud para el transporte;
 - e) herramientas para comprobar las previsiones meteorológicas.
2. A más tardar [cinco años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 49, especificaciones detalladas para el desarrollo de la aplicación contemplada en el apartado 1.

Artículo 54
Informes y evaluación

- 1. A más tardar el [*diez años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], la Comisión llevará a cabo una evaluación del presente Reglamento y presentará un informe sobre las principales conclusiones al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.
- 2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria para la elaboración del informe previsto en el apartado 1.

Artículo 55
Excepción

No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros podrán seguir aplicando las actuales disposiciones nacionales relativas al transporte de animales dentro de sus regiones ultraperiféricas, que partan de dichas regiones o lleguen a ellas. Informarán de ello a la Comisión.

CAPITULO XII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 56
Derogaciones

- 1. Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo.
- 2. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VI.

Artículo 57
Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo

El Reglamento (CE) n.º 1255/97 del Consejo queda modificado como sigue:

En el artículo 3 se añaden las letras siguientes:

- «e) estar equipados para las especies y categorías de animales que alberguen;
- f) disponer de un tamaño suficiente para dar cabida al menos a la carga de un camión de animales, al tiempo que se respetan los requisitos de espacio disponible fijados en las Directivas 2008/119/CE⁶⁰ y 2008/120/CE del Consejo⁶¹.».

En el artículo 5 se añade la letra siguiente:

- «j) gestionar un sistema de reserva en TRACES que permita a los organizadores consultar y reservar las franjas horarias disponibles.».

Artículo 58

Disposición transitoria

El punto 2, letra e), del capítulo I del anexo I, el capítulo V del anexo I, el punto 3.1 del capítulo VI del anexo I y el capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo seguirán aplicándose hasta la fecha de aplicación del punto 1, letra h), del capítulo I del anexo I, de los artículos 27 a 30 y del capítulo VII del anexo I del presente Reglamento.

Artículo 59

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir de la fecha en que se cumplan dos años de la entrada en vigor del presente Reglamento, salvo disposición que se especifique de otro modo en los apartados 3 y 4.
3. El artículo 13, apartado 2, letra d), el artículo 44, apartado 5, el artículo 44, el punto 10 del capítulo I del anexo I, el punto 2.5 del capítulo II del anexo I y el punto 3.3 del capítulo V del anexo I serán aplicables a los tres años de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
4. El artículo 24, apartados 1 a 4, el artículo 51, los artículos 27 a 30, el capítulo VII, el punto 1, letra h), del capítulo I del anexo I y el capítulo VII del anexo I serán aplicables a los cinco años de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

⁶⁰ Directiva 2008/119/CE del Consejo, de 18 de diciembre de 2008, relativa a las normas mínimas para la protección de terneros (DO L 10 de 15.1.2009, p. 7).

⁶¹ Directiva 2008/120/CE del Consejo, de 18 de diciembre de 2008, relativa a las normas mínimas para la protección de cerdos (DO L 47 de 18.2.2009, p. 5).

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta*

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

1.2. Política(s) afectada(s)

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

1.4.4. Indicadores de rendimiento

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

- 2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*
- 2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*
- 2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones*

3.2.2. *Resultados estimados financiados con créditos de operaciones*

3.2.3. *Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos*

3.2.3.1. *Necesidades estimadas de recursos humanos*

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

3.2.5. *Contribución de terceros*

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

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

1.2. Política(s) afectada(s)

Rúbrica 1: Mercado único, innovación y economía digital

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

una acción nueva

una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁶²

la prolongación de una acción existente

una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

La propuesta tiene por objeto mejorar la protección de los animales durante el transporte, contribuyendo tanto a un mayor bienestar como a una producción alimentaria más sostenible.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º

Actualizar las condiciones actuales para el transporte de animales a la luz de los últimos avances científicos y tecnológicos con el fin de garantizar un mayor nivel de bienestar y una mejor calidad de los alimentos de origen animal.

Contribuir a una aplicación armonizada y más efectiva de las normas en materia de transporte de animales a escala de la UE, reforzando los controles oficiales relacionados con la protección de los animales durante el transporte y digitalizando todo el proceso de transporte de animales con el fin de reducir la carga administrativa que recae sobre los operadores y las autoridades competentes.

⁶² Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

Objetivo específico n.º 1

- Disminuir la duración de los viajes
- Lograr un enfoque más armonizado y unificado para calcular la duración de los viajes de los animales de abasto y de las cinco especies principales de animales de granja.
- Aumentar el espacio disponible
- Establecer unas condiciones más claras y específicas para las diferentes especies y categorías de animales
- Mejorar las condiciones para el transporte de categorías vulnerables de animales, como hembras gestantes, terneros no destetados o gallinas ponedoras que se encuentran al final de su vida útil
- Mejorar las condiciones de los buques destinados al transporte de ganado
- Certificación externa del cumplimiento más allá de las fronteras de la Unión
- Fijar unas condiciones más estrictas para la exportación de animales de la UE a terceros países
- Determinar unos requisitos nuevos y más específicos para el transporte de perros, gatos y animales acuáticos
- Establecer unas normas más claras para reducir la exposición de los animales durante el transporte a temperaturas extremas (es decir, muy bajas o extremadamente altas)

Objetivo específico n.º 2

- Reducir las distorsiones del mercado interior
- Modernizar las herramientas de intercambio de información
- Digitalizar todo el proceso y reducir los trámites y la carga administrativa
- Lograr un enfoque armonizado del sistema de sanciones y una comprensión común del nivel de gravedad de los incumplimientos
- Establecer un sistema de seguimiento en tiempo real que garantice una mejor respuesta en caso de incidentes durante el transporte

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

Objetivo específico n.º 1:

- Duración de los viajes
- Número y porcentaje de animales heridos durante el transporte
- Número y porcentaje de animales con problemas relacionados con la salud y el estado físico (estrés térmico por frío o calor, sed y hambre prolongados)
- Número y porcentaje de animales muertos a la llegada
- Número de transportes de animales
- Menos incumplimientos

Objetivo específico n.º 2:

- Utilización de una aplicación digital basada en TRACES pendiente de desarrollar.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

La propuesta tiene por objeto mejorar el bienestar de los animales y facilitar un nivel armonizado de aplicación y cumplimiento. La propuesta actualiza las normas sobre el bienestar de los animales durante el transporte de conformidad con los últimos avances científicos y tecnológicos con el fin de mejorar el bienestar animal y garantizar una competencia leal para los operadores de empresas. El sistema TRACES seguiría desarrollándose para gestionar todas las certificaciones, autorizaciones y aprobaciones por vía electrónica, lo que permitiría a las autoridades competentes de la UE acceder a los datos pertinentes para el transporte de animales. Además, desde TRACES se podrá realizar un seguimiento en directo de los vehículos de carretera con el fin de controlar mejor que se respeta la duración de los viajes.

La necesidad de disponer de recursos financieros se inicia en 2024, para sufragar un estudio de las modalidades de uso de las nuevas tecnologías y la digitalización para facilitar la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre bienestar animal durante el transporte. Los años siguientes se dedicarían a diseñar y mantener estas herramientas.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

Desde la adopción del Reglamento sobre el transporte, la ciencia ha evolucionado, la tecnología permite que las normas se ejecuten con mayor eficiencia y la preocupación de los ciudadanos de la UE por el bienestar animal ha aumentado. Los

Estados miembros a menudo tienen dificultades a la hora de interpretar las mismas disposiciones, lo que con frecuencia conlleva niveles de aplicación diferentes de las normas en materia de transporte en los distintos Estados miembros. Además, los Estados miembros han adoptado sus propias normas sobre bienestar, con las que establecen nuevos requisitos en consonancia con los datos científicos más recientes. Esto implica distorsiones en el mercado interior y en las condiciones de competencia para todos los agentes implicados.

La presente propuesta incorpora los dictámenes científicos más recientes al sector del transporte, contribuye tanto al comercio de animales como de alimentos de origen animal, respetando unas condiciones de competencia equitativas, y ayuda a mejorar el bienestar del ganado en toda la UE. El mercado interior mejoraría, y los elevados valores de la UE en materia de bienestar animal se fomentarían más fácilmente a escala mundial.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

El control de adecuación (evaluación) de la legislación de la UE en materia de bienestar animal pone de manifiesto que los importantes avances científicos y tecnológicos, las nuevas tendencias sociales y los retos en materia de sostenibilidad no se reflejan plenamente en el Reglamento actual. Los Estados miembros han abordado estas disparidades en el ámbito científico a través de la legislación nacional, con lo que han contribuido a crear unas condiciones de competencia desiguales en toda la Unión.

Además, ha quedado patente que las normas actuales sobre transporte son difíciles de aplicar y hacer cumplir, lo que da lugar a un nivel fragmentado de bienestar animal y a unas condiciones de competencia desiguales en el mercado de la UE.

Los intercambios con las autoridades competentes de los Estados miembros, las distintas partes interesadas, los resultados de las auditorías de la Comisión y las mejores prácticas determinadas por los expertos nacionales muestran que son necesarias unas normas y responsabilidades más claras para facilitar una aplicación y una ejecución armonizados en toda la Unión.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

El Reglamento debe formar parte del capítulo sobre alimentación del Programa para el Mercado Único y trabajará en sinergia con la política agrícola común. Aunque esta propuesta tenderá a promover el bienestar animal a través de la demanda de los consumidores, la PAC cuenta con diversos instrumentos para mejorar el bienestar de los animales productores de alimentos mediante subvenciones a los productores (regímenes ecológicos, medidas de desarrollo rural sobre bienestar animal, inversiones, formación, servicios de asesoramiento, regímenes de calidad, etc.).

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

Los costes se financiarán con cargo al capítulo sobre alimentación del Programa para el Mercado Único, dado que los objetivos del presente Reglamento contribuyen a una

de las finalidades más importantes del programa, esto es, la producción sostenible y resiliente de alimentos, así como a los objetivos de la estrategia «De la Granja a la Mesa» de la UE.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

- en vigor desde el [DD.MM]AAAA hasta el [DD.MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

✓ duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2024 hasta 2027
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁶³

✓ Gestión directa por la Comisión

- ✓ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- ✓ por las agencias ejecutivas

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

⁶³ Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

– Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

[...]

[...]

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

El Reglamento incluye disposiciones para recopilar datos e indicadores anuales sobre el bienestar animal.

El Reglamento exige que los Estados miembros y los operadores introduzcan toda la información en TRACES y que las autoridades competentes de los Estados miembros comuniquen anualmente a la Comisión los datos a efectos de seguimiento y evaluación.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

De conformidad con la declaración sobre gobernanza de la Comisión Europea, la DG de Salud y Seguridad Alimentaria (SANTE) lleva a cabo sus operaciones con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, trabaja de manera abierta y transparente y respeta el elevado nivel esperado de normas profesionales y éticas.

Las acciones destinadas a mejorar la protección de los animales durante el transporte se llevarán a cabo mediante gestión directa, utilizando los medios de ejecución que ofrece el Reglamento Financiero: la gestión directa permite establecer acuerdos de subvención o contratos con los beneficiarios/contratistas directamente implicados en actividades de interés para las políticas de la Unión. La Comisión garantiza el seguimiento directo del resultado de las acciones financiadas. Las modalidades de pago de las acciones financiadas se adaptarán a los riesgos correspondientes a las operaciones financieras.

A fin de garantizar la eficacia, eficiencia y economía de los controles de la Comisión, la estrategia de control se orientará hacia un equilibrio de controles *ex ante* y *ex post* y se centrará en tres fases clave de la ejecución de subvenciones/contratos, de conformidad con el Reglamento Financiero:

- la selección de propuestas/licitaciones que se ajusten a los objetivos estratégicos del Reglamento;
- los controles operativos, de seguimiento y *ex ante* que abarquen la ejecución del proyecto, la contratación pública, la prefinanciación y los pagos intermedios y finales;
- los controles *ex post* en los locales de los beneficiarios también se llevarán a cabo, por lo general sobre una muestra de transacciones basada en el riesgo por motivos de eficiencia.

La Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria (DG SANTE) está sujeta a controles administrativos, incluidos el control presupuestario, los informes anuales del Tribunal de Cuentas Europeo y del Servicio de Auditoría Interna de la Comisión, la aprobación de la gestión anual para la ejecución del presupuesto de la UE y las posibles investigaciones que puede realizar la OLAF para procurar que se utilicen correctamente los recursos asignados.

De conformidad con el marco de control interno de la Comisión⁶⁴, la DG SANTE ha elaborado una estrategia de control interno que se centra en la gestión financiera y su conformidad con el Reglamento Financiero, especialmente en lo que se refiere a los cinco objetivos de control⁶⁵ y a los principios fundamentales de tener unos controles rentables y efectivos y aplicar medidas de lucha contra el fraude. El Consejo de Administración de la DG SANTE adopta la estrategia, que es un documento en evolución que se actualiza periódicamente.

El director responsable de la gestión de riesgos y el control interno de la DG SANTE está a cargo también de coordinar la elaboración, actualización y comunicación de la estrategia de control a todo el personal afectado. Para ello, el director inicia cada año una evaluación anual del sistema de control interno que se integra en el informe anual de actividades de la DG SANTE.

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

La gestión de riesgos está plenamente integrada en el ciclo de planificación y control de la DG SANTE. Los riesgos más importantes se identifican en el ejercicio anual de evaluación de riesgos. La atención se centra en la exposición al riesgo residual, teniendo en cuenta todas las medidas que ya se hayan adoptado para paliar el riesgo. El ejercicio concluye con debates a un nivel jerárquico alto presididos por el Director General. Los denominados «riesgos críticos» se comunican al Comisario junto con un plan de acción para reducirlos a un nivel aceptable. Para supervisar la ejecución de los planes de acción, se elabora un informe de situación que se transmite al Comisario en el contexto del informe intermedio.

La DG SANTE ha integrado la gestión de riesgos en sus procesos de ejecución presupuestaria. En cada fase del proceso de gestión financiera, se detectan posibles riesgos, cuestiones o problemas.

La ejecución del nuevo Reglamento se centra en la adjudicación de contratos públicos, así como de varias subvenciones destinadas a actividades y organizaciones específicas.

Los contratos públicos se celebrarán principalmente en ámbitos como el desarrollo de productos informáticos, así como la asistencia y los estudios en ese campo.

⁶⁴ C(2017) 2373 de 19.4.2017.

⁶⁵ Según el modelo COSO que se ha adoptado en la última versión del marco de control interno de la Comisión: C(2017) 2373 de 19.4.2017, Comunicación de la Comisión sobre la revisión del marco de control interno [C(2017) 2373 de 19.4.2017], que sustituye a las normas de control interno establecidas en el doc. SEC(2001) 2037 y revisadas en el doc. SEC(2007) 1341.

Los principales riesgos son los siguientes:

- riesgo de no lograr plenamente los objetivos del Reglamento debido a una adopción insuficiente, a la calidad de los proyectos o contratos seleccionados, o a retrasos en la ejecución de estos;

riesgo de uso ineficiente o mala gestión económica de los fondos adjudicados, tanto en el caso de las subvenciones (complejidad de las normas de financiación) como para la contratación pública (número limitado de proveedores económicos con los conocimientos especializados necesarios, de modo que no hay posibilidades suficientes de comparar las ofertas de precios en algunos sectores);

- riesgo para la reputación de la Comisión, si se descubren fraudes o actividades delictivas; solo se puede obtener una garantía parcial de los sistemas de control interno de terceros, ya que los contratistas y los beneficiarios están utilizando su propio sistema de control.

La Comisión puso en marcha procedimientos internos encaminados a hacer frente a los riesgos señalados. Los procedimientos internos se ajustan plenamente a lo dispuesto en el Reglamento Financiero y comprenden consideraciones de rentabilidad y medidas de lucha contra el fraude. En este marco, la Comisión continúa explorando posibilidades para mejorar la gestión y conseguir una mayor eficiencia. El marco de control se caracteriza fundamentalmente por los aspectos siguientes:

Controles antes y durante la ejecución de los proyectos:

- Se pondrá en marcha un sistema adecuado de gestión de proyectos que esté centrado en las contribuciones de los proyectos y los contratos a los objetivos de las políticas, garantice la participación sistemática de todos los agentes, establezca la presentación periódica de informes sobre gestión de proyectos completada con visitas *in situ*, en función de cada caso, incluidos informes sobre los riesgos a la alta dirección, y que mantenga una flexibilidad presupuestaria adecuada.

- Se utilizan modelos de acuerdos de subvención y de contratos de servicio elaborados dentro de la Comisión. En estos modelos se contemplan una serie de disposiciones de control tales como los certificados de auditoría, las garantías financieras, las auditorías *in situ* y las inspecciones de la OLAF. Las normas que regulan la subvencionabilidad de los gastos se están simplificando, por ejemplo, mediante la utilización de costes unitarios, sumas a tanto alzado, contribuciones no vinculadas a los costes y otras posibilidades que ofrece el Reglamento Financiero. Con ello se reducirá el coste de los controles y se hará hincapié en las comprobaciones y los controles de las zonas de alto riesgo.

- Todo el personal firma el código de buena conducta administrativa. Además, el personal que participa en el procedimiento de selección o en la gestión de los acuerdos de subvención o contratos debe (también) firmar una declaración de ausencia de conflictos de interés. El personal asiste regularmente a sesiones de formación y participa en redes de intercambio de las mejores prácticas.

- La ejecución técnica de los proyectos será objeto de verificaciones documentales periódicas basadas en los informes de situación técnicos de los contratistas y los

beneficiarios; también se celebran reuniones y se visita *in situ* a los contratistas o beneficiarios, en función de cada caso.

Controles al final del proyecto: Se llevan a cabo auditorías *ex post* sobre una muestra de transacciones para verificar sobre el terreno la admisibilidad de las declaraciones de gastos. Con estos controles, se pretende prevenir, detectar y corregir los errores materiales relativos a la legalidad y la regularidad de las transacciones financieras. A fin de conseguir una gran repercusión de los controles, la selección de los beneficiarios que se vayan a auditar puede combinar una selección basada en el riesgo con un muestreo aleatorio. Siempre que sea posible, se prestará atención a los aspectos operativos durante la auditoría *in situ*.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Las estrategias de control interno de la Comisión y de la DG SANTE tienen en cuenta los principales factores de coste y los esfuerzos que ya se han realizado durante varios años para reducir el coste de los controles, sin poner en peligro su efectividad. Los sistemas de control vigentes han demostrado su capacidad de prevenir o detectar errores o irregularidades, y en caso de que haberlos, de rectificarlos.

2.3. **Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades**

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

De conformidad con el artículo 325 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), la UE y sus Estados miembros deben combatir el fraude y cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la UE. De conformidad con el artículo 317 del TFUE y el artículo 36 del Reglamento Financiero⁶⁶, la Comisión Europea debe ejecutar el presupuesto de la Unión con arreglo al principio de buena gestión financiera, aplicando un control interno eficaz y eficiente⁶⁷ que incluye la prevención, detección, corrección y seguimiento de fraudes e irregularidades.

En cuanto a las actividades en gestión directa, la Comisión adoptará las medidas adecuadas para garantizar que los intereses financieros de la Unión Europea queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, mediante la realización de controles efectivos y, si se detectan irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades abonadas indebidamente y, cuando proceda, la imposición de sanciones efectivas,

⁶⁶ Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

⁶⁷ Comunicación a la Comisión sobre la revisión del marco de control interno [C(2017) 2373], que se adoptó el 19.4.2017 (principio 8, característica 8.2) [documento en inglés].

proporcionadas y disuasorias. A tal efecto, la Comisión adoptó una estrategia de lucha contra el fraude, cuya última actualización tuvo lugar en abril de 2019 [COM(2019) 196] con el plan de acción revisado de julio de 2023 [COM(2023) 405]. Las direcciones generales y las agencias ejecutivas han elaborado e implantado sus propias estrategias de lucha contra el fraude a partir de la metodología de la OLAF. En general, estas estrategias se actualizan cada tres años y su implantación es objeto de seguimiento y notificación periódica a los responsables jerárquicos correspondientes.

Para la ejecución presupuestaria en régimen de gestión directa, la Comisión aplica también una serie de medidas tales como:

- las decisiones, los acuerdos y los contratos que resulten de la ejecución del Reglamento facultarán expresamente a la Comisión (en particular a la OLAF) y al Tribunal de Cuentas para realizar auditorías, comprobaciones *in situ* e inspecciones, para recuperar fondos pagados indebidamente y, en su caso, para imponer sanciones administrativas;
- durante la fase de evaluación de una convocatoria de propuestas o una licitación, se comprobará la admisibilidad de los solicitantes o licitadores atendiendo a los criterios de exclusión publicados, sobre la base de declaraciones y del sistema de detección precoz y exclusión (EDES);
- se simplificarán las normas que regulan la admisibilidad de los costes con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento Financiero;
- se ofrecerá con regularidad formación sobre temas relacionados con el fraude y las irregularidades a todo el personal que intervenga en la gestión de los contratos, así como a los auditores y controladores que verifiquen las declaraciones de los beneficiarios sobre el terreno.

El proceso de constitución de garantías del ordenador delegado se basa en la capacidad de los sistemas de control en funcionamiento de detectar deficiencias significativas o repetitivas. Los sistemas de control están compuestos por varios elementos: seguimiento y evaluación de las operaciones, verificaciones *ex ante*, controles *ex post* y auditorías del Servicio de Auditoría Interna y del Tribunal de Cuentas Europeo, además de las auditorías en el ámbito de la salud y la alimentación que realiza la DG SANTE en los Estados miembros de la UE y en terceros países. Todos los agentes implicados desempeñan una función esencial en la prevención y detección del fraude.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁶⁸ .	de países de la AELC ⁶⁹	de países candidatos y candidatos potenciales ⁷⁰	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	03.02.06. Contribuir a lograr un elevado nivel de salud y bienestar para las personas, los animales y los vegetales	CD	NO	NO	NO	NO

⁶⁸ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁶⁹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷⁰ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número 1	Mercado único, innovación y economía digital
--	-------------	--

DG SANTE			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 y ss.	TOTAL
○Créditos de operaciones							
03.02.06. Contribuir a lograr un elevado nivel de salud y bienestar para las personas, los animales y los vegetales	Créditos de compromiso	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		(3)	0	0	0	0	0
TOTAL de los créditos para la DG SANTE	Créditos de compromiso	= 1a + 3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	= 1b + 3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

OTOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
OTOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		-6					
TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	= 4 + 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	= 5 + 6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

TOTAL de los créditos de operaciones (todas las rúbricas operativas)	Créditos de compromiso	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las líneas operativas)		(6)					
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Créditos de compromiso	= 4 + 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Créditos de pago	= 5 + 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la ficha financiera legislativa](#) (anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 y ss.	TOTAL
DG SANTE						
○ Recursos humanos		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL para la DG SANTE	Créditos	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	---	-------	-------	-------	-------	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 y ss.	TOTAL
TOTAL de los créditos	Créditos de compromiso	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040

correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de pago	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040
--	------------------	-------	-------	-------	-------	-------

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027 y ss.		TOTAL	
			RESULTADOS									
	Tipo[1]	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO n.º 2												
- Resultado	Estudio de las modalidades de uso de las nuevas tecnologías y la digitalización para facilitar la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre bienestar animal durante el transporte			0,250								0,250
- Resultado	Desarrollo del sistema en TRACES					0,800		0,600				1,400
- Resultado	Mantenimiento de TRACES					0,050		0,200		0,200		0,450
- Resultado	Desarrollo de la aplicación digital									0,300		0,300
Subtotal del objetivo específico n.º 2				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

Totales		0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
---------	--	-------	-------	-------	-------	-------

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 y ss.	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------------------	-------

RÚBRICA 7					
del marco financiero plurianual					
Recursos humanos ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Otros gastos administrativos	0	0,000	0,000	0,000	0
Subtotal de la RÚBRICA 7					
del marco financiero plurianual	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>al margen de la RÚBRICA 7[2]</u>					
del marco financiero plurianual					
Recursos humanos					
Otros gastos de carácter administrativo					
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual					

TOTAL	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán parcialmente mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁷¹

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027 y ss.
○ Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)				
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	3,5	3,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (Delegaciones)				
01 01 01 01 (Investigación indirecta)				
01 01 01 11 (Investigación directa)				
Otras líneas presupuestarias (especificar)				
○ Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: ETC)⁷²				
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)				
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)				
XX 01 xx yy zz ⁷³	- en la sede			
	- en las Delegaciones			
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)				
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)				
Otras líneas presupuestarias (especificar)				
TOTAL	3,5	3,5	6,5	6,5

XX es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá parcialmente el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Los empleados públicos llevarán a cabo todas las tareas que implican la relación con los Estados miembros, los centros de referencia y las partes interesadas, así como cualquier preparación de legislación.
Personal externo	

⁷² AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal (*intérimaires*); JPD = joven profesional en delegación.

⁷³ Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Los 2 400 millones EUR de gastos operativos con cargo a la línea presupuestaria 03.02.06 en los años 2024 a 2027 se cubrirán mediante reasignación interna dentro de la línea presupuestaria.

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁷⁴	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁷⁴ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos
 - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁷⁵					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo									

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

[...]

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[...]

⁷⁵ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.