Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 8 décembre 2023
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2023/0448(COD)

16405/23
ADD 6

VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	7 décembre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2023) 402 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) nº 1255/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) nº 1/2005 du Conseil

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 402 final.

p.j.: SWD(2023) 402 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.12.2023
SWD(2023) 402 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) nº 1255/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) nº 1/2005 du Conseil

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

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact relative à la révision de la législation de l'UE sur le bien-être des animaux

A. Nécessité d'une action

Pourquoi? Quel est le problème à résoudre?

Depuis l'adoption de la législation actuelle de l'UE sur le bien-être des animaux (principalement dans les années 1990), la science a évolué, les citoyens de l'UE accordent une attention croissante au bien-être animal, et les comportements des consommateurs ont changé, ainsi que leur degré de sensibilisation à cette question. Pour ces raisons, une révision de la législation actuelle de l'UE sur le bien-être des animaux, qui a pour but de contribuer à un système de production alimentaire plus durable dans l'Union, figure parmi les actions relevant de la stratégie «De la ferme à la table».

Comme l'a confirmé une évaluation approfondie («bilan de qualité»), ces évolutions ne sont pas pleinement prises en compte dans la législation actuelle. Les principaux problèmes à résoudre dans la révision de la législation relative à la protection des animaux pendant le transport sont les suivants:

- **le bien-être des animaux pendant le transport est compromis** par certaines conditions de transport, ainsi que par l'absence d'outils modernes et efficaces pour appliquer la législation;
- sur le marché unique, **les conditions de concurrence pour les opérateurs économiques de l'UE sont inégales**, en raison de différences dans la mise en œuvre et l'application des exigences communes de l'UE, ainsi que de législations divergentes relatives à la protection des animaux pendant le transport adoptées au niveau national.

Quels sont les objectifs de cette initiative?

Rapprocher la législation de l'UE des données scientifiques les plus récentes et des attentes des citoyens améliorera considérablement le bien-être de plus d'un milliard d'animaux qui sont, chaque année, transportés dans et entre les États membres, ou exportés vers des pays tiers. Des dispositions plus claires et actualisées, tenant compte des données scientifiques les plus récentes, ainsi qu'une utilisation accrue des technologies modernes, faciliteront le respect de la législation révisée par les exploitants et l'application de cette dernière par les autorités compétentes. En outre, l'initiative contribuera à réduire les distorsions sur le marché unique liées aux conditions de transport d'animaux vivants à des fins économiques. En fin de compte, l'initiative contribuera à un système de production alimentaire plus résilient et plus durable dans l'UE.

Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union?

La nature transfrontière du transport d'animaux requiert une réglementation au niveau de l'UE. Prendre des mesures au niveau national uniquement aurait pour conséquence que les États membres disposeraient tous d'une législation différente, ce qui accentuerait la fragmentation et entraînerait des distorsions de concurrence et des inégalités en matière de bien-être animal dans l'ensemble de l'Union. En adoptant un ensemble de règles actualisées et plus homogènes, les échanges d'animaux au sein de l'Union seraient facilités et se dérouleraient dans des conditions de concurrence plus équitables entre les opérateurs de l'UE. Le marché intérieur serait ainsi amélioré et les principes de l'UE en matière de bien-être animal seraient promus plus facilement au niveau mondial.

B. Les solutions

Quelles sont les options législatives et non législatives envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?

Six mesures ont été recensées pour résoudre les problèmes décrits ci-dessus. Pour certaines d'entre elles, d'autres options ont été envisagées. Sur la base d'une analyse multicritères de leurs incidences sur le bien-être animal et sur les plans économique, social et environnemental, la combinaison suivante d'options privilégiées a été établie (assorties de certaines périodes de transition, le cas échéant):

1) limiter davantage les durées de voyage maximales d'animaux vivants (9 heures au maximum pour les animaux transportés destinés à l'abattage; et pour les autres animaux: 21 heures (+ 24 heures de repos) + 21 heures de voyage);
2) augmenter l'espace disponible dans le véhicule sur la base des recommandations de l'EFSA;
3) appliquer les durées de voyages maximales également pour les exportations d'animaux vivants en provenance de l'UE et exiger des outils supplémentaires afin de veiller à ce que les règles de l'UE soient respectées jusqu'à la destination, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (présence d'un responsable du bien-être animal à bord des navires et respect des normes de sécurité maritime applicables aux navires, par exemple);
4) renforcer les exigences en matière de bien-être animal pour le transport d'animaux vulnérables (par exemple, pour les veaux non sevrés: durée de voyage maximale de 9 heures + 1 heure d'alimentation + 9 heures, si un système d'alimentation efficace est approuvé; âge minimal de cinq semaines et poids minimal de 50 kg pour les veaux non sevrés à transporter);
5) réviser les règles afin de limiter la souffrance des animaux causée par le transport à haute température (si les prévisions météorologiques indiquent une température comprise entre 25 et 30 °C, seuls les voyages de courte durée sont autorisés pendant la journée; si cette température dépasse 30 °C, seuls les voyages de nuit sont autorisés);
6) exploiter au maximum les outils numériques afin de faciliter l'application des règles de transport (par exemple, positionnement en temps réel des véhicules, base de données centrale et application numérique);
7) introduire des règles spécifiques pour le transport de chats et de chiens (par exemple, limites d'âge et règles liées à la température).

Qui soutient quelle option?

Comme l'illustrent les points de vue divergents des parties prenantes, le bien-être animal est un sujet clivant. Les ONG et l'industrie partagent rarement les mêmes opinions, bien qu'elles souscrivent à l'objectif d'améliorer le bien-être animal et de réduire les distorsions du marché intérieur. D'une manière générale, les parties prenantes du secteur sont favorables à l'amélioration des conditions de transport (température, espace disponible, conditions d'exportation renforcées, notamment par voie maritime), mais réticentes à l'idée de limiter davantage les durées de voyage, en particulier en ce qui concerne les exportations d'animaux vivants en provenance de l'UE. Toutefois, le secteur souffre d'une division interne causée par les différences entre les législations nationales des États membres de l'UE, qui entraînent des intérêts divergents au sein du secteur. D'autre part, les ONG ne sont pas favorables à ce que des animaux vivants continuent d'être exportés sous des conditions strictes et préféreraient une interdiction de ces exportations. De même, elles plaident en faveur de durées de voyage maximales beaucoup plus courtes (8 heures maximum pour tous les animaux).

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

L'option privilégiée devrait générer des avantages considérables en matière de bien-être animal. En outre, elle aura une incidence positive sur les transporteurs et les autres opérateurs économiques de l'UE: avec des règles plus harmonisées qu'aujourd'hui, ces derniers bénéficieront de conditions de concurrence plus équitables sur le marché unique. En outre, de meilleures conditions de bien-être pendant le transport réduiront les risques pour la santé animale, les taux de mortalité ainsi que le pourcentage d'animaux malades ou blessés à leur arrivée. Cela réduira le rejet des carcasses dans les abattoirs (ce qui permettra

d'éviter les coûts de destruction des carcasses, estimés à 27 EUR par carcasse), améliorera la qualité de la viande, et générera des gains économiques pour les producteurs, par exemple grâce à une réduction des coûts vétérinaires.

L'initiative apportera également des avantages indirects pour la société, par exemple en contribuant à réduire le risque de résistance aux antimicrobiens et de propagation des zoonoses, et en répondant mieux aux attentes des citoyens en matière de bien-être animal.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les entreprises de transport devront s'adapter aux nouveaux modèles de transport et éventuellement acheter des camions supplémentaires en raison de l'augmentation de l'espace disponible nécessaire aux animaux. Dans le cas du transport maritime, certains devront rénover leurs navires ou en acheter de nouveaux afin de garantir le respect des normes de sécurité maritime.

En moyenne au niveau de l'UE, l'incidence cumulée de l'option privilégiée devrait entraîner une augmentation des coûts de production de 0,014 EUR par kilo de viande, de lait ou d'œufs par an. Les incidences que cette option aurait sur les niveaux de production, et les prix à l'importation, à l'exportation et à la consommation devraient être négligeables (moins de 1 % dans la plupart des cas). Par ailleurs, aucune incidence significative sur la sécurité alimentaire n'est prévue.

En ce qui concerne le caractère abordable des denrées alimentaires, les effets sur les prix à la consommation devraient, en fonction du produit de base, représenter une dépense supplémentaire allant de 2,81 à 14,09 EUR par personne et par an, en fonction du régime alimentaire et des revenus.

Certains coûts existants seront réduits grâce aux économies réalisées par la réduction de la charge administrative liée à la numérisation. Ces économies ont été estimées à 71 000 000 EUR par an.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les micro-entreprises?

Pratiquement toutes les entreprises de l'UE actives dans le transport d'animaux sont des PME au sens de la définition habituelle des PME (plus de 250 salariés). Dans l'ensemble, les incidences économiques sont limitées, répondant ainsi aux besoins des PME. En outre, des périodes de transition suffisamment longues sont prévues afin de faciliter une adaptation en douceur. Par ailleurs, des gains et des économies seront réalisés grâce à une meilleure qualité de la viande, à une diminution du rejet des carcasses et à une plus faible utilisation des médicaments vétérinaires.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Aucune incidence notable n'a été déterminée.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

Non.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Une évaluation générale sera réalisée 10 ans après son entrée en vigueur. À cette fin, la Commission élaborera un rapport de mise en œuvre et d'évaluation, en tenant compte des données collectées sur la base du règlement révisé ainsi que des données du système TRACES et des rapports annuels des États membres sur les contrôles officiels effectués.