

Bruxelles, 7 dicembre 2023
(OR. en)

16405/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0448(COD)**

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

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	7 dicembre 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 770 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 770 final.

All.: COM(2023) 770 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica
il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del
Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Motivi

Nel contesto della strategia "Dal produttore al consumatore"¹, la Commissione ha annunciato l'intenzione di rivedere la normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, compreso il benessere degli animali durante il trasporto. La revisione fa parte del programma di lavoro della Commissione per il 2023². L'elaborazione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali è iniziata nel 1974 con l'obiettivo di migliorare il benessere degli animali e garantire il buon funzionamento del mercato interno. L'attuale normativa sulla protezione degli animali durante il trasporto è stata adottata nel 2004 (regolamento (CE) n. 1/2005³, "regolamento sul trasporto").

La Commissione ha effettuato un vaglio di adeguatezza della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali⁴, che è stato ultimato nel 2022 e dal quale è emerso che le opportunità offerte dai significativi sviluppi scientifici e tecnologici, i cambiamenti nelle preferenze espresse dalla società e le crescenti sfide in materia di sostenibilità non trovano riscontro nell'attuale regolamento. Inoltre le norme vigenti sono difficili da attuare e da applicare, il che comporta un livello frammentato e non ottimale di benessere degli animali durante il trasporto e condizioni di disparità nel mercato interno dell'UE. La valutazione della Commissione della strategia dell'UE sul benessere degli animali (2012-2015)⁵ ha inoltre rilevato che permangono alcuni rischi di conformità connessi al trasporto di animali.

Diverse conclusioni del Consiglio hanno costantemente evidenziato la necessità di norme più rigorose in materia di benessere degli animali quando questi sono spostati nel contesto di un'attività economica⁶. In particolare le conclusioni sul benessere degli animali⁷ del 16 dicembre 2019 sottolineano che il benessere degli animali dovrebbe essere garantito durante il trasporto internazionale su lunga distanza di animali vivi, anche verso paesi terzi.

¹ Comunicazione della Commissione, Una strategia "Dal produttore al consumatore" per un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente (COM(2020) 381 final).

² Commissione europea, *comunicazione della Commissione europea al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Programma di lavoro della Commissione per il 2023 — Un'Unione salda e unita* (COM(2022) 548 final).

³ Regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97 (GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1).

⁴ Commissione europea, documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation* (SWD(2022) 328 final).

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Consiglio dell'Unione europea, *Conclusioni del Consiglio su un marchio a livello di UE relativo al benessere degli animali*, 15 dicembre 2020 (rif. 14047/20) (non disponibile in IT); Consiglio dell'Unione europea, *Conclusioni del Consiglio sul benessere degli animali durante il trasporto marittimo su lunghe distanze verso paesi terzi*, 28 giugno 2021 (rif. 10235/21) (non disponibile in IT).

⁷ Conclusioni del Consiglio sul benessere degli animali — Una parte integrante della produzione animale sostenibile — Conclusioni del Consiglio (16 dicembre 2019) (non disponibile in IT).

Nella sua risoluzione sulla strategia "Dal produttore al consumatore"⁸, il Parlamento europeo ha sottolineato "l'importanza di tenere conto degli ultimi progressi nella scienza in materia di benessere degli animali e di rispondere alle richieste pubbliche, politiche e di mercato di norme relative al benessere degli animali più rigorose". Inoltre, nel 2022, a seguito della relazione della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul trasporto degli animali (commissione ANIT), il Parlamento europeo ha adottato la sua raccomandazione sulla protezione degli animali durante il trasporto con raccomandazioni per la revisione del regolamento sul trasporto⁹.

Nella sua relazione speciale del 2018¹⁰, la Corte dei conti europea ha rilevato che persistono debolezze durante il trasporto. Nel gennaio 2023 la Corte ha pubblicato un'analisi della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto¹¹, in cui sono state sollevate preoccupazioni analoghe.

Obiettivi

La revisione mira a contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile garantendo un livello più elevato di benessere degli animali ed evitando distorsioni sul mercato interno, contribuendo in tal modo al passaggio a un sistema alimentare sostenibile sul piano economico, ambientale e sociale, come stabilito nella strategia "Dal produttore al consumatore". Per questo motivo, la presente proposta introduce misure che favoriscono la macellazione degli animali a livello locale, sostituendo così il trasporto di animali vivi con il trasporto di carcasse e carni. In tal modo, tali misure contribuiranno a rafforzare il principio delle filiere corte e proteggeranno nel contempo gli animali impedendo i lunghi trasporti verso la macellazione.

Anche i trasporti per scopi diversi dalla macellazione dovrebbero essere limitati nell'intento di sostituirli il più possibile con il trasporto di embrioni, sperma e simili, che sono molto più efficienti in termini di numero di animali trasportati, nonché rispettosi dell'ambiente e associati a minori spese.

Gli obiettivi generali della proposta sono i seguenti:

- contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile;
- garantire un livello più elevato di benessere degli animali;
- avvicinare le prescrizioni in materia di benessere degli animali ai più recenti dati scientifici;
- rispondere alle esigenze della società;
- rendere le norme più facili da attuare (anche attraverso la digitalizzazione);

⁸ Risoluzione del Parlamento europeo, del 20 ottobre 2021, su una strategia "Dal produttore al consumatore" per un sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente (2020/2260(INI)).

⁹ Raccomandazione del Parlamento europeo, del 20 gennaio 2022, al Consiglio e alla Commissione in seguito all'esame delle denunce di infrazione e di cattiva amministrazione nell'applicazione del diritto dell'Unione in relazione alla protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione (2021/2736(RSP)).

¹⁰ Il benessere degli animali nell'UE: colmare il divario tra obiettivi ambiziosi e attuazione pratica, europea, Corte dei conti europea, 2018.

¹¹ Il trasporto di animali vivi nell'UE: sfide e opportunità, Corte dei conti europea, 2023.

- garantire il buon funzionamento del mercato interno, sia per gli animali d'allevamento che per gli animali trasportati per altri fini economici.

Più precisamente, gli obiettivi specifici della revisione sono, tra l'altro, i seguenti:

- ridurre i problemi in materia di benessere degli animali legati ai lunghi viaggi e alle ripetute operazioni di scarico e nuovo carico dovute ai vari periodi di riposo;
- garantire che gli animali dispongano di più spazio durante il trasporto;
- migliorare le condizioni di trasporto degli animali vulnerabili;
- evitare di esporre gli animali a temperature estreme;
- facilitare l'applicazione delle norme dell'UE in materia di protezione degli animali, anche attraverso la digitalizzazione;
- proteggere meglio gli animali esportati verso paesi terzi;
- proteggere meglio i gatti e i cani trasportati in relazione a un'attività economica.

La presente proposta legislativa è adottata contemporaneamente a una proposta legislativa relativa al benessere di cani e gatti e alla loro tracciabilità. Le due proposte sono coerenti tra loro.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta è coerente con le norme dell'UE in materia di controlli ufficiali nella filiera agroalimentare¹². La proposta è inoltre coerente con la proposta della Commissione di stabilire norme per il benessere degli cani e dei gatti allevati e detenuti in stabilimenti e di migliorare la tracciabilità dei cani e dei gatti immessi sul mercato e forniti nell'Unione.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta è coerente con gli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia "Dal produttore al consumatore".

La proposta intende operare in sinergia con altre iniziative e politiche dell'UE che riguardano sia gli animali vivi che il trasporto, in particolare la politica dell'UE in materia di sanità animale¹³, le norme dell'UE sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo per i conducenti di camion¹⁴ e le norme sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici¹⁵.

Anche la politica commerciale dell'UE svolge un ruolo nella promozione di norme più rigorose in materia di benessere. La proposta contiene disposizioni nuove e più chiare sulle norme in materia di benessere degli animali applicabili al trasporto di animali vivi da un

¹² Regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari (regolamento sui controlli ufficiali) (GU L 95 del 7.4.2017, pag. 1).

¹³ Regolamento (UE) 2016/429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, relativo alle malattie animali trasmissibili e che modifica e abroga taluni atti in materia di sanità animale (GU L 84 del 31.3.2016, pag. 1).

¹⁴ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹⁵ Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 33).

paese terzo verso l'Unione, nonché disposizioni sulle norme in materia di benessere degli animali applicabili al trasporto di animali vivi dall'Unione verso un paese terzo di destinazione. In entrambi i casi (importazioni ed esportazioni), gli operatori devono garantire che le norme dell'UE in materia di benessere degli animali siano rispettate dal punto di partenza al punto di destinazione. In entrambi i casi è previsto un periodo transitorio di cinque anni che consente agli operatori di adeguarsi.

Infine le norme sulla protezione dei dati (in particolare il regolamento generale sulla protezione dei dati) si applicano alle disposizioni sulla tracciabilità in tempo reale dei veicoli.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 43 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in quanto è necessario eliminare gli ostacoli al trasporto di animali vivi che incidono sul mercato interno dei prodotti di origine animale al fine di garantire il buon funzionamento delle organizzazioni di mercato nel settore degli animali e dei prodotti di origine animale, assicurando nel contempo un elevato livello di protezione del benessere degli animali.

La proposta si basa inoltre sull'articolo 114 TFUE, in quanto mira anche a garantire il buon funzionamento del mercato interno, non solo per gli animali contemplati dalla PAC, ma anche per altri animali, quali gatti e cani, animali da pelliccia, alcuni tipi di animali selvatici e animali utilizzati a fini scientifici, andando quindi oltre l'agricoltura e la produzione alimentare.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Gli animali sono spesso trasportati oltre frontiera e 1,4 miliardi di animali terrestri sono trasportati ogni anno tra gli Stati membri dell'UE. I problemi individuati in materia di benessere degli animali, compresi i fattori che ne sono alla base, si verificano in tutta l'UE, anche se in misura diversa nei vari Stati membri. Infine i problemi individuati in materia di benessere degli animali hanno conseguenze transfrontaliere, tra cui le minacce per la salute pubblica, come la resistenza agli antimicrobici. Infatti, come stabilito dall'EFSA¹⁶, il trasporto di animali aumenta il rischio di trasmissione di batteri resistenti agli antimicrobici tra gli animali stessi (a causa di diversi fattori di rischio, quali il contatto tra gli animali, la durata del trasporto, la trasmissione aerea nel veicolo, condizioni ambientali avverse come la temperatura). Tale aumento della diffusione della resistenza antimicrobica tra gli animali ha conseguenze indirette sulla resistenza agli antimicrobici che interessa gli esseri umani.

Le azioni intraprese a livello nazionale non porterebbero presumibilmente a un notevole miglioramento del benessere degli animali e sarebbero solo parzialmente in grado di rispondere alle preoccupazioni dei cittadini. Sebbene il settore sia già disciplinato dal regolamento (CE) n. 1/2005 e il margine d'azione degli Stati membri per l'adozione di norme nazionali sia quindi limitato, permangono notevoli divergenze tra le norme nazionali su aspetti chiave (ad esempio le condizioni per il trasporto di animali vulnerabili all'interno di uno Stato membro, le prescrizioni per l'esportazione di animali, le prescrizioni per il trasporto di animali via mare), che incidono negativamente sul corretto funzionamento del mercato

¹⁶ Gruppo di esperti scientifici sui pericoli biologici (BIOHAZ) dell'EFSA, Koutsoumanis, K. et al., "Trasmissione della resistenza antimicrobica durante il trasporto di animali", *EFSA Journal*, vol. 20, numero 10 (e07586), Wiley, 2022, pagg. 1-93. 10.2903/j.efsa.2022.7586 (non disponibile in IT).

interno e sulla parità di condizioni tra gli operatori. Un'azione costante a livello nazionale porterebbe a un'ulteriore frammentazione delle prescrizioni e a maggiori differenze nei livelli di benessere degli animali tra gli Stati membri. Gli Stati membri applicano inoltre determinate disposizioni e attuano le norme in modo diverso, creando così anche ostacoli al buon funzionamento del mercato interno. In aggiunta le norme nazionali non possono applicarsi ai trasporti transfrontalieri provenienti da altri Stati membri, con un conseguente abbassamento dei livelli di benessere degli animali dovuto ai movimenti transfrontalieri.

Le prescrizioni in materia di benessere degli animali connesse al trasporto nell'UE richiedono un approccio armonizzato e possono quindi essere efficacemente regolamentate a livello dell'UE. Con un insieme omogeneo di norme, la presente proposta porterà a prescrizioni uniformi e più chiare per il trasporto degli animali e a un migliore utilizzo delle tecnologie disponibili. La revisione garantirà quindi parità di condizioni per gli operatori nel mercato interno, agevolerà gli scambi intra-UE di animali e assicurerà una sorveglianza regolamentare più efficiente.

Alla luce di questi elementi, l'azione dell'UE è giustificata: consentirebbe di ottenere un approccio coerente in modo più efficace ed efficiente rispetto agli Stati membri che agiscono individualmente e in maniera indipendente.

- **Proporzionalità**

Le misure proposte mirano a trovare un equilibrio tra un elevato livello di benessere degli animali e l'impatto sugli operatori interessati. Ulteriori condizioni per l'esportazione di animali verso paesi terzi garantiscono il rispetto delle disposizioni del presente regolamento fino al punto di destinazione nel paese terzo, codificando in tal modo la giurisprudenza della Corte di giustizia europea al riguardo. Dato che l'alternativa di vietare le esportazioni di animali vivi verso paesi al di fuori dell'UE avrebbe effetti negativi sul settore, le condizioni più rigorose per l'esportazione mirano a migliorare il benessere degli animali pur mantenendo le operazioni economicamente praticabili. Analogamente, le misure relative ai tempi massimi di viaggio sono intese a preservare la maggior parte delle attività di trasporto.

Misure di mitigazione proporzionate da applicare in caso di trasporto di animali a temperature elevate o basse consentiranno il trasporto senza ostacolare il benessere degli animali trasportati.

La presente proposta prevede periodi di transizione per consentire agli attori di adeguarsi gradualmente. Per le nuove norme sui tempi massimi di viaggio, compresi i tempi massimi di viaggio per i vitelli non svezzati, lo spazio disponibile, le esportazioni, le importazioni, l'età minima e il peso dei vitelli non svezzati e il tracciamento in tempo reale, il periodo di transizione è fissato a cinque anni. Per le nuove norme sul trasporto di cani e gatti, il periodo di transizione è di tre anni.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dato che le attuali disposizioni sono stabilite in un regolamento, lo strumento appropriato per far fronte a questa modifica è un regolamento.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La normativa dell'UE in materia di benessere degli animali è stata oggetto di un vaglio di adeguatezza, anche per quanto riguarda il trasporto di animali vivi.

Il vaglio di adeguatezza ha rilevato l'esistenza di un livello non ottimale di benessere degli animali nell'UE e di determinate distorsioni del mercato interno per gli agricoltori e altri operatori del settore alimentare. Permangono sfide legate ai lunghi viaggi, al trasporto a temperature estreme e al trasporto di animali vulnerabili, come i vitelli non svezzati e le femmine gravide. Inoltre vi sono difficoltà pratiche nel conciliare i tempi di viaggio specifici per specie previsti per gli animali nel regolamento sul trasporto e i tempi di guida di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 relativo ad alcune norme in materia sociale nel settore dei trasporti su strada¹⁷. In aggiunta gli sviluppi scientifici e tecnologici e le future sfide in materia di sostenibilità non sono adeguatamente affrontati dalle norme vigenti.

Nel maggio 2022 il comitato per il controllo normativo ha espresso un parere positivo sul vaglio di adeguatezza, formulando alcune raccomandazioni.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

- Panoramica delle attività di consultazione*

Nel luglio 2021 la Commissione ha pubblicato una valutazione d'impatto iniziale¹⁸ che presenta le opzioni strategiche da affrontare nella valutazione d'impatto. Dopo aver analizzato i 983 contributi ricevuti, sono state individuate quattro campagne e 525 contributi individuali sono stati considerati pertinenti per la protezione degli animali durante il trasporto.

Da ottobre 2021 a gennaio 2022 una consultazione pubblica¹⁹ ha ricevuto quasi 60 000 risposte sull'adeguatezza delle norme vigenti e su come migliorarle.

Inoltre il 9 dicembre 2021 la Commissione ha organizzato una conferenza dei portatori di interessi²⁰ della durata di un giorno sul benessere degli animali con quasi 500 partecipanti.

La valutazione d'impatto iniziale, la consultazione pubblica e la conferenza dei portatori di interessi hanno riguardato diversi aspetti della revisione in corso della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, anche per quanto riguarda le norme sul benessere degli animali durante il trasporto.

Nello studio esterno a sostegno della valutazione d'impatto sono state condotte attività di consultazione mirate, tra cui nove interviste esplorative, un'indagine mirata con 68 risposte analizzate, 43 interviste per studi di casi e ulteriori contributi attraverso due gruppi di riflessione e un seminario.

Infine, nel quadro della piattaforma dell'UE sul benessere degli animali, è stato creato un sottogruppo sul trasporto di animali, composto da esperti degli Stati membri, organizzazioni

¹⁷ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹⁸ Disponibile sulla piattaforma della Commissione europea Di' la tua: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Benessere-degli-animale-revisione-della-legislazione-dellUE_it

¹⁹ Disponibile sulla piattaforma della Commissione europea Di' la tua: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_it

²⁰ Il benessere degli animali dell'UE oggi e domani; un'opportunità per i portatori di interessi di convalidare le risultanze preliminari del vaglio di adeguatezza dell'attuale normativa dell'UE in materia di benessere degli animali. https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_it

aziendali, organizzazioni della società civile e un esperto indipendente. La Commissione ha organizzato 10 riunioni per discutere le principali opzioni strategiche in esame per la proposta, i cui verbali sono pubblicati sul sito web della Commissione.

I paesi terzi con esperienza nel trasporto di bestiame hanno contribuito a tali consultazioni.

Principali risultati delle attività di consultazione

Cittadini

I cittadini sono favorevoli a limitare i tempi di viaggio e a vietare le esportazioni verso i paesi terzi, soprattutto se gli animali sono destinati alla macellazione. Per quanto riguarda gli animali vulnerabili, in particolare quelli non svezzati, i cittadini preferiscono vietarne il trasporto.

I cittadini sostengono inoltre prescrizioni specifiche in materia di specie.

ONG attiva nel settore del benessere degli animali

Analogamente, le organizzazioni per il benessere degli animali auspicano un limite ai tempi di viaggio e un divieto di esportazione verso paesi terzi. Alcune organizzazioni vorrebbero un divieto totale dei trasporti. A loro avviso, gli animali vulnerabili non dovrebbero essere trasportati.

Per altre categorie di animali, sostengono prescrizioni specifiche in materia di specie e un potenziamento dell'uso dei mezzi tecnologici per conseguire una migliore applicazione della normativa. Le organizzazioni per il benessere degli animali auspicano inoltre un'armonizzazione delle sanzioni.

Operatori commerciali

Gli operatori commerciali (in particolare i produttori) mostrano il minore sostegno alla limitazione dei tempi di viaggio. La maggior parte degli operatori commerciali è favorevole a prescrizioni specifiche in materia di specie piuttosto che a un divieto di trasporto di determinate categorie di animali.

Gli operatori sottolineano la necessità di una migliore applicazione della normativa esistente invece di nuove norme e sostengono l'uso delle nuove tecnologie a tal fine.

Autorità nazionali

In generale le autorità nazionali non sono favorevoli a un divieto totale delle esportazioni di animali vivi, ma vi è un ampio sostegno all'introduzione di misure più rigorose per quanto riguarda gli animali non svezzati e altri animali vulnerabili, nonché all'introduzione di tempi massimi di viaggio.

Per quanto riguarda le nuove tecnologie, le autorità nazionali hanno generalmente sostenuto l'introduzione di un'applicazione digitale a livello dell'UE per ridurre i costi amministrativi e facilitare lo scambio di dati tra gli Stati membri.

Esame dei risultati da parte della Commissione

I risultati delle attività di consultazione sono stati utilizzati per individuare le sfide cui deve far fronte l'attuale attuazione del regolamento, ma anche per ispirare le opzioni strategiche e valutarne l'impatto, ad esempio per quanto riguarda l'impatto sugli operatori o la misura in cui si affronterebbero le preoccupazioni dei cittadini.

Le prove raccolte dai portatori di interessi hanno inoltre contribuito a definire i periodi di transizione e a garantire la proporzionalità delle misure.

- **Assunzione e uso di perizie**

Metodologia utilizzata

La Commissione si è avvalsa delle competenze dell'EFSA, che nel 2022 ha formulato cinque pareri scientifici (cfr. considerando 4 della proposta) sulla protezione degli animali durante il trasporto di equidi, bovini, piccoli ruminanti, suini, uccelli domestici e conigli.

La proposta prende inoltre in considerazione le norme internazionali sulla protezione degli animali durante il trasporto via mare, su strada e per via aerea, adottate dall'Organizzazione mondiale per la salute animale²¹.

Sono state utilizzate tutte le relazioni di audit pertinenti redatte dai servizi della Commissione, nonché fonti statistiche o banche dati pertinenti (Eurostat, sistema esperto per il controllo degli scambi (TRACES) ecc.).

È stato realizzato uno studio esterno²² a sostegno della valutazione d'impatto che accompagna la revisione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto. Lo studio ha raccolto informazioni e dati sugli impatti delle misure e delle opzioni inizialmente proposte e sui relativi costi per i portatori di interessi.

È stato inoltre condotto uno studio²³ sulla valutazione degli impatti cumulativi dei due pacchetti di misure e opzioni proposti. Tale studio presenta i risultati di un'analisi della filiera (effettuata da un esperto esterno) e di una modellizzazione (effettuata dal Centro comune di ricerca della Commissione) degli impatti dei cambiamenti nei costi di produzione, individuati nell'analisi della filiera, sui livelli di produzione, sui prezzi al consumo, sulle esportazioni e sulle importazioni. Lo studio contiene una valutazione degli effetti dei due pacchetti sulla sicurezza alimentare e l'accessibilità economica degli alimenti (effettuata dal Centro comune di ricerca della Commissione).

Sono stati inoltre presi in considerazione gli studi di due progetti pilota, commissionati dalla Commissione su richiesta del Parlamento europeo, sul trasporto di vitelli da latte non svezzati²⁴ e di vacche da latte a fine ciclo produttivo²⁵. È stata altresì presa in considerazione l'analisi della Corte dei conti²⁶ sul trasporto di animali vivi nell'UE.

²¹ [Organizzazione mondiale per la salute animale, *Animal welfare standards during transport*.](#)

²² Commissione europea, direzione generale della Salute e della sicurezza alimentare, *Studio a sostegno della valutazione d'impatto che accompagna la revisione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2023, sezione 5.2.1., doi: 10.2875/110728 (studio sul trasporto) (non disponibile in IT).

²³ Commissione europea, direzione generale della Salute e della sicurezza alimentare, *Modellizzazione delle opzioni strategiche a sostegno della valutazione d'impatto che accompagna la revisione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto*, 2023, doi: 10.2875/061480 (non disponibile in IT).

²⁴ Commissione europea, direzione generale della Salute e della sicurezza alimentare, *Studio sul passaggio dal trasporto di vitelli maschi da latte non svezzati su lunghe distanze all'allevamento e all'ingrasso locali: relazione finale*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2022 (non disponibile in IT).

²⁵ Commissione europea, direzione generale della Salute e della sicurezza alimentare, *Studio sui modelli economici per prevenire il trasporto di vacche da latte non idonee a fine ciclo produttivo: relazione finale*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2022 (non disponibile in IT).

²⁶ Corte dei conti europea, analisi 03/2023 "Il trasporto di animali vivi nell'UE: sfide e opportunità". https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_IT.pdf

Infine, nel 2022 e nel 2023 la Commissione ha consultato il sottogruppo sul trasporto nell'ambito della piattaforma dell'UE sul benessere degli animali. La Commissione ha inoltre tenuto una serie di riunioni consultive con vari soggetti interessati dalla revisione.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Nella proposta si è tenuto conto delle raccomandazioni dell'EFSA, in particolare per quanto riguarda:

- la limitazione dei tempi di viaggio;
- l'aumento dello spazio disponibile;
- la fissazione delle soglie superiori critiche di temperature durante il trasporto.

Le raccomandazioni sono state modulate nella proposta in modo da garantire la fattibilità tecnica ed economica delle modifiche proposte.

Relazioni di audit e consultazioni con i punti di contatto nazionali per il trasporto di animali hanno fornito informazioni e migliori pratiche.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

I pareri dell'EFSA, le raccomandazioni internazionali, le relazioni di audit e i verbali delle discussioni con i punti di contatto nazionali e con il sottogruppo sul trasporto della piattaforma sul benessere degli animali sono tutti disponibili al pubblico su internet. La Commissione europea ha pubblicato anche i due studi esterni a sostegno della valutazione d'impatto.

• **Valutazione d'impatto**

La valutazione d'impatto riguarda sei misure: tempi di viaggio e spazio disponibile, esportazioni verso paesi terzi, trasporto di animali vulnerabili, trasporto a temperature elevate, nuove tecnologie di monitoraggio e controlli e trasporto di cani e gatti.

Le misure soddisfano il principio di non arrecare un danno significativo, in quanto l'attuazione di tutte le misure scelte (limitazione della durata del viaggio ma aumento dello spazio disponibile per gli animali all'interno dei camion) avrebbe nel complesso un impatto trascurabile sulle emissioni di gas a effetto serra.

Inoltre la proposta rispetta il principio del digitale per default, in quanto intende digitalizzare i certificati e le autorizzazioni che a norma dell'attuale regolamento sono gestiti su supporto cartaceo.

Tempi massimi di viaggio e spazio disponibile durante il trasporto

Nell'ambito della valutazione d'impatto sono state esaminate le opzioni seguenti:

1. tempi massimi di viaggio di 12 ore per tutti gli animali e revisione delle norme in materia di spazio disponibile in linea con l'EFSA, oppure
2. tempi massimi di viaggio di 9 ore per gli animali da macello e 21 ore (con un periodo di riposo minimo di 1 ora dopo 10 ore) + 24 ore di riposo con scarico + 21 ore (con un periodo di riposo minimo di 1 ora dopo 10 ore) per gli altri animali e revisione delle norme in materia di spazio disponibile in linea con l'EFSA.

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda. Tale opzione è calibrata sulle norme dell'UE in materia di diritti sociali dei conducenti²⁷. La presente proposta rispecchia questa opzione prescelta, prevedendo un periodo di transizione di cinque anni per tali misure.

La limitazione dei tempi di viaggio avrà un forte impatto positivo sul benessere degli animali trasportati sia per la macellazione che per altri motivi. Ciò non solo per effetto della limitazione della durata del viaggio, ma anche della limitazione della frequenza delle operazioni di scarico e nuovo carico, che sono associate a problemi di stress e di benessere (mentre attualmente non sono poste limitazioni al numero di operazioni di scarico per un periodo di riposo di 24 ore, le nuove norme non lo consentiranno nel caso degli animali da macello e permetteranno un solo periodo di riposo con scarico per gli animali trasportati per altri scopi). 2,6 milioni di mammiferi sono trasportati ogni anno per una durata superiore a nove ore per la macellazione e 1 milione è trasportato ogni anno per più di 42 ore per altri tipi di viaggi tra gli Stati membri.

Per quanto riguarda gli animali trasportati per la macellazione, l'opzione non dovrebbe avere un impatto economico rilevante, in quanto nell'UE sono effettuati relativamente pochi viaggi superiori alle nove ore (tra lo 0,3 % e il 3,4 % degli animali trasportati per la macellazione tra gli Stati membri, a seconda delle specie).

All'interno dell'UE, i tempi di viaggio proposti per gli animali trasportati per l'ingrasso e la produzione interesserebbero l'1,4 % dei bovini e lo 0,2 % dei suini. I tempi di viaggio proposti per gli animali trasportati per l'allevamento interesserebbero tra il 9 % e il 16 % delle vacche, dei caprini, dei suini e degli ovini spostati tra gli Stati membri. Si prevede pertanto che anche tale aspetto avrà un impatto economico limitato sugli operatori.

Insieme all'aumento dello spazio disponibile nei camion, in linea con il parere dell'EFSA, ciò dovrebbe comportare notevoli benefici in termini di benessere degli animali, nonché costi aggiuntivi per i trasportatori dovuti alla necessità di acquistare ulteriori camion, in quanto le nuove norme comporteranno presumibilmente un aumento del numero di ore e dei costi di trasporto.

A livello dell'UE, i costi netti aggregati annui variano a seconda delle specie e delle categorie di animali trasportati, passando da 35 milioni di EUR per il trasporto di galline ovaiole a 1 069 milioni di EUR per il trasporto di bovini da carne. La maggior parte di questi costi deriva dall'aumento dello spazio disponibile e ricade sui trasportatori. Questi dati aggregati sono collegati alle grandi quantità di alimenti di origine animale prodotti nell'UE (e quindi all'elevato numero di animali trasportati). In media corrispondono a un aumento dei costi di produzione di 1,4 cent di EUR per chilogrammo di carne, latte o uova prodotte. L'impatto sui prezzi al consumo, descritto di seguito nella "valutazione globale", corrisponde a un miglioramento delle condizioni di benessere degli animali durante il trasporto che soddisfa in larga misura la richiesta dei cittadini dell'Unione, come illustrato dai risultati dell'Eurobarometro del 2023 in cui l'83 % ha chiesto di migliorare tali condizioni.

²⁷ La misura dei tempi massimi di viaggio di nove ore per gli animali da macello è in linea con le norme dell'UE in materia di diritti sociali dei conducenti, che prevedono un massimo di nove ore quando vi è un solo conducente. La misura per gli animali trasportati per altri scopi consente anche l'allineamento alla normativa dell'UE in materia di diritti sociali dei conducenti, nel caso in cui vi siano due conducenti. In effetti, per due conducenti, la normativa dell'UE in materia di diritti sociali dei conducenti prevede un massimo di 19 ore di guida. Poiché i tempi di viaggio nella presente proposta comprendono il carico e lo scarico degli animali (con un'ora di tempo stimata per il carico degli animali e un'ora per lo scarico), ciò corrisponde al tempo massimo di viaggio di 21 ore.

In termini di impatto sociale, un aumento del numero di trasporti necessari aumenterebbe la necessità di conducenti. In termini di impatto ambientale, mentre la riduzione dei tempi di viaggio riduce le emissioni, l'aumento dello spazio disponibile comporta un aumento delle stesse. La valutazione d'impatto mostra che l'effetto combinato di queste misure è un aumento marginale delle emissioni.

Esportazione di animali vivi

Nell'ambito della valutazione d'impatto sono state esaminate le opzioni seguenti:

1. un divieto di esportazione di ruminanti; oppure
2. nuove norme rafforzate in materia di importazione, tra cui norme per garantire che le misure relative ai tempi di viaggio e allo spazio disponibile siano applicate fino al luogo di destinazione, un addetto al benessere degli animali a bordo delle navi e l'obbligo di navi battenti bandiera di uno Stato inserito nella lista bianca o grigia in base alle norme in materia di sicurezza marittima.

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda. La presente proposta rispecchia questa opzione prescelta e prevede un periodo di transizione di cinque anni per tali misure.

L'esportazione a condizioni più rigorose (comprese norme sui tempi massimi di viaggio per i trasporti su strada e prescrizioni più rigorose in materia di sicurezza marittima per le navi adibite al trasporto di bestiame) comporterebbe miglioramenti significativi per il benessere degli animali.

Per quanto riguarda il trasporto su strada, sebbene il numero di chilometri percorsi possa essere ridotto, gli operatori dovranno ammodernare i camion per aumentare lo spazio disponibile.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il costo medio annuo per persona della formazione di un addetto al benessere degli animali è stimato a 241 EUR. Ci si potrebbe attendere un aumento dei costi di applicazione associato all'opzione di migliorare le norme per le navi adibite al trasporto di bestiame.

Non si prevedono variazioni significative nelle emissioni dei camion e delle navi adibite al trasporto di bestiame, in quanto il numero di animali trasportati non dovrebbe variare in modo rilevante.

Trasporto di vitelli non svezzati

L'opzione esaminata nella valutazione d'impatto consiste in due misure per i vitelli non svezzati:

1. tempi massimi di viaggio di 19 ore per i vitelli non svezzati (9 ore + 1 ora di riposo + 9 ore), a condizione che esista un sistema di alimentazione efficiente (periodo di transizione di cinque anni); e
2. un'età minima di cinque settimane e un peso minimo di 50 kg per il trasporto di vitelli non svezzati (periodo di transizione di due anni).

La valutazione d'impatto conferma queste due misure nell'opzione prescelta. La presente proposta legislativa si discosta da tale conclusione per quanto riguarda la durata del periodo di transizione per l'età e il peso minimi dei vitelli non svezzati da trasportare e prevede un periodo di transizione di cinque anni anche in questo caso. L'obiettivo è attenuare l'impatto

sugli allevatori di bovini di latte che dovranno adattarsi per mantenere i vitelli più a lungo in azienda.

I tempi massimi di viaggio e l'età e il peso minimi degli animali trasportati migliorerebbero il benessere dei vitelli non svezzati, considerati animali vulnerabili particolarmente esposti a rischi per il benessere e la salute durante il trasporto.

Gli sviluppi tecnologici nella creazione di un sistema efficace per l'alimentazione dei vitelli sui camion sono in fase avanzata ma non ancora in uso generale e consentirebbero il trasporto di vitelli fino a 19 ore (9 ore di guida, 1 ora di riposo e alimentazione, 9 ore di guida). Questo attenuerebbe gli effetti economici negativi di tempi massimi di viaggio di otto ore in assenza di un sistema di alimentazione efficace, anche se i tre Stati baltici ne risentirebbero comunque, essendo attualmente il punto di partenza di lunghi viaggi per vitelli non svezzati superiori a 19 ore. Si propone un periodo di transizione di cinque anni, in quanto gli Stati membri interessati da questa misura hanno bisogno di tempo per riorganizzare il proprio settore. Sebbene l'intervallo per l'alimentazione sarebbe di nove ore in tutti i casi, quando i vitelli sono trasportati su navi traghetto (ad esempio dall'Irlanda al continente), la parte del viaggio trascorsa sulla nave traghetto non sarà conteggiata nel tempo massimo di viaggio di cui sopra.

Il costo dell'installazione di un sistema di alimentazione su un camion esistente è stimato tra i 25 000 e i 30 000 EUR, mentre un nuovo camion dotato di un tale sistema avrebbe un costo stimato di circa 500 000 EUR. A causa dell'età più elevata dei vitelli, gli attuali camion a tre piani dovranno essere trasformati in camion a due piani, il che comporterà costi limitati per i trasportatori.

Si stima che le nuove prescrizioni aumenteranno il costo per gli allevatori di bovini da latte per la detenzione prolungata degli animali nelle aziende agricole. Tuttavia il prezzo di vendita dei vitelli sarebbe più elevato, in quanto gli animali saranno più robusti. Il miglioramento dello stato sanitario e la riduzione della mortalità dei vitelli all'arrivo grazie a una maggiore resilienza sono vantaggiosi anche per le aziende di ingrasso. Si prevede pertanto un impatto complessivamente positivo per la maggior parte degli agricoltori.

L'opzione avrebbe un impatto ambientale positivo, poiché tempi massimi di viaggio più limitati ridurrebbero le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti.

Trasporto a temperature elevate

L'opzione esaminata nella valutazione d'impatto consiste nell'approvare il trasporto per lunghi viaggi sulla base delle previsioni meteorologiche. Se le previsioni meteorologiche indicano temperature comprese tra 25 e 30°C, saranno consentiti solo brevi viaggi (massimo nove ore) durante il giorno, con accesso all'acqua per gli animali. Se le previsioni meteorologiche indicano temperature superiori a 30°C, il trasporto di animali sarà consentito solo di notte (vale a dire tra le 21:00 e le 10:00). È previsto un periodo di transizione di cinque anni. La valutazione d'impatto conferma che questa è l'opzione prescelta, che trova riscontro anche nella presente proposta.

L'opzione migliorerebbe il benessere degli animali in quanto consentirebbe loro di evitare lo stress da calore.

Attualmente, a seguito delle raccomandazioni della Commissione, molti Stati membri non approvano i lunghi viaggi quando si prevedono temperature al di sopra dei 30°C. Pertanto l'impatto economico di questa misura potrebbe essere legato principalmente alla sfida logistica del trasporto di animali di notte, quando si prevede una temperatura diurna superiore a 30°C; essa fornirà però norme uniformi per tali casi nell'UE. I trasportatori vedranno

aumentare i loro costi a causa dei salari più elevati per la guida notturna, ma anche a causa dei costi amministrativi più elevati per l'effettuazione di ispezioni e controlli durante la notte. Si prevede un impatto limitato anche sugli allevatori e sui macelli.

Non si prevede alcun impatto ambientale. Per quanto riguarda l'impatto sociale, i lavoratori del settore, in particolare i conducenti, il personale dei macelli e i veterinari ufficiali, potrebbero dover effettuare un maggior numero di turni notturni che possono avere un impatto supplementare sul fabbisogno di manodopera.

Nuove tecnologie

Nella valutazione d'impatto sono state esaminate due opzioni. La prima opzione è costituita dalle due misure seguenti:

1. posizionamento in tempo reale dei camion; e
2. banca dati centrale e applicazione digitale.

La seconda opzione consisteva in controlli retrospettivi basati su tachigrafi, combinati con la banca dati centrale e l'applicazione digitale di cui sopra.

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la prima, che trova riscontro nella presente proposta. Essa prevede che i dati GPS dei camion comunichino con un sistema automatizzato (la banca dati centrale dell'UE), a sua volta collegato a TRACES, in modo che l'autorità competente possa accedere alle informazioni sul momento in cui il camion ha raggiunto determinati punti (luogo di partenza, posto di controllo, attraversamenti frontaliere tra Stati membri, luogo di destinazione) e possa così effettuare i controlli ufficiali sulla base di tali informazioni. Poiché la riduzione dei tempi massimi di viaggio è una delle principali misure per conseguire l'obiettivo della politica in materia di benessere degli animali, ciò è necessario per fornire alle autorità competenti degli Stati membri gli strumenti per poter eseguire i controlli ufficiali in modo efficace.

I sistemi di tracciamento in tempo reale consentiranno di indirizzare meglio i controlli ufficiali e di effettuarli in modo più efficiente con l'aiuto della banca dati centrale dell'UE, migliorando così il benessere degli animali.

Poiché oltre il 77 % degli attuali camion per il trasporto è già dotato di un sistema di tracciamento, i costi sostenuti dagli operatori per conformarsi alle nuove norme sarebbero marginali.

Si prevede che l'onere amministrativo per i trasportatori diminuirà notevolmente con l'uso di un sistema di tracciamento automatizzato e di una piattaforma informatica.

Il costo principale, sebbene limitato, sarebbe associato per la Commissione allo sviluppo di moduli nel sistema TRACES esistente (cfr. scheda finanziaria legislativa). Le amministrazioni degli Stati membri sosterebbero costi limitati per la formazione del personale.

Sebbene la digitalizzazione, che riduce l'uso della carta, ridurrà presumibilmente le emissioni di gas a effetto serra associate a quest'ultima, si prevede un lieve aumento delle emissioni di gas a effetto serra associate al maggiore consumo energetico.

Si prevede un lieve impatto sociale positivo. Se da un lato potrebbe essere necessario meno personale amministrativo tra gli operatori commerciali, dall'altro il numero di dipendenti della pubblica amministrazione necessari per il trattamento dei dati raccolti potrebbe aumentare. Per gli operatori, la semplificazione risultante dalla digitalizzazione comporterà un miglioramento delle condizioni di lavoro.

Migliore protezione dei cani e dei gatti trasportati a fini commerciali

Nell'ambito della valutazione d'impatto sono state esaminate le opzioni seguenti:

1. prescrizioni aggiornate e più specifiche per il trasporto di cani e gatti a fini economici, comprese le condizioni di temperatura e un'età minima di 15 settimane per il trasporto; oppure
2. prescrizioni aggiornate e più specifiche per gatti e cani, ma con un'età minima di 12 settimane per il trasporto.

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda, che trova riscontro nella presente proposta legislativa, con un periodo di transizione di tre anni.

La misura migliorerebbe il benessere dei cani e dei gatti trasportati nel contesto di un'attività economica, per il quale attualmente mancano in gran parte disposizioni specifiche. Ad esempio un'età minima per il trasporto consentirà di sviluppare meglio l'immunità dalle malattie infettive.

Per quanto riguarda l'impatto economico, gli ulteriori controlli veterinari su cani e gatti possono costare tra 10 e 40 EUR per animale. L'impatto economico delle nuove prescrizioni in materia di alimentazione e abbeveraggio dovrebbe essere limitato, poiché si applicano già norme relativamente simili. Si possono inoltre prevedere costi aggiuntivi per i trasportatori connessi al miglioramento o alla sostituzione dei loro veicoli attuali per conformarsi alle nuove norme. Si stima che un nuovo rimorchio per cani disponibile in commercio senza aria condizionata, ma progettato correttamente, abbia un costo compreso tra 1 000 e 3 000 EUR per due-quattro cani.

Non si prevedono ripercussioni di rilievo sull'ambiente. Considerando gli impatti sociali, anche sulla salute umana, le prescrizioni supplementari in materia di vaccinazione e l'età più elevata per il trasporto, proposte in questa misura, possono tradursi in un minor numero di animali malati dopo l'arrivo, il che avrebbe un impatto positivo anche sulla salute umana.

Valutazione complessiva

La relazione sulla valutazione d'impatto presenta inoltre gli effetti cumulativi previsti di due pacchetti di opzioni, nonché il loro impatto sulla competitività internazionale, la sicurezza alimentare, l'accessibilità economica degli alimenti e gli effetti distributivi. È emerso che, per le misure riguardanti i tempi di viaggio, lo spazio disponibile, il trasporto di vitelli non svezzati, le temperature elevate e le nuove tecnologie, l'impatto cumulativo sui costi di produzione del pacchetto prescelto (pacchetto 2) rappresenta a livello dell'UE un aumento medio dei costi di produzione pari a 1,4 cent di EUR per chilogrammo di carne, latte o uova all'anno. Tale aumento dei costi avverrà presumibilmente durante il periodo di transizione di cinque anni. Dalla modellizzazione effettuata è emerso che l'impatto di questo limitato aumento dei costi di produzione sui livelli di produzione, sui livelli delle importazioni e delle esportazioni e sui prezzi al consumo è limitato. Di conseguenza si prevede che le misure avranno un impatto molto limitato sulla competitività internazionale del settore zootecnico dell'UE. Analogamente, non è stato individuato alcun impatto significativo per quanto riguarda la dimensione della disponibilità della sicurezza alimentare (con una riduzione solo marginale del consumo di pollame). Per quanto riguarda l'accessibilità economica degli alimenti, la modellizzazione mostra un impatto sui prezzi al consumo compreso tra lo 0,06 % e il 4,37 % a seconda del prodotto di base. Si tratta di una spesa supplementare che va da 2,81 a 14,09 EUR per persona all'anno, a seconda del regime alimentare e del reddito.

La valutazione d'impatto mostra che la presente proposta favorirà il conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS): contribuirà all'OSS 3 "Salute e benessere", in quanto il miglioramento del benessere degli animali durante il trasporto aiuterà a combattere la resistenza antimicrobica sia negli esseri umani che negli animali, e contribuirà inoltre all'OSS 12 "Consumo e produzione responsabili", in quanto la produzione di alimenti con norme più rigorose in materia di benessere degli animali equivale a un sistema di produzione più responsabile.

Parere del comitato per il controllo normativo sulla valutazione d'impatto

La valutazione d'impatto è stata presentata al comitato per il controllo normativo per approvazione il 30 ottobre 2023 e ha ricevuto un parere positivo con riserve il 17 novembre 2023. Il parere del comitato per il controllo normativo chiedeva di presentare più chiaramente l'analisi dei costi e dei benefici, di integrare l'analisi degli impatti sulla competitività e degli effetti distributivi nella filiera e di chiarire il confronto tra le opzioni. La valutazione d'impatto è stata rivista per tenere conto di queste raccomandazioni del comitato per il controllo normativo. In particolare, a seguito dell'aggiornamento, l'analisi della filiera è stata resa più completa e rispecchia meglio l'impatto sui produttori ed è stata chiarita la relazione tra l'analisi della filiera e l'analisi degli impatti sulla competitività.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'introduzione di prescrizioni più uniformi, tra cui norme comuni sui tempi massimi di viaggio, comporterà una semplificazione sia per gli operatori che per le autorità competenti rispetto alle norme vigenti che differiscono a seconda delle specie e delle categorie di animali. Inoltre definizioni più chiare e un minore ricorso a norme aperte renderanno la normativa più efficiente e più facile da rispettare, in quanto gli operatori commerciali non dovranno più effettuare valutazioni proprie per decidere le soglie da utilizzare per l'applicazione di disposizioni diverse.

Un maggiore utilizzo degli strumenti digitali semplificherà la comunicazione tra imprese e autorità pubbliche. Il tracciamento in tempo reale dei veicoli consentirebbe di pianificare, indirizzare e razionalizzare meglio tutti i controlli ufficiali sul trasporto degli animali.

Non sono previste deroghe per le PMI, in quanto rappresentano la quasi totalità degli operatori commerciali interessati e pertanto le loro specificità sono già prese in considerazione per la selezione delle misure e la definizione dei periodi di transizione.

- **Diritti fondamentali**

Le disposizioni sul posizionamento in tempo reale dei veicoli sono state concepite per garantire la protezione dei dati personali, nel rispetto del regolamento generale sulla protezione dei dati.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta ha la seguente incidenza sul bilancio dell'UE per il periodo 2022-2027 del quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'UE. Per i dettagli si veda la scheda finanziaria allegata.

Risorse umane per l'attuazione della proposta, studi, audit, legislazione terziaria e attività internazionali: 6,5 equivalenti a tempo pieno (ETP) all'anno a partire dal 2026.

Nella rubrica 1 "Contribuire a un livello elevato di salute e di benessere delle persone, degli animali e delle piante" del quadro finanziario pluriennale: 2,4 milioni di EUR per il periodo 2024-2027.

Tale importo comprende:

costi una tantum: studio sulle modalità per l'uso delle nuove tecnologie e della digitalizzazione al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione delle norme in materia di benessere degli animali durante il trasporto: 250 000 EUR;

costi una tantum: sviluppo di un modulo in TRACES: 1 400 000 EUR;

costi ricorrenti: manutenzione di TRACES: 450 000 EUR all'anno;

costo una tantum: sviluppo di un'applicazione digitale: 300 000 EUR.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

La Commissione sottopone periodicamente gli Stati membri ad audit per verificare in che misura essi rispettano il diritto dell'Unione²⁸. La proposta contiene un articolo sulla rete di organi di collegamento negli Stati membri per il benessere degli animali durante il trasporto. Tale rete svolgerà un ruolo importante nel promuovere un'attuazione uniforme del nuovo regolamento in tutta l'Unione.

La Commissione ha designato i centri di riferimento dell'UE per il benessere degli animali che forniscono assistenza tecnica per l'attuazione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, anche per quanto riguarda il trasporto. La Commissione sostiene inoltre la formazione continua²⁹ in materia di protezione degli animali durante il trasporto nell'ambito del programma "Migliorare la formazione per rendere più sicuri gli alimenti". L'attuazione delle nuove norme sarà discussa anche nella piattaforma dell'UE sul benessere degli animali.

Tutte queste attività contribuiranno all'attuazione della presente revisione. Inoltre il livello di attuazione sarà visibile attraverso nuove prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione degli indicatori, principalmente attraverso l'utilizzo dei dati TRACES in tempo reale in aggiunta alle relazioni delle autorità competenti. La relazione di monitoraggio sullo stato del benessere degli animali nell'Unione per quanto riguarda il trasporto è presentata cinque anni dopo la data di entrata in vigore del nuovo regolamento e almeno ogni cinque anni.

Per poter raccogliere prove solide dopo i periodi di transizione di cinque anni, è opportuno presentare una relazione di valutazione 10 anni dopo l'entrata in vigore del regolamento.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Capo I: oggetto, ambito di applicazione, definizioni e disposizioni generali

²⁸ Gli audit possono essere consultati all'indirizzo seguente: <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_en

Questo capo chiarisce l'ambito di applicazione della proposta, fornisce definizioni e comprende prescrizioni di carattere generale applicabili a tutte le operazioni di trasporto.

Capo II: autorizzazioni degli organizzatori e dei trasportatori

Questo capo stabilisce le norme e le condizioni per l'autorizzazione degli organizzatori a organizzare il trasporto di animali e per l'autorizzazione dei trasportatori a trasportare animali.

Capo III: mezzi di trasporto

Questo capo contiene le condizioni per l'omologazione dei veicoli stradali per il trasporto di animali, che già esistono nella normativa attuale. Il trasporto aereo deve essere effettuato da vettori membri della IATA.

Capo IV: obblighi prima della partenza

Questo capo impone giornali di viaggio sia per i lunghi che per i brevi viaggi. I detentori sono responsabili dell'idoneità al trasporto degli animali caricati.

Capo V: obblighi durante il trasporto e nel luogo di destinazione

Questo capo riguarda gli obblighi dei trasportatori durante il viaggio. Sono contemplati anche i centri di raccolta.

Questo capo prevede l'obbligo di tracciamento in tempo reale dei veicoli stradali.

I trasportatori sono inoltre tenuti a raccogliere informazioni sulla base di determinati indicatori, ad analizzarle e ad adottare misure correttive per migliorare il benessere degli animali trasportati.

Capo VI: condizioni per il trasporto di animali terrestri

Questo capo stabilisce i tempi massimi di viaggio sia per gli animali destinati alla macellazione sia per gli animali trasportati per altri scopi. Per il trasporto di animali non svezzati sono inoltre stabiliti tempi massimi di viaggio specifici.

I viaggi a temperature estreme sono limitati nel tempo e presuppongono il soddisfacimento di ulteriori condizioni.

Capo VII: trasporto da e verso paesi terzi

Questo capo comprende nuove norme per il trasporto di animali verso paesi terzi, quali la certificazione per gli organizzatori e gli attestati firmati dalle autorità competenti dei paesi terzi prima di un viaggio su nave adibita al trasporto di bestiame.

I posti di controllo nei paesi terzi devono rispettare norme equivalenti a quelle applicabili nell'Unione.

Capo VIII: obblighi delle autorità competenti

Questo capo contiene disposizioni sulla formazione e sui certificati di idoneità degli operatori, nonché sull'obbligo di designare punti di uscita. Il capo comprende anche norme relative agli organi nazionali di collegamento per il trasporto di animali, nonché all'analisi dei dati raccolti sulla base degli indicatori di cui al capo V.

Capo IX: sanzioni

Questo capo contiene disposizioni sulle sanzioni in caso di violazione del regolamento, in particolare in caso di violazioni gravi.

Capo X: disposizioni procedurali

Capo XI: altre disposizioni

Questo capo contiene disposizioni su misure nazionali più rigorose, la creazione di un'applicazione digitale per facilitare l'attuazione e l'applicazione del regolamento, nonché una deroga rispetto alle disposizioni nazionali vigenti in materia di regioni ultraperiferiche.

Capo XII: disposizioni transitorie e finali

Questo capo modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio relativo ai posti di controllo, imponendo che questi ultimi siano adeguatamente attrezzati per le specie e le categorie di animali pertinenti e che dispongano di un sistema di prenotazione a disposizione degli organizzatori.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che
modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE)
n. 1/2005 del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2, e l'articolo 114, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³⁰,

visto il parere del Comitato delle regioni³¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio³² ha stabilito norme minime comuni per la protezione degli animali durante il trasporto. Dalla sua adozione, la scienza e la tecnologia si sono evolute. Vi è una migliore comprensione delle esigenze in termini di spazio disponibile e delle necessità degli animali durante il trasporto, in particolare degli animali non svezzati e acquatici. Si sono registrati sviluppi significativi nella disponibilità di soluzioni digitali per le fasi amministrative connesse al trasporto di animali. Con la crescente consapevolezza e preoccupazione dei cittadini in merito al benessere degli animali e la tendenza verso metodi di produzione più sostenibili, molti Stati membri stanno rivedendo o adottando norme nazionali che vanno al di là delle prescrizioni minime dell'Unione. Inoltre il vaglio di adeguatezza della legislazione dell'UE in materia di benessere degli animali³³ ha rivelato, in relazione al regolamento (CE) n. 1/2005, difficoltà nell'interpretazione, applicazione e attuazione di determinate disposizioni, che contribuiscono a creare condizioni di disparità per i diversi attori. È pertanto necessario rivedere le norme sulla protezione degli animali

³⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

³¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

³² Regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97 (GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1).

³³ Documento di lavoro dei servizi della Commissione *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (SWD(2022) 328 final del 4.10.2022).

durante il trasporto per allinearle alle più recenti conoscenze scientifiche e tecnologiche, nonché per agevolarne l'applicazione e l'attuazione.

- (2) Il benessere degli animali è un valore dell'Unione sancito dall'articolo 13 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Inoltre l'Unione e diversi Stati membri sono firmatari della convenzione europea sulla protezione degli animali nel trasporto internazionale (riveduta)³⁴.
- (3) Il trasporto di animali vivi è una parte importante della filiera agroalimentare. La protezione degli animali durante il trasporto è una questione di interesse pubblico che incide sull'atteggiamento dei consumatori nei confronti dei prodotti agricoli. Il presente regolamento mira a semplificare le procedure, ridurre gli oneri amministrativi e facilitare l'applicazione delle norme armonizzate, garantendo nel contempo un elevato livello di protezione degli animali durante il trasporto. Garantendo la protezione degli animali durante il trasporto si genera un impatto positivo sulla loro salute e sul loro benessere e si contribuisce a migliorare la qualità dei prodotti di origine animale.
- (4) Il presente regolamento mira a garantire il buon funzionamento del mercato interno, anche per gli animali non utilizzati per la produzione alimentare, quali gatti e cani, animali da pelliccia, determinati tipi di animali selvatici e animali utilizzati a fini scientifici.
- (5) Nel 2022 il Parlamento europeo ha adottato raccomandazioni sulla protezione degli animali durante il trasporto sulla base della relazione della commissione d'inchiesta sulla protezione degli animali durante il trasporto all'interno e all'esterno dell'Unione (commissione ANIT). Le raccomandazioni invitano la Commissione e il Consiglio a riesaminare attentamente la legislazione dell'UE in materia di protezione degli animali durante il trasporto sulla base di un'indagine scientifica rigorosa sull'impatto del trasporto sugli animali di tutte le specie e di tutte le età e di un'approfondita valutazione dell'impatto socioeconomico, ambientale e sanitario che tiene conto della diversità delle situazioni geografiche e delle specificità, nonché dei modelli di allevamento in tutta l'Unione. La relazione della commissione ANIT ha inoltre evidenziato carenze nell'attuazione in tutta l'Unione e ha raccomandato misure quali la limitazione dei tempi di viaggio, il divieto di effettuare trasporti a temperature estreme e la garanzia che il trasporto di animali verso paesi terzi avvenga nel rispetto dei principi di protezione degli animali durante tutto il viaggio fino al raggiungimento delle loro destinazioni nei paesi terzi. Inoltre il Parlamento europeo ha sottolineato la necessità di sostituire il trasporto di animali vivi con un sistema etico più efficiente che favorisca il trasporto di sperma o embrioni rispetto agli animali riproduttori e di carcasse e carni rispetto agli animali destinati alla macellazione.
- (6) Nel settembre 2022 l'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA) ha pubblicato cinque pareri scientifici relativi a varie conseguenze e pericoli per il benessere derivanti dal trasporto di piccoli ruminanti³⁵ (ovini e caprini), equidi³⁶

³⁴ Convenzione europea sulla protezione degli animali nel trasporto internazionale, Consiglio d'Europa, Chişinau, 6.11.2003, Serie dei Trattati del Consiglio d'Europa n. 193.

³⁵ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) *Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 pagg.

³⁶ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) *Scientific Opinion on the welfare of equidae during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7444, 113 pagg.

(cavalli e asini), bovini³⁷ (esemplari adulti e vitelli), suini³⁸ e animali trasportati in contenitori³⁹, compresi gli uccelli domestici (polli, galline ovaiole, tacchini ecc.) e i conigli ("pareri dell'EFSA"). I pareri dell'EFSA concludono in generale che per migliorare la protezione degli animali durante il trasporto è necessario fornire più spazio, ridurre le temperature massime e mantenere al minimo i tempi di viaggio. Il regolamento (CE) n. 1/2005 dovrebbe pertanto essere sostituito da un nuovo regolamento che sia in linea con gli ultimi sviluppi delle conoscenze scientifiche e tecniche in questo settore e con le richieste dei consumatori, evitando nel contempo ostacoli al funzionamento del mercato interno e al commercio di animali vivi e garantendo l'esecutività delle nuove norme.

- (7) Per garantire un'applicazione coerente ed effettiva del presente regolamento in tutta l'Unione in base al suo principio fondamentale secondo cui gli animali non devono essere trasportati in condizioni tali da esporli a lesioni o a sofferenze inutili, è opportuno elaborare disposizioni dettagliate per far fronte alle particolari esigenze delle diverse specie che emergono in relazione ai vari tipi di trasporto. Siffatte disposizioni dettagliate dovrebbero essere interpretate e applicate conformemente al suddetto principio e aggiornate tempestivamente, in particolare alla luce di nuove conoscenze scientifiche, tenendo conto dei nuovi pareri dell'EFSA.
- (8) La tecnologia per i sistemi di navigazione e le banche dati elettroniche ha registrato notevoli progressi dall'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1/2005. Ciò consente di semplificare le procedure e di rafforzare i controlli e le ispezioni sulla protezione degli animali durante il trasporto, portando così a una migliore applicazione delle norme dell'Unione. È pertanto importante utilizzare le nuove tecnologie e ampliare le possibilità offerte dal sistema esperto per il controllo degli scambi (TRACES-NT), la piattaforma digitale di certificazione e gestione per tutte le prescrizioni sanitarie e fitosanitarie, integrata nel sistema per il trattamento delle informazioni per i controlli ufficiali (IMSOC)⁴⁰.
- (9) Il presente regolamento stabilisce norme affinché la banca dati TRACES possa incorporare in formato digitale le autorizzazioni, i certificati di omologazione, i certificati di idoneità, i giornali di viaggio, il tracciamento in diretta dei veicoli stradali e le previsioni della temperatura. TRACES dovrebbe anche contenere elenchi dei posti di controllo nei paesi terzi e dei punti di uscita dell'UE. Consente inoltre una pianificazione del viaggio più realistica, una tracciabilità efficiente, un migliore monitoraggio delle operazioni e degli indicatori di benessere degli animali, misure d'emergenza tempestive e un'analisi completa dei dati, con l'obiettivo generale di garantire un'applicazione più efficace e una migliore attuazione delle norme dell'Unione in materia di protezione degli animali durante il trasporto, nonché di ridurre notevolmente gli oneri amministrativi.

³⁷ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) *Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7404, 101 pagg.

³⁸ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) *Scientific Opinion on the welfare of pigs during transport*. EFSA Journal 2022; 20(9):7445, 108 pagg.

³⁹ EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) *Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers*. EFSA Journal 2022; 20(9):7441, 188 pagg.

⁴⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1715 della Commissione, del 30 settembre 2019, che stabilisce norme per il funzionamento del sistema per il trattamento delle informazioni per i controlli ufficiali e dei suoi elementi di sistema ("il regolamento IMSOC"), C/2019/7005 (GU L 261 del 14.10.2019, pag. 37).

- (10) L'obbligo degli operatori dell'Unione di proteggere gli animali durante il trasporto non si conclude alle frontiere esterne dell'Unione. Gli organizzatori del trasporto di animali dall'Unione a un luogo di destinazione in un paese terzo devono garantire il rispetto delle norme dell'Unione in materia di protezione degli animali durante il trasporto anche durante le fasi del viaggio che si svolgono al di fuori dell'Unione e fino all'arrivo degli animali nel luogo finale di destinazione nel paese terzo. Ciò è coerente con la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa C-424/13⁴¹. Il presente regolamento dovrebbe pertanto applicarsi al trasporto di animali il cui luogo di partenza è situato nel territorio dell'Unione e indipendentemente dal fatto che il luogo di destinazione sia situato nel territorio dell'Unione o in un paese terzo.
- (11) Il trasporto di animali vivi da paesi terzi verso il territorio dell'Unione riguarda principalmente determinate specie di animali ed è solitamente effettuato su itinerari diretti. Quando gli animali vivi sono importati nell'Unione, gli operatori che trasportano tali animali da un paese terzo a un luogo di destinazione all'interno dell'Unione dovrebbero garantire che gli animali siano protetti almeno in modo equivalente agli animali trasportati all'interno del territorio dell'Unione, dal momento in cui sono caricati sul mezzo di trasporto nel paese terzo fino al luogo di destinazione nell'Unione. Ciò è necessario alla luce delle preoccupazioni dei cittadini dell'Unione relative al benessere degli animali durante il trasporto, che riguarda tutti gli animali trasportati verso, da o all'interno dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto applicarsi al trasporto di animali il cui luogo di partenza è situato nel territorio di un paese terzo e il cui luogo di destinazione è situato nel territorio dell'Unione. Al fine di garantire la corretta applicazione delle prescrizioni relative a tale trasporto nel luogo di partenza, è necessario che l'autorità competente del paese terzo verifichi la pianificazione del viaggio in questione e certifichi, nel certificato sanitario ufficiale per l'importazione degli animali nell'Unione e mediante l'approvazione del giornale di viaggio, che la pianificazione del viaggio è stata effettuata conformemente al presente regolamento o a prescrizioni equivalenti. Il trasportatore degli animali dovrebbe avere la responsabilità di garantire il rispetto di tale pianificazione fino al punto di destinazione e dovrebbe rispettare l'obbligo di compilare il giornale di viaggio.
- (12) Per il transito di animali da un paese terzo verso un altro o verso lo stesso paese terzo attraverso il territorio dell'Unione, le norme dell'Unione dovrebbero applicarsi durante la parte del viaggio che avviene nel territorio dell'Unione. Sebbene né il luogo di origine né il luogo di destinazione di tale trasporto si trovino nell'Unione, a beneficio degli animali e date le preoccupazioni dei cittadini, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alla parte del viaggio che avviene nel territorio dell'Unione. I trasportatori dovrebbero garantire che gli animali siano trasportati in condizioni conformi al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda lo spazio disponibile, l'alimentazione e l'abbeveraggio, in quanto essenziali per il benessere degli animali trasportati sul territorio dell'Unione. Tuttavia il rispetto delle norme sui tempi di viaggio non dovrebbe essere imposto in tali casi, in quanto ciò potrebbe portare a viaggi ancora più lunghi per gli animali in questione costringendo gli operatori di paesi terzi a evitare il territorio dell'Unione attraverso itinerari più lunghi, il che potrebbe avere un impatto peggiore sul benessere degli animali.

⁴¹ Sentenza del 23 aprile 2015, *Zuchtvieh-Export GmbH*, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, punto 56.

- (13) Il codice sanitario per gli animali terrestri⁴² dell'Organizzazione mondiale per la salute animale (WOAH) contiene orientamenti che stabiliscono norme minime a livello mondiale per quanto riguarda, tra l'altro, il comportamento degli animali, le responsabilità e i livelli di competenza dei diversi soggetti coinvolti nel trasporto degli animali, la documentazione da fornire, la pianificazione del viaggio, le operazioni di carico e le azioni da intraprendere in caso gli animali siano respinti. Il presente regolamento tiene conto di tali orientamenti.
- (14) L'esperienza nell'attuazione del regolamento (CE) n. 1/2005, nonché la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, ad esempio nella causa C-301/14⁴³, dimostrano che l'attività economica in relazione al trasporto di animali dovrebbe essere interpretata in senso lato. Il trasporto di animali nell'ambito di un'attività economica non dovrebbe essere considerato limitato ai casi che comportano uno scambio immediato di denaro, beni o servizi o in cui il trasporto è effettuato a scopo di lucro. Un trasporto che fa parte di un'offerta di beni o di servizi su un determinato mercato dovrebbe essere considerato un trasporto collegato all'attività economica.
- (15) Le principali specie di animali trasportati all'interno dell'Unione e dall'Unione verso paesi terzi a fini economici sono vertebrati, compresi piccoli ruminanti, equidi, bovini, suini, uccelli domestici, conigli e animali acquatici, vale a dire pesci, cefalopodi e decapodi. Per garantire la proporzionalità, l'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe essere limitato a tali specie.
- (16) I pesci ornamentali sono solitamente trasportati da corrieri espressi in piccole scatole contenenti sacchi d'acqua adatti alle loro esigenze e la durata del viaggio è generalmente inferiore a 24 ore. Pertanto il trasporto di pesci ornamentali rappresenta raramente un grave rischio per il benessere degli animali e dovrebbe essere escluso dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (17) La direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁴ disciplina la protezione degli animali utilizzati a fini scientifici. A causa delle rigorose prescrizioni in materia di qualità degli animali necessari per la ricerca e la sperimentazione, qualsiasi compromesso sullo stato di salute o di benessere degli animali all'arrivo nel luogo di destinazione ha un impatto diretto sulla possibilità di utilizzarli a tali fini. Inoltre le procedure scientifiche possono richiedere l'impiego di animali considerati potenzialmente non idonei al trasporto ai sensi del presente regolamento, come alcuni animali geneticamente modificati e animali che sono stati sottoposti a procedure chirurgiche ai fini dei progetti in linea con la direttiva 2010/63/UE. Il trasporto di animali vivi a fini scientifici è effettuato da operatori specializzati con veicoli appositamente progettati, attrezzati per garantire la salute e il benessere degli animali durante i viaggi previsti. Anche se è possibile operare una distinzione per quanto riguarda lo scopo per il quale tali animali sono trasportati, il loro benessere dovrebbe essere garantito. Tuttavia non sarebbe né coerente né accettabile includerli completamente nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Per questi motivi, le norme specifiche per specie relative all'idoneità al trasporto, agli intervalli

⁴² WOAH, *Terrestrial Animal Health Code*, 2023, [Terrestrial Code Online Access - WOAH - World Organisation for Animal Health](#).

⁴³ Sentenza del 3 dicembre 2015.

⁴⁴ Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 33).

per l'abbeveraggio e l'alimentazione e talune disposizioni relative ai tempi di viaggio, alle temperature e ai periodi di riposo non dovrebbero applicarsi al trasporto di animali utilizzati o destinati a essere utilizzati a fini scientifici nell'ambito di un progetto autorizzato a norma della direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

- (18) L'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento (CE) n. 1/2005 dimostra che gli operatori spesso prolungano i viaggi oltre i limiti stabiliti dalle disposizioni pertinenti, trasportando gli animali da un'azienda a diversi centri di raccolta consecutivi. In questi centri di raccolta sono raggruppati animali provenienti da aziende diverse e solo l'ultimo centro di raccolta è registrato come luogo di partenza. Pertanto dovrebbe essere imposto un soggiorno obbligatorio degli animali sia nel luogo di partenza che in quello di destinazione e i centri di raccolta dovrebbero essere autorizzati come luoghi di partenza solo se situati localmente, al fine di impedire la pratica di spostare gli animali da un centro di raccolta a un altro.
- (19) Solo gli organizzatori del trasporto di animali che dispongono dei mezzi per conformarsi alle prescrizioni del presente regolamento dovrebbero essere autorizzati a trasportare animali per lunghi viaggi. È pertanto opportuno istituire un sistema di autorizzazione per gli organizzatori. Gli organizzatori dovrebbero avere la responsabilità di garantire il rispetto delle norme dell'Unione dal luogo di partenza al luogo di destinazione. Essi possono subappaltare il trasporto di animali a un trasportatore e dovrebbero rimanere responsabili di garantire il rispetto delle norme dell'Unione da parte di tale trasportatore e di qualsiasi altra persona coinvolta in tale trasporto. L'organizzatore dovrebbe fornire alle autorità competenti la prova della sua capacità di garantire il rispetto delle norme dell'Unione in materia di trasporto fino all'arrivo degli animali nel luogo di destinazione.
- (20) I trasportatori e il loro personale svolgono un ruolo centrale nel trasporto degli animali, influenzando in modo significativo le condizioni di benessere degli animali trasportati. Le condizioni di benessere degli animali durante il trasporto sono ampiamente influenzate dal comportamento quotidiano dei trasportatori. Questi dovrebbero possedere le competenze necessarie per garantire il rispetto del presente regolamento, anche da parte del loro personale, e disporre della necessaria omologazione dei mezzi di trasporto utilizzati, unitamente ai piani d'emergenza per far fronte alle emergenze. È pertanto opportuno disporre di un sistema di autorizzazione per i trasportatori. I trasportatori dovrebbero dar prova di responsabilità e trasparenza per quanto concerne il loro status e le loro operazioni. In particolare dovrebbero riferire le difficoltà incontrate e tenere registri precisi delle loro azioni e dei risultati ottenuti.
- (21) I mezzi di trasporto dovrebbero essere progettati in modo da evitare lesioni o sofferenze agli animali. È pertanto opportuno stabilire le prescrizioni tecniche che devono essere soddisfatte per l'omologazione di un mezzo di trasporto, tenendo conto delle esigenze delle specie e categorie specifiche di animali a bordo.
- (22) Il trasporto di animali per via aerea è molto meno diffuso rispetto al trasporto su strada e via mare. A causa dei costi associati a questo tipo di trasporto, nella maggior parte dei casi gli animali trasportati per via aerea sono animali da compagnia e animali di valore elevato destinati alla riproduzione o ad attività sportive. Il trasporto aereo di animali è effettuato in linea con le norme tecniche dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) stabilite nella normativa sul trasporto di animali vivi (*Live*

Animals Regulations - LAR), elaborate e aggiornate annualmente dal *Live Animals and Perishables Board* (LAPB) per equilibrare i principi di protezione del benessere degli animali e di sicurezza a bordo degli aeromobili, nonché tenendo conto delle specificità e dei limiti del trasporto aereo. I vettori membri della IATA sono tenuti a rispettare le norme regolamentari nello svolgimento delle operazioni di trasporto e nell'equipaggiamento dei loro aeromobili. Il trasporto aereo di animali dovrebbe pertanto essere consentito solo negli aeromobili appartenenti a vettori membri della IATA.

- (23) Come dimostrato dagli audit della Commissione e dalle ispezioni delle autorità competenti, un numero significativo di navi adibite al trasporto di bestiame attualmente operanti nell'Unione non soddisfa le norme adeguate in materia di sicurezza marittima e rappresenta un rischio sia per gli animali che per l'equipaggio. Per garantire la conformità di tali navi alle norme di sicurezza e il corretto funzionamento di sistemi essenziali, tra cui i sistemi di generazione di energia elettrica, di stabilità, di ventilazione, di desalinizzazione dell'acqua e di drenaggio, le autorità competenti dello Stato membro dovrebbero omologare per il trasporto di animali solo le navi adibite al trasporto di bestiame battenti bandiera di uno Stato inserito nella lista bianca o grigia secondo il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo⁴⁵. Inoltre le autorità competenti dovrebbero consentire il carico di animali su tali navi solo se il profilo di rischio della nave è identificato come basso o standard secondo il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.
- (24) La documentazione relativa all'omologazione delle navi adibite al trasporto di bestiame è attualmente conservata nel sistema informatico che supporta il nuovo regime di ispezione derivante dalla direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo⁴⁶. Il sistema THETIS (*Hybrid European Targeting and Inspection System*) è una banca dati che facilita i controlli ufficiali delle navi marittime nell'Unione, comprese le navi adibite al trasporto di bestiame. Questa banca dati comprende un modulo specifico per i controlli ufficiali incentrato sulle prescrizioni per la protezione degli animali. Le informazioni sulle navi adibite al trasporto di bestiame autorizzate dovrebbero essere disponibili anche in TRACES, per consentire la creazione, l'aggiornamento e la compilazione digitali dei giornali di viaggio in TRACES. Le autorità competenti dovrebbero essere responsabili dell'aggiornamento regolare di tali informazioni.
- (25) Conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2023/372⁴⁷, a seguito dell'omologazione e prima di qualsiasi rinnovo dell'omologazione di una nave adibita al trasporto di bestiame, un veterinario ufficiale dovrebbe accompagnare la partita di animali per il primo viaggio. Ciò consente al veterinario di effettuare controlli ufficiali durante il primo viaggio per verificare che i sistemi meccanici e di gestione della nave

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>.

⁴⁶ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione) (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁴⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/372 della Commissione, del 17 febbraio 2023, che stabilisce norme relative alla registrazione, all'archiviazione e alla condivisione della documentazione scritta dei controlli ufficiali effettuati sulle navi adibite al trasporto di bestiame, ai piani di emergenza per le navi adibite al trasporto di bestiame in caso di emergenza, all'omologazione delle navi adibite al trasporto di bestiame e ai requisiti minimi applicabili ai punti di uscita (GU L 51 del 20.2.2023, pag. 32).

adibita al trasporto di bestiame non pregiudichino il benessere degli animali a bordo durante il viaggio.

- (26) I giornali di viaggio sono strumenti importanti per consentire a tutti gli attori coinvolti nel trasporto di animali e alle autorità competenti di conoscere l'itinerario e la tempistica previsti per il viaggio e di verificare se l'itinerario previsto è seguito nella pratica, facilitando in tal modo l'applicazione della normativa. Si dovrebbero concepire elementi specifici del giornale di viaggio per assicurare una migliore applicazione delle norme in materia di benessere degli animali, in particolare aumentando la tracciabilità e la trasparenza delle operazioni di trasporto. Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero approvare i giornali di viaggio per i lunghi viaggi sia all'interno dell'Unione che verso paesi terzi, nonché per i brevi viaggi verso paesi terzi. L'uso dei giornali di viaggio dovrebbe essere completamente digitalizzato utilizzando e ampliando le possibilità offerte da TRACES. La digitalizzazione del giornale di viaggio migliorerà la raccolta dei dati e consentirà una migliore analisi e identificazione dei rischi.
- (27) Per garantire che i viaggi non superino la durata prevista e assicurare una migliore tracciabilità, è opportuno introdurre un giornale di viaggio semplificato per i brevi viaggi all'interno dell'Unione. Compilati dall'organizzatore e senza l'obbligo di approvazione da parte dell'autorità competente, tali giornali di viaggio aiuteranno le autorità competenti a valutare le prestazioni degli operatori durante le ispezioni e i controlli. Inoltre ciò consentirà sia alle autorità competenti che alla Commissione di disporre di informazioni su tutte le operazioni di trasporto.
- (28) Le femmine gravide sono particolarmente vulnerabili durante il trasporto. Poiché non è sempre possibile per il trasportatore valutare lo stadio di gestazione di tali animali, il detentore dovrebbe essere responsabile di fornire al trasportatore informazioni sullo stadio di gestazione o sulla data dell'inseminazione, se del caso.
- (29) La scarsità di disposizioni specifiche nel diritto dell'Unione in materia di trasporto di cani e gatti, in particolare cuccioli di cane e gatto di varie razze, nonché le divergenze nell'interpretazione e applicazione delle vigenti norme dell'Unione da parte degli Stati membri, hanno portato frequentemente al trasporto di tali animali in circostanze che presentano rischi per il loro benessere e determinano condizioni di disparità per gli operatori. È pertanto necessario definire meglio le norme specifiche relative all'età minima dei cani e dei gatti trasportati e agli intervalli per l'alimentazione durante il viaggio, imporre trattamenti veterinari preventivi per evitare malattie connesse allo stress e specifiche per specie e ampliare in tal modo le norme specifiche e armonizzate sul trasporto commerciale di cani e gatti. A tal fine è necessario prevedere norme, ad esempio per quanto riguarda le prescrizioni in materia di temperatura e di umidità e la necessità di un giornale di viaggio per i lunghi viaggi.
- (30) Gli orientamenti della WOAHA sul benessere dei pesci d'allevamento durante il trasporto stabiliscono le norme minime di conformità a livello internazionale e contengono raccomandazioni per quanto riguarda le responsabilità, la pianificazione, la progettazione dei veicoli, le attrezzature, la manipolazione, l'acqua, la preparazione, gli aspetti specifici per specie, la pianificazione per le emergenze, la documentazione, il carico e lo scarico. Sulla base di tali orientamenti, le disposizioni specifiche per gli animali acquatici dovrebbero essere stabilite e aggiornate in funzione delle nuove conoscenze scientifiche, una volta disponibili i pertinenti pareri dell'EFSA. Un elemento importante per il benessere degli animali trasportati è lo spazio loro

assegnato a bordo del mezzo di trasporto, che dipende dalle specie, dalle categorie e dalle dimensioni. Nei pareri dell'EFSA si raccomanda che, durante la permanenza a bordo, gli animali dispongano di spazio sufficiente per cambiare posizione, bere e riposare. Gli spazi disponibili prescritti a norma del regolamento (CE) n. 1/2005 dovrebbero pertanto essere aumentati in linea con le raccomandazioni dell'EFSA.

- (31) Le posizioni in tempo reale degli aeromobili, delle navi marittime e dei treni sono attualmente disponibili al pubblico e accessibili per motivi di sicurezza e di informazione. La maggior parte dei veicoli stradali è già dotata di un sistema di navigazione satellitare che registra l'itinerario effettivo seguito e la durata del viaggio. Tali informazioni sono di fondamentale importanza per le autorità competenti per attuare i controlli ufficiali e indirizzarli meglio in base al rischio. Tuttavia tali informazioni relative ai veicoli stradali non sono a disposizione delle autorità competenti.
- (32) La limitazione della durata dei viaggi svolge un ruolo fondamentale nella protezione degli animali durante il trasporto. È dimostrato che, nella pratica, la durata dei tempi di viaggio stimata nella pianificazione iniziale è spesso superata, il che può avere gravi effetti negativi sul benessere degli animali trasportati. Attualmente l'autorità competente non dispone di mezzi per controllare l'ubicazione delle partite durante il viaggio al fine di indirizzare i controlli e le ispezioni relativi ai tempi di viaggio e di riposo, effettuati in conformità del regolamento (UE) 2017/625. Ciò rende difficile per le autorità competenti controllare che la durata effettiva del viaggio corrisponda a quella dichiarata. Molti di questi problemi potrebbero essere risolti con la raccolta di informazioni tramite un sistema d'informazione che utilizzi strumenti di posizionamento in tempo reale.
- (33) L'accesso alle informazioni relative al momento in cui i veicoli stradali hanno raggiunto determinati punti chiave del viaggio, come i posti di controllo o il luogo di destinazione, consentirebbe alle autorità competenti di rafforzare i loro controlli come pure di pianificarli e indirizzarli meglio. In particolare esse potrebbero rilevare meglio i trasporti che superano i tempi massimi di viaggio, individuando così i trasporti che hanno maggiori probabilità di concludersi con animali in condizioni di benessere compromesse. Pertanto tutti i veicoli stradali dovrebbero disporre di un sistema di posizionamento in tempo reale in grado di comunicare la loro ubicazione per tutta la durata del viaggio e dopo il completamento dello stesso a un sistema d'informazione collegato a TRACES.
- (34) I dati relativi alla durata del viaggio e ai periodi di riposo dovrebbero essere registrati e conservati per tutti i viaggi, ai fini del trattamento delle informazioni solo per i controlli ufficiali e le altre attività ufficiali connesse a tali controlli. Il periodo di conservazione di tali dati dovrebbe essere di sei anni, in modo che siano accessibili alle autorità competenti, in particolare al fine di verificare se l'organizzatore o il trasportatore soddisfa le condizioni richieste per ottenere il rinnovo di un'autorizzazione dopo la scadenza del periodo di validità di cinque anni. I dati di posizionamento registrati nel sistema d'informazione collegato a TRACES dovrebbero essere registrati e conservati solo ai fini dei controlli ufficiali e delle altre attività ufficiali connesse a tali controlli. Anche il periodo di conservazione di tali dati dovrebbe essere di sei anni.

- (35) In aggiunta al regolamento (UE) 2016/679⁴⁸ e al regolamento (UE) 2018/1725⁴⁹, nonché al fine di fornire adeguate garanzie specifiche in materia di protezione dei dati, dovrebbero applicarsi le disposizioni relative al trattamento e al controllo dei dati di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2019/1715⁵⁰ per quanto riguarda la banca dati in cui tali dati saranno conservati.
- (36) È importante che le autorità competenti del luogo di partenza siano informate dell'idoneità degli animali all'arrivo nel luogo di destinazione. Sia i conducenti sia, se del caso, i guardiani e i detentori nel luogo di destinazione dovrebbero dichiarare in TRACES le condizioni degli animali che arrivano nel luogo di destinazione, comprese le informazioni sugli indicatori di benessere degli animali. La versione elettronica del giornale di viaggio consentirà alle autorità competenti del luogo di partenza e del luogo di destinazione di ricevere tali informazioni, permettendo loro di intervenire qualora le condizioni degli animali non siano adeguate o vi sia una discrepanza tra le informazioni fornite da detentori, conducenti o guardiani.
- (37) In generale, i dati scientifici indicano che i viaggi più lunghi incidono più negativamente sul benessere degli animali rispetto ai viaggi più brevi. Alla luce dell'attuale distribuzione dei macelli negli Stati membri, dei più recenti pareri scientifici sul benessere degli animali durante il trasporto nonché nell'ottica di mantenere i viaggi quanto più brevi possibile, i viaggi verso la macellazione non dovrebbero durare più di nove ore. In generale, i macelli attualmente in uso sono tecnologicamente adattati alle specie e alle categorie di animali che macellano. Per evitare che la macellazione non sia possibile a causa dell'assenza di macelli adeguatamente attrezzati entro una distanza raggiungibile in nove ore di trasporto, è opportuno prevedere una deroga al limite di nove ore per consentire, in via eccezionale, lunghi viaggi verso macelli adeguatamente attrezzati, a condizione che ciò sia autorizzato dall'autorità competente.
- (38) I pareri dell'EFSA hanno confermato che troppe soste con scarico e carico nei posti di controllo durante il viaggio sono dannose per il benessere degli animali, in quanto comportano una loro ulteriore manipolazione, con conseguente stress aggiuntivo e un maggiore rischio di esposizione a lesioni e infezioni. Pertanto i lunghi viaggi non dovrebbero includere più di un periodo di riposo con scarico e carico. Per i viaggi su strada o su rotaia di durata superiore a nove ore per scopi diversi dalla macellazione, oltre ai più recenti pareri scientifici dell'EFSA, è opportuno prendere in considerazione i periodi massimi di guida e i periodi minimi di riposo per i conducenti

⁴⁸ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁴⁹ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

⁵⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1715 della Commissione, del 30 settembre 2019, che stabilisce norme per il funzionamento del sistema per il trattamento delle informazioni per i controlli ufficiali e dei suoi elementi di sistema ("il regolamento IMSOC"), C/2019/7005 (GU L 261 del 14.10.2019, pag. 37).

su strada di cui al regolamento (CE) n. 561/2006⁵¹ al fine di migliorare il coordinamento con i tempi di viaggio e i periodi di riposo degli animali trasportati.

- (39) Gli animali non svezzati sono particolarmente vulnerabili durante il trasporto e occorre garantirne l'alimentazione a bordo in funzione delle loro esigenze. In base ai pareri scientifici dell'EFSA, l'età e il peso minimi di tali animali prima di poter essere trasportati dovrebbero essere aumentati in modo che essi siano più resilienti e idonei al trasporto. Inoltre tali animali dovrebbero essere trasportati per un periodo massimo di otto ore, a meno che non sia installato a bordo del mezzo di trasporto un sistema che consenta di alimentare efficacemente gli animali non svezzati con latte o un sostituto del latte a temperatura corporea in condizioni adeguate.
- (40) L'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento (CE) n. 1/2005 dimostra che fornire un'alimentazione adeguata agli animali non svezzati è una prescrizione difficile da soddisfare. Gli animali non svezzati devono essere alimentati con latte specifico per specie o con un adeguato sostituto del latte a temperatura corporea in condizioni analoghe a quelle dell'alimentazione naturale a base di latte e a intervalli che impediscano l'insorgenza della fame a lungo termine. I sistemi di alimentazione dovrebbero essere progettati in modo da consentire la somministrazione del latte o del sostituto del latte a tutti gli animali a bordo, con una necessità minima di intervento da parte di guardiani o conducenti. La manutenzione dovrebbe consentire un'adeguata pulizia e disinfezione per evitare la contaminazione del latte. Il sistema di alimentazione dovrebbe essere adattato alle circostanze e al tipo di trasporto in cui è destinato ad essere utilizzato. In particolare quando gli animali sono trasportati su una nave traghetto, si dovrebbe tener conto dello spazio limitato intorno al mezzo di trasporto e del movimento della nave. Al fine di evitare che si creino incoerenze nei sistemi di alimentazione, la Commissione dovrebbe riconoscere tali sistemi sulla base delle prove scientifiche e tecniche della loro efficacia nel quadro dell'uso previsto e della loro conformità alle norme stabilite nel presente regolamento. La Commissione dovrebbe inoltre essere assistita in questo compito dall'EFSA.
- (41) Pur considerando lo stress da movimento come un rischio importante per il benessere degli animali trasportati nei veicoli stradali, i pareri scientifici dell'EFSA non giungono alla stessa conclusione per quanto riguarda lo stress da movimento nei mezzi di trasporto marittimo. I tempi di viaggio sui mezzi di trasporto su strada e su rotaia sono limitati e i periodi di riposo sono previsti al fine di attenuare gli effetti dello stress da movimento sul benessere degli animali trasportati. Gli animali trasportati via mare non sono esposti allo stesso tipo di movimento degli animali trasportati su strada o su rotaia. Il movimento sulle navi marittime non incide sulla stabilità degli animali allo stesso modo del movimento sui veicoli stradali, dove sono soggetti a movimenti improvvisi ripetuti e inattesi. Di conseguenza l'impatto del trasporto marittimo sugli animali è meno dannoso per il loro benessere. A condizione che gli animali a bordo delle navi marittime, quali le navi adibite al trasporto di bestiame, le navi portacontainer e le navi traghetto, dispongano di spazio sufficiente per sdraiarsi e riposare, abbiano cibo e acqua in quantità sufficienti e a intervalli

⁵¹ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

adeguati, il tempo trascorso in mare non dovrebbe essere conteggiato come tempo di viaggio.

- (42) La temperatura cui sono esposti gli animali durante il trasporto è un fattore importante che incide sul loro benessere. La misurazione delle temperature interne durante il trasporto su strada si è rivelata difficile e non consente facilmente di adottare misure correttive. Mantenere i limiti di temperatura all'interno di un veicolo è difficile in quanto entrano in gioco molti fattori, tra cui l'umidità e lo spazio fornito a bordo. Il trasporto di animali in camion dotati di aria condizionata è costoso e probabilmente insostenibile. È pertanto opportuno limitare i tempi di viaggio in presenza di temperature estreme per ridurre l'esposizione degli animali a tali temperature e, nei casi più estremi, consentire il trasporto di animali solo durante la notte. Inoltre dovrebbero essere adottate misure per attenuare i potenziali effetti negativi della temperatura a bordo, come l'apertura degli sfii dei camion e la fornitura di maggiore spazio agli animali.
- (43) Gli organizzatori che trasportano animali verso un luogo di destinazione in un paese terzo devono organizzare una valutazione del primo viaggio da parte di un organismo di certificazione al fine di determinare la capacità dell'organizzatore di garantire il rispetto del presente regolamento fino all'arrivo degli animali nel luogo di destinazione nel paese terzo. Se le condizioni di cui al presente regolamento non sono soddisfatte, l'autorità competente dovrebbe sospendere l'autorizzazione dell'organizzatore per quanto riguarda il trasporto verso paesi terzi. L'organismo di certificazione dovrebbe valutare periodicamente i viaggi verso paesi terzi organizzati dall'organizzatore al fine di determinare se questi continua a disporre dei mezzi per conformarsi al presente regolamento. Gli organismi di certificazione dovrebbero possedere le conoscenze e le qualifiche richieste, fornire garanzie di costante indipendenza dagli organizzatori, dai trasportatori e da qualsiasi altra persona o entità coinvolta nel trasporto o nella manipolazione degli animali durante il trasporto e dovrebbero essere accreditati dagli organismi nazionali di accreditamento istituiti a norma del regolamento (CE) n. 765/2008⁵².
- (44) Il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio⁵³ stabilisce le prescrizioni per i posti di controllo e per l'uso di tali posti di controllo nell'Unione. Per garantire che il trasporto di animali dall'Unione verso paesi terzi sia conforme al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i tempi di viaggio, i periodi di riposo e le condizioni di sistemazione degli animali durante i periodi di riposo, i posti di controllo nei paesi terzi dovrebbero soddisfare norme equivalenti a quelle stabilite dalla normativa dell'Unione, in particolare dal regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio.
- (45) Gli operatori di posti di controllo in paesi terzi o gli organizzatori possono chiedere l'inserimento dei posti di controllo in un elenco che sarà adottato dalla Commissione, a condizione che dimostrino la conformità a prescrizioni almeno equivalenti alle norme dell'Unione, in particolare il regolamento (CE) n. 1255/97. A tal fine, i posti di

⁵² Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

⁵³ Regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio, del 25 giugno 1997, riguardante i criteri comunitari per i punti di sosta e che adatta il ruolino di marcia previsto dall'allegato della direttiva 91/628/CEE (GU L 174 del 2.7.1997, pag. 1).

controllo nei paesi terzi possono fornire la prova della certificazione di conformità a prescrizioni almeno equivalenti a quelle stabilite nel diritto dell'Unione, in particolare il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio, rilasciata da un organismo di certificazione. L'elenco dei posti di controllo riconosciuti nei paesi terzi dovrebbe essere adottato dalla Commissione mediante atti di esecuzione.

- (46) Per meglio garantire che i posti di controllo soddisfino le esigenze degli animali che riposano nei loro locali, tali posti dovrebbero essere adattati alle specie e categorie pertinenti. È opportuno istituire un sistema di prenotazione per evitare ritardi o la sovrapprenotazione dei posti di controllo. È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1255/97.
- (47) L'esperienza dimostra che la designazione di un punto di uscita nell'Unione è importante per garantire un trasporto agevole di animali vivi dall'Unione verso i paesi terzi. Gli animali dovrebbero lasciare l'Unione attraverso punti di uscita designati che soddisfino le prescrizioni necessarie per i controlli sul benessere degli animali di cui all'articolo 21, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) 2017/625⁵⁴ e siano in grado di garantire la comunicazione a tale riguardo tra le autorità competenti nei luoghi di partenza, nei centri di raccolta, nei posti di controllo e negli stabilimenti di destinazione. Le autorità competenti dovrebbero registrare tali designazioni in TRACES.
- (48) L'esperienza ha dimostrato che esiste il rischio che le partite di animali trasportati via mare possano essere respinte dal paese di destinazione sulla base dei documenti presentati, ad esempio i certificati sanitari. In alcuni casi ciò può incidere sul benessere degli animali, in quanto non possono essere rinviati al luogo di partenza per motivi di sanità animale. Le autorità competenti del luogo di partenza dovrebbero approvare un giornale di viaggio solo se gli operatori forniscono loro un attestato di accettazione della documentazione per il trasporto internazionale via mare di animali vivi, firmato dall'autorità competente del porto marittimo del paese di destinazione finale. È pertanto opportuno stabilire un modello di attestato.
- (49) Gli Stati membri dovrebbero stabilire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di violazione del presente regolamento e assicurare che siano applicate. Per garantire un'applicazione coerente ed effettiva del presente regolamento in tutta l'Unione, è necessario evitare livelli diversi di applicazione e che la diversa severità delle sanzioni applicate in caso di inosservanza del presente regolamento nei diversi Stati membri porti a programmare le operazioni di trasporto in funzione della minore severità delle sanzioni imposte in alcuni Stati membri. È opportuno individuare le violazioni del presente regolamento che comportano rischi significativi per il benessere degli animali e stabilire livelli minimi di sanzioni pecuniarie in relazione al

⁵⁴

Regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 999/2001, (CE) n. 396/2005, (CE) n. 1069/2009, (CE) n. 1107/2009, (UE) n. 1151/2012, (UE) n. 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 del Parlamento europeo e del Consiglio, dei regolamenti (CE) n. 1/2005 e (CE) n. 1099/2009 del Consiglio e delle direttive 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 854/2004 e (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE del Consiglio e la decisione 92/438/CEE del Consiglio (regolamento sui controlli ufficiali) (GU L 95 del 7.4.2017, pag. 1).

valore delle partite di animali in tali casi. Anche il grado di frequenza con cui si verifica la violazione dovrebbe costituire un fattore di cui tenere conto e le violazioni ripetute dovrebbero essere considerate più gravi. Ciò dovrebbe scoraggiare future violazioni e migliorare l'applicazione del regolamento.

- (50) Il vaglio di adeguatezza della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali ha evidenziato difficoltà nel valutare l'efficacia del regolamento (CE) n. 1/2005 nel migliorare il benessere degli animali, dato che tale regolamento non prevede indicatori. È opportuno creare un sistema di monitoraggio degli indicatori di benessere degli animali.
- (51) I trasportatori e i detentori dovrebbero essere tenuti a raccogliere dati sulla base di indicatori di benessere degli animali pertinenti per le loro attività di trasporto. L'analisi dei dati consentirà ai trasportatori e ai detentori di individuare le carenze in materia di benessere degli animali e di porre in atto, se necessario, adeguate misure correttive. I dati sugli indicatori dovrebbero inoltre essere messi a disposizione delle autorità competenti e della Commissione in TRACES.
- (52) Al fine di aggiornare le norme tecniche di cui all'allegato I, capi I, II, V e VII, e all'allegato II, per allineare tali norme alle più recenti conoscenze scientifiche e tecniche, se disponibili, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE. Al fine di agevolare la corretta attuazione del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per aggiornare il modello di giornale di viaggio di cui all'allegato III e il modello di attestato di cui all'allegato IV. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁵⁵. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (53) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, compresi gli elementi dei piani d'emergenza e i relativi modelli, le norme tecniche relative all'omologazione delle navi adibite al trasporto di bestiame, gli elementi tecnici necessari per la messa in atto delle registrazioni del sistema di tracciamento in diretta, il riconoscimento dei sistemi di alimentazione per gli animali non svezzati a bordo, il contenuto delle valutazioni necessarie per la certificazione degli organizzatori che trasportano animali verso paesi terzi e la frequenza con cui sono richieste, gli elenchi dei posti di controllo che soddisfano norme equivalenti a quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio, le definizioni degli indicatori di benessere e i metodi per monitorarli, nonché le norme tecniche sull'uso di TRACES, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione. È

⁵⁵ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁶.

- (54) È importante garantire che le norme nazionali non siano utilizzate dagli Stati membri in modo da pregiudicare la corretta applicazione delle disposizioni del presente regolamento o da incidere sul funzionamento del mercato interno. Gli Stati membri dovrebbero notificare tali disposizioni nazionali alla Commissione. La Commissione dovrebbe portarle all'attenzione degli altri Stati membri. Laddove rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, le norme nazionali dovrebbero essere notificate alla Commissione conformemente a detta direttiva.
- (55) La valutazione d'impatto effettuata per preparare il presente regolamento indica che alcune delle nuove prescrizioni di cui al presente regolamento richiedono una pianificazione e investimenti da parte degli operatori interessati. Le nuove norme relative ai tempi di viaggio e all'alimentazione degli animali non svezzati durante il trasporto imporranno cambiamenti nei modelli di trasporto e investimenti in nuovi camion per fornire maggiore spazio agli animali ed eventualmente nuovi sistemi di alimentazione. È opportuno pertanto prevedere nel presente regolamento adeguati periodi di transizione che tengano conto del tempo necessario per consentire agli operatori interessati di adeguarsi alle prescrizioni corrispondenti stabilite dal presente regolamento.
- (56) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire assicurare un approccio armonizzato in materia di protezione degli animali durante il trasporto, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata, degli effetti e del carattere transfrontaliero e internazionale del trasporto, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (57) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [GG/MM/AAAA],

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 *Oggetto*

Il presente regolamento stabilisce norme per la protezione degli animali durante il trasporto in relazione con un'attività economica.

⁵⁶ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Articolo 2
Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica al trasporto di animali:
 - all'interno dell'Unione;
 - da un luogo di partenza in un paese terzo a un luogo di destinazione nell'Unione;
 - da un luogo di partenza nell'Unione a un luogo di destinazione in un paese terzo; e
 - da un posto di controllo frontaliere di entrata nell'Unione fino a un punto di uscita dall'Unione, quando il trasporto di animali transita attraverso il territorio dell'Unione.
2. I trasporti per i fini seguenti sono soggetti unicamente all'articolo 4:
 - a) trasporto, da parte degli allevatori, dei propri animali con i propri mezzi di trasporto per la transumanza stagionale;
 - b) trasporto, da parte degli allevatori, dei propri animali con i propri mezzi di trasporto per scopi diversi dalla transumanza, per una distanza non superiore a 50 km dall'azienda in cui sono tenuti;
 - c) trasporto di animali ai fini della partecipazione ad addestramenti, mostre, gare, manifestazioni culturali, circhi e attività sportive equestri e del tempo libero.
3. Il presente regolamento non si applica ai tipi di trasporto seguenti:
 - a) il trasporto di animali che non avviene in relazione con un'attività economica;
 - b) il trasporto diretto di animali da o verso cliniche o studi veterinari;
 - c) il trasporto di specie protette ai sensi della convenzione sul commercio internazionale delle specie di flora e di fauna selvatiche minacciate di estinzione (CITES)⁵⁷;
 - d) il trasporto di animali tra giardini zoologici quali definiti all'articolo 2 della direttiva 1999/22/CE del Consiglio⁵⁸;
 - e) il trasporto di pesci ornamentali;
 - f) le consegne dirette di animali acquatici alle imprese alimentari che riforniscono il consumatore finale.
4. L'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), gli articoli 20 e 26, l'allegato I, capi I e V, e l'allegato II, punto 4, non si applicano al trasporto di animali ai fini di un progetto autorizzato a norma della direttiva 2010/63/UE⁵⁹.

⁵⁷ Decisione (UE) 2015/451 del Consiglio, del 6 marzo 2015, relativa all'adesione dell'Unione europea alla convenzione sul commercio internazionale delle specie di flora e di fauna selvatiche minacciate di estinzione (CITES) (GU L 75 del 19.3.2015, pag.1).

⁵⁸ Direttiva 1999/22/CE del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativa alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici (GU L 94 del 9.4.1999, pag. 24).

⁵⁹ Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 33).

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

1. "animali": animali vertebrati vivi, cefalopodi e decapodi;
2. "luogo di partenza":
 - a) il luogo in cui l'animale è stato ospitato per almeno una settimana prima della partenza e in cui è caricato per la prima volta su un mezzo di trasporto; oppure
 - b) un centro di raccolta se l'animale è stato prelevato entro una distanza non superiore a 100 km;
3. "luogo di destinazione": un macello o qualsiasi altro luogo in cui un animale è scaricato da un mezzo di trasporto e ospitato per almeno una settimana prima dell'eventuale partenza successiva;
4. "viaggio": lo spostamento di animali effettuato con uno o più mezzi di trasporto, che inizia con il carico del primo animale sul primo mezzo di trasporto nel luogo di partenza e termina con lo scarico dell'ultimo animale nel luogo di destinazione, nonché le operazioni correlate, compresi i periodi di riposo e il trasferimento da un mezzo di trasporto a un altro;
5. "mezzi di trasporto": veicoli stradali o ferroviari, navi e aeromobili usati per il trasporto di animali;
6. "animali acquatici": pesci, cefalopodi e decapodi;
7. "organizzatore":
 - a) trasportatore che trasporta animali o ne ha ceduto in subappalto il trasporto per l'intero viaggio o una parte dello stesso ad almeno un altro trasportatore; oppure
 - b) persona fisica o giuridica che ha ingaggiato un trasportatore per il trasporto di animali; oppure
 - c) persona che ha firmato la sezione 1 del giornale di viaggio in TRACES, di cui all'allegato III;
8. "lungo viaggio": viaggio che supera le nove ore;
9. "autorità competente": autorità competente come definita all'articolo 3, punto 3), del regolamento (UE) 2017/625;
10. "TRACES": il sistema informatico per lo scambio di dati, informazioni e documenti, di cui all'articolo 133, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2017/625;
11. "trasportatore": operatore la cui attività economica consiste nel trasportare animali per proprio conto o per conto di terzi;
12. "breve viaggio": viaggio che non supera le nove ore;
13. "guardiano": persona direttamente incaricata del benessere degli animali trasportati, che li accompagna durante un viaggio su strada o su rotaia;
14. "veicolo": mezzo di trasporto su ruote dotato di motore o trainato;

15. "addetto al benessere degli animali": persona direttamente incaricata del benessere degli animali trasportati su una nave adibita al trasporto di bestiame per la durata del viaggio in mare;
16. "nave adibita al trasporto di bestiame": nave marittima costruita o adattata per essere utilizzata per il trasporto di animali terrestri, diversi dagli uccelli domestici o dai conigli;
17. "contenitore": qualsiasi cassa, box, alloggiamento o altra struttura rigida usata o usato per il trasporto di animali che non sia un mezzo di trasporto;
18. "nave portacontenitori": nave che trasporta animali terrestri, diversi dagli uccelli domestici o dai conigli, in contenitori amovibili;
19. "animali terrestri": equidi detenuti, animali delle specie bovina, suina, ovina, caprina, cervidi, conigli e uccelli domestici, compreso il pollame;
20. "nave traghetto": nave strutturata in modo da consentire l'imbarco e lo sbarco di veicoli stradali o ferroviari;
21. "contenitore per animali di grandi dimensioni": contenitore utilizzato per il trasporto di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli su mezzi di trasporto su strada o rotaia o su navi portacontenitori;
22. "veterinario ufficiale": veterinario ufficiale come definito all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2017/625;
23. "centro di raccolta": stabilimento per le operazioni di raccolta registrato conformemente all'articolo 97, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/429, in cui sono raggruppati temporaneamente, per costituire una partita, animali delle specie bovina, ovina, caprina, equina o suina provenienti da più aziende;
24. "posti di controllo": posti di controllo come definiti all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1255/97;
25. "tempo di viaggio": il periodo durante il quale gli animali sono spostati mediante mezzi di trasporto, compreso il tempo di carico e scarico degli animali;
26. "detentore": qualsiasi persona fisica o giuridica, a esclusione di un trasportatore, che ha la responsabilità degli animali o li accudisce su base permanente o temporanea;
27. "punto di uscita": punto di uscita come definito all'articolo 3, punto 39), del regolamento (UE) 2017/625;
28. "posto di controllo frontaliero": posto di controllo frontaliero come definito all'articolo 3, punto 38), del regolamento (UE) 2017/625;
29. "sistemi di posizionamento": sistemi di infrastrutture che forniscono servizi di sincronizzazione e posizionamento globali, continui, precisi e garantiti, necessari ai fini del presente regolamento;
30. "periodo di riposo": periodo continuo, nel corso di un viaggio, durante il quale gli animali non sono spostati con un mezzo di trasporto;
31. "trasporto in condizioni di biosicurezza": il trasporto di animali ai fini della direttiva 2010/63/UE che prevede una barriera fisica per proteggere gli animali dal trasferimento di contaminanti microbici e ne garantisce il benessere grazie alla fornitura di alimenti, acqua e condizioni ambientali adeguati alla specie e al

rispettivo stadio di sviluppo, compreso uno spazio sufficiente per riposare e allungare gli arti;

32. "organismo di certificazione": un soggetto giuridico accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 e che opera conformemente alla norma ISO/IEC/17065 per la valutazione della conformità — Requisiti per organismi che certificano prodotti, processi e servizi;
33. "equino non domato": equino che non può essere legato o condotto per una cavezza, senza causargli agitazione, dolore o sofferenze evitabili.

Articolo 4

Condizioni generali per il trasporto di animali

1. Nessuno può trasportare o far trasportare animali in condizioni che li espongono o sono tali da esporli a sofferenze inutili.
2. Le persone che trasportano o fanno trasportare animali garantiscono il rispetto delle prescrizioni seguenti:
 - a) sono state previamente prese tutte le disposizioni necessarie per ridurre al minimo la durata del viaggio, in modo da limitare il più possibile i pericoli più comuni per il benessere degli animali, tra cui la fame, la sete, la fatica, le lesioni o lo stress termico;
 - b) gli animali sono idonei all'intero viaggio;
 - c) i mezzi di trasporto sono progettati, costruiti, mantenuti e usati in modo da evitare lesioni o sofferenze inutili e assicurare l'incolumità degli animali;
 - d) le strutture di carico e scarico sono progettate, costruite, mantenute e usate in modo da evitare lesioni e sofferenze inutili e assicurare l'incolumità degli animali;
 - e) le persone fisiche responsabili degli animali in qualsiasi fase del trasporto sono idonee a tal fine e ad accudire gli animali trasportati ed espletano i propri compiti senza violenza e senza usare metodi tali da causare agli animali lesioni o sofferenze inutili;
 - f) il trasporto è effettuato senza indebito ritardo;
 - g) le condizioni di benessere degli animali sono controllate a intervalli regolari e opportunamente preservate;
 - h) lo spazio d'implantito e l'altezza del mezzo di trasporto così come le strutture per lo scarico e il carico sono adattati alle specie, alle dimensioni, alla categoria di animali in questione e al viaggio previsto;
 - i) acqua, alimenti e riposo sono offerti agli animali a intervalli regolari durante il viaggio e sono appropriati per qualità e quantità alla specie dell'animale e alle sue esigenze fisiologiche;
 - j) gli animali acquatici dispongono di acqua in volume e qualità sufficienti.

CAPO II

AUTORIZZAZIONI DEGLI ORGANIZZATORI E DEI TRASPORTATORI

Articolo 5

Domanda di autorizzazione dell'organizzatore per lunghi viaggi

1. Gli organizzatori possono predisporre il trasporto di animali per lunghi viaggi solo se sono in possesso di un'autorizzazione rilasciata a norma dell'articolo 6.
2. L'organizzatore presenta all'autorità competente, in TRACES, una domanda di autorizzazione al trasporto di animali per lunghi viaggi, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 1. La domanda specifica se l'organizzatore intende organizzare o meno il trasporto di animali verso paesi terzi.
3. Gli organizzatori fanno richiesta di un'autorizzazione a non più di una autorità competente, in non più di uno Stato membro.
4. La domanda di cui al paragrafo 2 contiene la prova che sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) l'organizzatore è stabilito o, nel caso di un organizzatore stabilito in un paese terzo, è rappresentato nello Stato membro della rispettiva autorità competente;
 - b) l'organizzatore ha la capacità di conformarsi all'articolo 14.

Articolo 6

Rilascio, rinnovo, sospensione e revoca delle autorizzazioni degli organizzatori

1. L'autorità competente rilascia in TRACES l'autorizzazione di cui all'articolo 5 utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 1, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4.
2. L'autorizzazione di cui al paragrafo 1 precisa le specie e le categorie di animali e il tipo o i tipi di trasporto in questione e se riguarda o meno il trasporto di animali verso paesi terzi.

L'autorizzazione è valida per un periodo non superiore a cinque anni dalla data del rilascio.
3. Un mese prima della scadenza dell'autorizzazione, l'organizzatore può chiedere il rinnovo in TRACES. La domanda di rinnovo contiene la prova che le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4, sono soddisfatte, il certificato di cui all'articolo 33, se pertinente, e un'analisi documentata del monitoraggio degli indicatori per il periodo di validità della precedente autorizzazione, nonché, se del caso, prove documentate delle misure messe in atto se i valori che quantificano gli indicatori superano le soglie di cui all'articolo 26, paragrafo 3. L'autorità competente accoglie o respinge la domanda di rinnovo e registra il rinnovo o il rigetto in TRACES e, in caso di rigetto, i relativi motivi.
4. Se l'organizzatore non soddisfa più le condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4, o all'articolo 33, paragrafo 6, l'autorità competente dispone la sospensione dell'autorizzazione a norma dell'articolo 138, paragrafo 2, lettera j), del regolamento (UE) 2017/625 e registra senza indugio la sospensione in TRACES. Se del caso,

l'autorità competente sospende la parte dell'autorizzazione relativa al trasporto verso un paese terzo.

L'autorità competente fornisce all'organizzatore una dichiarazione scritta recante i motivi della sospensione e raccomandazioni per porre rimedio alle carenze riscontrate.

L'autorità competente revoca la sospensione se l'organizzatore dimostra di aver corretto le carenze su cui si basa la sospensione dell'autorizzazione.

Per il trasporto all'interno dell'Unione, se l'organizzatore non ha corretto le carenze entro un mese dalla sospensione, l'autorità competente revoca l'autorizzazione.

Per il trasporto verso un paese terzo, se l'organizzatore non ha corretto le carenze entro tre mesi dalla sospensione, l'autorità competente revoca l'autorizzazione.

Articolo 7

Domanda di autorizzazione del trasportatore per brevi viaggi

1. I trasportatori possono trasportare animali per brevi viaggi solo se possiedono:
 - a) un'autorizzazione per brevi viaggi rilasciata a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, per le specie e le categorie in questione; oppure
 - b) un'autorizzazione per lunghi viaggi rilasciata a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, per le specie e le categorie in questione.
2. Il trasportatore presenta all'autorità competente, in TRACES, una domanda di autorizzazione al trasporto di animali per brevi viaggi, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 2. La domanda contiene la prova che sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) il trasportatore è stabilito o, nel caso di un trasportatore stabilito in un paese terzo, è rappresentato nello Stato membro della rispettiva autorità competente;
 - b) il trasportatore dispone di personale e attrezzature sufficienti e appropriati e ha predisposto istruzioni scritte per il personale sull'abbeveraggio, l'alimentazione e la cura degli animali, nonché procedure operative per consentire al proprio personale di conformarsi al presente regolamento;
 - c) i conducenti e i guardiani impiegati dal trasportatore o che prestano servizi a quest'ultimo hanno seguito i corsi di formazione pertinenti e sono in possesso dei certificati di idoneità di cui all'articolo 38;
 - d) né il trasportatore né i suoi rappresentanti nello Stato membro in cui è presentata la domanda hanno commesso una grave violazione ai sensi dell'articolo 44 nei cinque anni precedenti la data della domanda.

Ai fini della lettera d), il trasportatore o i suoi rappresentanti, se hanno commesso una grave violazione durante tale periodo, dimostrano all'autorità competente di aver preso tutte le misure necessarie per evitare ulteriori violazioni.

Articolo 8

Domanda di autorizzazione del trasportatore per lunghi viaggi

1. I trasportatori possono trasportare animali per lunghi viaggi solo se sono in possesso di un'autorizzazione rilasciata a norma dell'articolo 9, paragrafo 1. Tali autorizzazioni sono valide anche per brevi viaggi.
2. Il trasportatore presenta all'autorità competente, in TRACES, una domanda di autorizzazione al trasporto di animali per lunghi viaggi, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 3. I trasportatori fanno richiesta di un'autorizzazione a non più di una autorità competente, in non più di uno Stato membro.
3. La domanda di cui al paragrafo 2 contiene la prova che sono soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) il trasportatore soddisfa le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2; e
 - b) il trasportatore è in possesso dei documenti seguenti:
 - i. certificati di omologazione validi, in conformità dell'articolo 12 o 13, per i mezzi di trasporto che intende utilizzare per il lungo viaggio in questione;
 - ii. un documento in cui siano specificate le procedure che consentono al trasportatore di tracciare e registrare i movimenti dei veicoli e delle navi che ricadono sotto la sua responsabilità e le procedure per contattare in qualsiasi momento i conducenti in questione durante i lunghi viaggi;
 - iii. un piano d'emergenza in caso di emergenza durante il trasporto previsto.
4. Al fine di garantire la presentazione uniforme dei piani d'emergenza in caso di emergenza durante i lunghi viaggi di cui alla lettera b), punto iii), alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 49 allo scopo di definire prescrizioni minime per il contenuto del piano d'emergenza, per i diversi tipi di viaggio, e stabilire e aggiornare, se necessario, modelli standard di formulari per la presentazione di tali piani d'emergenza.

Articolo 9

Rilascio, rinnovo, sospensione e revoca delle autorizzazioni dei trasportatori

1. L'autorità competente rilascia in TRACES un'autorizzazione a un trasportatore per brevi o lunghi viaggi, come previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, e dall'articolo 8, paragrafo 1, utilizzando i formulari di cui all'allegato V, rispettivamente sezioni 2 e 3, purché siano soddisfatte le condizioni di cui rispettivamente all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 2.
2. L'autorizzazione di cui al paragrafo 1 precisa le specie e le categorie di animali e il tipo di trasporto in questione e se riguarda lunghi o brevi viaggi.

L'autorizzazione è valida per un periodo non superiore a cinque anni dalla data del rilascio.
3. Un mese prima della scadenza dell'autorizzazione per brevi o lunghi viaggi, il trasportatore può chiedere il rinnovo dell'autorizzazione in TRACES. La domanda di rinnovo comprende i documenti di cui all'articolo 7, paragrafo 2, o all'articolo 8, paragrafo 2, e un'analisi documentata del monitoraggio degli indicatori per il periodo

di validità della precedente autorizzazione, nonché, se del caso, prove documentate delle misure messe in atto se i valori che quantificano gli indicatori superano le soglie di cui all'articolo 26, paragrafo 3.

4. L'autorità competente accoglie o respinge la domanda di rinnovo e registra il rinnovo o il rigetto in TRACES e, in caso di rigetto, i relativi motivi.
5. Il trasportatore comunica alla pertinente autorità competente i cambiamenti nei documenti di cui all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, entro cinque giorni lavorativi dalla data in cui si sono verificati.
6. Se il trasportatore non soddisfa più le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2, o all'articolo 8, paragrafo 2, l'autorità competente dispone la sospensione dell'autorizzazione a norma dell'articolo 138, paragrafo 2, lettera j), del regolamento (UE) 2017/625 e registra senza indugio la sospensione in TRACES.

L'autorità competente fornisce al trasportatore una dichiarazione scritta recante i motivi della sospensione e raccomandazioni per porre rimedio alle carenze riscontrate.

L'autorità competente revoca la sospensione quando il trasportatore dimostra di aver corretto le carenze su cui si basa la sospensione dell'autorizzazione.

Se il trasportatore non ha corretto le carenze entro un mese dalla sospensione, l'autorità competente revoca l'autorizzazione.

Articolo 10

Formazione di conducenti, guardiani e addetti al benessere degli animali

Il trasportatore provvede affinché i conducenti, i guardiani e gli addetti al benessere degli animali di cui all'articolo 21 seguano uno dei corsi di formazione riconosciuti in materia di benessere degli animali di cui all'articolo 37, paragrafo 1, lettera b). Tale formazione è attinente ai loro compiti, alle specie, alle categorie di animali che accudiscono e ai mezzi di trasporto utilizzati.

CAPO III MEZZI DI TRASPORTO

Articolo 11

Norme generali in materia di mezzi di trasporto

1. Nessuno può trasportare animali su strada o su rotaia per lunghi viaggi a meno che il mezzo di trasporto non sia stato ispezionato e omologato conformemente all'articolo 12.
2. Nessuno può trasportare animali su una nave adibita al trasporto di bestiame per più di 10 miglia nautiche da un porto dell'Unione a meno che la nave non sia stata ispezionata e omologata conformemente all'articolo 13.
3. I paragrafi 1 e 2 si applicano ai contenitori usati per il trasporto su strada, rotaia o nave portacontenitori di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli.
4. Gli animali possono essere trasportati solo su aeromobili appartenenti a vettori membri dell'Associazione internazionale del trasporto aereo.

5. Gli animali possono essere trasportati su navi traghetto solo se sono soddisfatte le prescrizioni di cui all'allegato I, capo II, punto 3.

Articolo 12

Certificato di omologazione dei mezzi di trasporto su strada o su rotaia e dei contenitori per animali di grandi dimensioni

1. Il trasportatore presenta all'autorità competente, in TRACES, una domanda di certificato di omologazione di un mezzo di trasporto di animali su strada o su rotaia per lunghi viaggi o di contenitori per animali di grandi dimensioni, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 5.
2. L'autorità competente rilascia al trasportatore, in TRACES, un certificato di omologazione del mezzo di trasporto, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 5, purché il mezzo di trasporto soddisfi le condizioni seguenti:
 - a) non è oggetto di una domanda presentata a un'altra autorità competente dello stesso o di un altro Stato membro, ovvero di un certificato di omologazione rilasciato da una tale autorità, ovvero del rigetto di una domanda deciso da una tale autorità;
 - b) è stato ispezionato dall'autorità competente e risulta conforme alle prescrizioni dell'allegato I, capi II e VI, applicabili alla progettazione, costruzione e manutenzione dei mezzi di trasporto su strada usati per lunghi viaggi.

3. L'autorità competente registra in TRACES l'eventuale rigetto di una domanda di certificato di omologazione e i motivi della sua decisione.

Il certificato di omologazione è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data del rilascio.

4. Un mese prima della scadenza del certificato di omologazione di cui al paragrafo 2, il trasportatore può chiedere il rinnovo in TRACES conformemente alle prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2.
5. Il trasportatore comunica all'autorità competente qualsiasi modifica, adattamento o deterioramento del mezzo di trasporto che possa incidere sul benessere degli animali trasportati entro cinque giorni da tale modifica, adattamento o deterioramento.
6. Se un mezzo di trasporto non soddisfa più le condizioni di cui al paragrafo 2, l'autorità competente dispone la sospensione del certificato a norma dell'articolo 138, paragrafo 2, lettera j), del regolamento (UE) 2017/625 e registra la sospensione in TRACES.

L'autorità competente fornisce al trasportatore una dichiarazione scritta recante i motivi della sospensione e raccomandazioni per porre rimedio alle carenze riscontrate.

L'autorità competente revoca la sospensione se il trasportatore dimostra di aver corretto le carenze su cui si basa la sospensione del certificato.

Se il trasportatore non ha corretto le carenze entro un mese dalla sospensione, l'autorità competente revoca il certificato.

Articolo 13

Certificato di omologazione delle navi adibite al trasporto di bestiame

1. Il trasportatore presenta all'autorità competente, in TRACES, una domanda di certificato di omologazione di una nave adibita al trasporto di bestiame, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 6. La domanda comprende i documenti seguenti:
 - a) un documento contenente i dati relativi al richiedente e alla nave adibita al trasporto di bestiame, compresi la data di conversione, se del caso, la pianta della nave con la disposizione dei recinti e i sistemi di illuminazione, di drenaggio dell'acqua, antincendio e di ventilazione;
 - b) un documento che descriva il funzionamento dei sistemi elencati alla lettera a) e il modo in cui le fonti di energia sono in grado di fornire energia sufficiente per supportare tali sistemi.
2. L'autorità competente rilascia in TRACES un certificato di omologazione della nave adibita al trasporto di bestiame, utilizzando il formulario di cui all'allegato V, sezione 6, purché la nave soddisfi le condizioni seguenti:
 - a) effettuerà il suo primo viaggio dallo Stato membro in cui è presentata la domanda;
 - b) non è oggetto di una domanda presentata a un'altra autorità competente dello stesso o di un altro Stato membro, ovvero di un certificato di omologazione rilasciato da una tale autorità, ovvero del rigetto di una domanda deciso da una tale autorità;
 - c) è stata ispezionata dall'autorità competente e risulta conforme alle prescrizioni dell'allegato I, capi II e IV, applicabili alla costruzione e alle attrezzature delle navi adibite al trasporto di bestiame;
 - d) batte bandiera di uno Stato inserito nella lista bianca o grigia secondo il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.

L'omologazione della nave adibita al trasporto di bestiame è sospesa tranne qualora un veterinario ufficiale abbia effettuato controlli ufficiali a bordo di tale nave durante l'intero primo viaggio successivo all'omologazione e prima del rinnovo di tale omologazione, e tali controlli abbiano dimostrato che la costruzione e le attrezzature della nave adibita al trasporto di bestiame non pregiudicano il benessere degli animali a bordo, o siano state adottate misure correttive efficaci.
3. L'autorità competente registra in TRACES l'eventuale rigetto di una domanda di omologazione e i motivi della sua decisione.

Il certificato di omologazione è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data del rilascio.
4. Un mese prima della scadenza del certificato di omologazione della nave adibita al trasporto di bestiame di cui al paragrafo 2, il trasportatore può chiedere il rinnovo del certificato in TRACES conformemente alle prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2.
5. Il trasportatore comunica alla pertinente autorità competente qualsiasi modifica, adattamento o deterioramento della nave che possa incidere sul benessere degli animali trasportati entro cinque giorni da tale modifica, adattamento o

deterioramento o se la condizione di cui al paragrafo 2, lettera d), non è più soddisfatta.

6. Se la nave non soddisfa più le condizioni di cui al paragrafo 2, l'autorità competente dispone la sospensione del certificato a norma dell'articolo 138, paragrafo 2, lettera j), del regolamento (UE) 2017/625 e registra la sospensione in TRACES.

L'autorità competente fornisce al trasportatore una dichiarazione scritta recante i motivi della sospensione e raccomandazioni per porre rimedio alle carenze riscontrate.

L'autorità competente revoca la sospensione se il trasportatore dimostra di aver corretto le carenze su cui si basa la sospensione del certificato.

Se il trasportatore non ha corretto le carenze entro un mese dalla sospensione, l'autorità competente revoca il certificato.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 49 in relazione a quanto segue:
 - a) l'istituzione di una banca dati elettronica per la registrazione delle ispezioni sulle navi adibite al trasporto di bestiame ai fini del presente articolo e dei controlli ufficiali effettuati a norma del regolamento (UE) 2017/625;
 - b) la composizione delle squadre di ispettori incaricate di effettuare le ispezioni di cui al paragrafo 1;
 - c) norme dettagliate relative alla presenza a bordo di un veterinario ufficiale ai fini dell'omologazione di una nave adibita al trasporto di bestiame.

Capo IV

OBBLIGHI PRIMA DELLA PARTENZA

Articolo 14 *Obblighi degli organizzatori*

1. Gli organizzatori hanno la responsabilità di garantire che l'intero viaggio dal luogo di partenza al luogo di destinazione nell'Unione o in un paese terzo sia conforme al presente regolamento.
2. Gli organizzatori sono responsabili della pianificazione del viaggio dal luogo di partenza al luogo di destinazione. L'organizzatore rispetta le disposizioni relative al giornale di viaggio di cui all'articolo 15 e firma la sezione 1 del giornale di viaggio in TRACES come indicato nell'allegato III, punti 1 e 2.
3. Gli organizzatori assicurano che per ciascun viaggio:
 - a) gli animali da trasportare siano ospitati nel luogo di partenza per almeno una settimana prima della partenza;
 - b) le diverse tratte del viaggio siano coordinate, soprattutto se effettuate da operatori diversi, in modo tale che il benessere degli animali non sia compromesso da un coordinamento insufficiente tra le diverse parti del viaggio o tra operatori diversi;

- c) nell'organizzazione del viaggio si tenga conto delle previsioni della temperatura se pertinente per le specie e le categorie di animali in questione, conformemente all'articolo 31 e all'allegato I, capo V;
- d) sia designata una persona per fornire in qualsiasi momento informazioni sulla pianificazione, l'esecuzione e il completamento del viaggio alle autorità competenti del luogo di partenza, ai centri di raccolta, ai posti di controllo e agli stabilimenti di destinazione.

Articolo 15

Giornale di viaggio per tutti i lunghi viaggi e i brevi viaggi verso paesi terzi

1. Per i lunghi viaggi e i brevi viaggi verso paesi terzi, gli organizzatori compilano in TRACES, prima del viaggio, la sezione 1 del giornale di viaggio come indicato nell'allegato III, punto 1.
2. Se il giornale di viaggio riguarda un lungo viaggio o un breve viaggio verso un paese terzo, l'organizzatore presenta in TRACES il giornale di viaggio per l'approvazione da parte dell'autorità competente del luogo di partenza almeno due giorni, ma non più di cinque giorni, prima della data di partenza prevista. Il viaggio non può iniziare prima che l'autorità competente abbia approvato il giornale di viaggio conformemente al paragrafo 4.
3. Il giornale di viaggio include la conferma di una prenotazione presso un posto di controllo laddove, in base alla pianificazione del viaggio, sia probabile che il tempo di viaggio superi le 21 ore.
4. L'autorità competente approva il giornale di viaggio in TRACES purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) il giornale di viaggio è realistico e indica la conformità del trasporto al presente regolamento;
 - b) i trasportatori indicati nel giornale di viaggio sono in possesso delle relative autorizzazioni valide per il trasportatore, dei certificati di omologazione validi per i mezzi di trasporto e dei certificati di idoneità validi per i conducenti e i guardiani.
5. Se le condizioni di cui al paragrafo 4 non sono soddisfatte, l'autorità competente chiede all'organizzatore di modificare le modalità del viaggio previsto affinché sia conforme al presente regolamento.
6. Le autorità competenti provvedono affinché i giornali di viaggio per lunghi viaggi e per brevi viaggi verso paesi terzi siano conservati in TRACES per un periodo massimo di sei anni per i successivi controlli ufficiali conformemente all'articolo 21 del regolamento (UE) 2017/625.

Articolo 16

Giornale di viaggio per brevi viaggi all'interno dell'Unione

1. Per brevi viaggi all'interno dell'Unione, gli organizzatori compilano in TRACES il giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 2.

2. I giornali di viaggio per brevi viaggi all'interno dell'Unione sono conservati in TRACES per un periodo di sei anni per i successivi controlli ufficiali conformemente all'articolo 21 del regolamento (UE) 2017/625.

Articolo 17

Obblighi dei detentori prima del viaggio

1. I detentori nel luogo di partenza hanno la responsabilità di garantire che gli animali da caricare sul mezzo di trasporto siano idonei al trasporto.
Per le femmine gravide, il detentore nel luogo di partenza indica nel giornale di viaggio la data dell'inseminazione o la data presunta della monta naturale.
2. Le operazioni di carico degli animali sui mezzi di trasporto sono sorvegliate da un veterinario.

CAPO V

OBBLIGHI DURANTE IL TRASPORTO E NEL LUOGO DI DESTINAZIONE

Articolo 18

Obblighi generali dei trasportatori

1. Il trasportatore trasporta gli animali conformemente al presente regolamento, in particolare alle norme pertinenti per le specie trasportate di cui all'allegato I per gli animali terrestri e all'allegato II per gli animali acquatici, fino all'arrivo nel luogo di destinazione nell'Unione o in un paese terzo.
2. Il trasportatore è responsabile dell'idoneità al trasporto degli animali da quando vengono caricati nel luogo di partenza a quando vengono scaricati nel luogo di destinazione.
3. Per il trasporto su strada o su rotaia, il trasportatore affida l'accudimento degli animali ai conducenti e ai guardiani in possesso del certificato di idoneità di cui all'articolo 38.
4. Per il trasporto su strada o su rotaia, il trasportatore assicura che un guardiano accompagni tutte le partite di animali fatti salvi i casi in cui:
 - a) gli animali siano trasportati in contenitori fissati, adeguatamente ventilati e, ove necessario, dotati di distributori non capovolgibili contenenti acqua e cibo sufficienti per un viaggio di durata doppia rispetto al tempo di viaggio previsto;
 - b) il conducente svolga le funzioni di guardiano.
5. Per il trasporto su strada o su rotaia in cui una tratta del viaggio prevede il trasporto su una nave traghetto, il trasportatore e la persona responsabile di caricare i veicoli sulla nave si assicurano che la nave soddisfi le prescrizioni di cui all'allegato I, capo II, punto 3.

Articolo 19

Obblighi degli organizzatori, dei trasportatori, dei conducenti e dei guardiani durante il trasporto su strada o su rotaia

1. Il conducente o il guardiano controlla gli animali almeno ogni quattro ore e mezza per valutarne il benessere e l'idoneità al trasporto.
2. Il conducente e il guardiano comunicano immediatamente al trasportatore e all'organizzatore, secondo le procedure definite nel piano d'emergenza di cui all'articolo 8, qualsiasi evento grave che possa incidere negativamente sul benessere degli animali. L'organizzatore trasmette le informazioni alla pertinente autorità competente.
3. Il trasportatore è responsabile di qualsiasi animale che cessi di essere idoneo al trasporto durante il viaggio a causa dell'espletamento inadeguato dei propri compiti da parte del guardiano o del conducente.
4. Durante i trasferimenti da un mezzo di trasporto ad un altro, il conducente o il guardiano garantisce il rispetto delle norme tecniche di cui all'allegato I, capi I e III, per quanto riguarda gli animali trasportati.

Articolo 20

Obblighi dei detentori presso i centri di raccolta, i posti di controllo e i luoghi di destinazione

1. I detentori di animali detenuti presso i centri di raccolta, i posti di controllo e i luoghi di destinazione garantiscono il rispetto delle norme tecniche di cui all'allegato I, capo I, punti da 1 a 3, e all'allegato II, punto 4, a seconda dei casi.
2. I detentori presso i centri di raccolta o i posti di controllo registrano le condizioni in cui sono arrivati gli animali e compilano e firmano in TRACES la sezione 3 del giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 1.

Articolo 21

Addetto al benessere degli animali sulle navi adibite al trasporto di bestiame

1. Per un viaggio effettuato su una nave adibita al trasporto di bestiame, il trasportatore designa un addetto al benessere degli animali che abbia ricevuto una formazione e sia in possesso di un certificato di idoneità conformemente all'articolo 38.
2. L'addetto al benessere degli animali fa capo al trasportatore, opera sotto la sua autorità diretta e riferisce direttamente al trasportatore e all'organizzatore in merito alle questioni relative al benessere degli animali.
3. L'addetto al benessere degli animali ha la responsabilità di:
 - a) prendersi cura degli animali e controllarli almeno due volte al giorno per valutarne il benessere e l'idoneità al trasporto e adottare misure adeguate per preservarne il benessere;
 - b) comunicare all'autorità competente del luogo di partenza e all'organizzatore, secondo le procedure definite nel piano d'emergenza di cui all'articolo 8, paragrafo 3, lettera b), punto iii), qualsiasi evento grave che possa incidere negativamente sul benessere degli animali;

- c) garantire il rispetto del regolamento n. 1099/2009 quando gli animali sono abbattuti durante il viaggio in mare per porre fine alle loro sofferenze.
- 4. L'organizzatore informa il comandante della nave adibita al trasporto di bestiame delle responsabilità dell'addetto al benessere degli animali di cui al paragrafo 3.

Articolo 22 *Centri di raccolta*

- 1. Gli operatori dei centri di raccolta provvedono affinché il proprio personale riceva corsi di formazione sulle norme tecniche di cui all'allegato I, capi I e III, punto 1.
- 2. Gli operatori dei centri di raccolta:
 - a) affidano l'accudimento degli animali soltanto a personale che ha completato corsi di formazione sulle pertinenti norme tecniche di cui all'allegato I;
 - b) informano periodicamente il personale e le altre persone ammesse nel centro di raccolta dei loro doveri e obblighi a norma del presente regolamento e delle sanzioni in caso di violazione del presente regolamento;
 - c) tengono costantemente a disposizione del personale e delle altre persone ammesse al centro di raccolta i dati di contatto dell'autorità competente alla quale deve essere comunicata qualsiasi violazione del presente regolamento;
 - d) in caso di violazione del presente regolamento da parte di qualsiasi persona presente in un centro di raccolta, adottano le misure necessarie per porre rimedio alla violazione e impedirne il ripetersi, fatte salve eventuali azioni intraprese dall'autorità competente;
 - e) adottano, monitorano e fanno rispettare le regole interne necessarie per assicurare la conformità alle lettere da a) a d).
- 3. Un centro di raccolta non è indicato come luogo di destinazione nel giornale di viaggio di cui agli articoli 15 e 16.

Articolo 23 *Ritardi durante il trasporto*

- 1. Gli organizzatori e, se del caso, l'autorità competente adottano le misure necessarie per prevenire o ridurre al minimo i ritardi durante il trasporto.
- 2. Le autorità competenti assicurano che siano adottate disposizioni specifiche nei luoghi di partenza, nei centri di raccolta, nei posti di controllo, negli stabilimenti di destinazione, nei punti di uscita e nei posti di controllo frontalieri per dare priorità al trasporto di animali, compresa la messa a disposizione di corsie veloci in modo che gli animali siano ispezionati, ove necessario, senza indebiti ritardi.

Articolo 24 *Sistemi di posizionamento dei mezzi di trasporto*

- 1. I mezzi di trasporto su strada sono dotati di un sistema di posizionamento che comunica con il sistema d'informazione di cui al paragrafo 3 sulla base dei requisiti tecnici di cui al paragrafo 8.

2. Il sistema di posizionamento di cui al paragrafo 1 registra la posizione dei veicoli stradali a brevi intervalli ed è operativo durante il viaggio dal luogo di partenza fino all'arrivo nel luogo di destinazione.
3. Le registrazioni realizzate con i sistemi di posizionamento dei mezzi di trasporto sono conservate in un sistema d'informazione accessibile a TRACES, istituito dalla Commissione conformemente al paragrafo 7.
4. Nel compilare la sezione 1 del giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 1, gli organizzatori indicano l'ubicazione dei punti del viaggio seguenti:
 - a) luogo di partenza;
 - b) posti di controllo;
 - c) punto di uscita dall'Unione e attraversamenti di frontiera tra Stati membri; e
 - d) luogo di destinazione.
5. Dopo il completamento del viaggio, TRACES recupera dal sistema d'informazione di cui al paragrafo 3 i dati sul momento in cui il mezzo di trasporto ha raggiunto i luoghi di cui al paragrafo 4. Tali informazioni saranno conservate in TRACES ai fini dei controlli ufficiali, compresa l'analisi dei viaggi completati.
6. La Commissione può utilizzare le informazioni di cui al paragrafo 5 per preparare le relazioni annuali di cui all'articolo 114 del regolamento (UE) 2017/625, previa anonimizzazione dei dati personali, e per organizzare audit negli Stati membri.
7. Entro il *[tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento]*, la Commissione sviluppa il sistema d'informazione di cui al paragrafo 3.
8. Entro il *[tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento]*, la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, i protocolli tecnici necessari per consentire ai sistemi di posizionamento di cui al paragrafo 1 di comunicare la posizione del veicolo, indicando con una precisione definita la sua ubicazione geografica, al sistema d'informazione di cui al paragrafo 3, ai fini dell'utilizzo di tale sistema, e i protocolli per recuperare dal suddetto sistema d'informazione, tramite TRACES, le informazioni richieste.

Articolo 25

Obblighi nel luogo di destinazione

1. Il conducente o il guardiano e il detentore nel luogo di destinazione registrano in TRACES la data e l'ora di arrivo degli animali e le loro condizioni, compilando e firmando la sezione 3 del giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 1.

In caso di disaccordo tra il conducente o il guardiano e il detentore nel luogo di destinazione circa le condizioni in cui gli animali sono arrivati nel luogo di destinazione, o qualora il giornale di viaggio indichi che gli animali sono arrivati in cattive condizioni, il detentore e il conducente o il guardiano registrano le anomalie riscontrate nella sezione 5 del giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 1.
2. In deroga al paragrafo 1, il conducente o il guardiano che trasporta animali ai fini di un progetto autorizzato a norma della direttiva 2010/63/UE registra in TRACES solo la data e l'ora di arrivo.
3. Le operazioni di scarico sono sorvegliate da un veterinario.

Articolo 26
Monitoraggio degli indicatori

1. Ai fini dell'articolo 25, paragrafo 1, il conducente o il guardiano e il detentore nel luogo di destinazione valutano le condizioni degli animali terrestri all'arrivo utilizzando gli indicatori seguenti:
 - a) il numero totale di animali;
 - b) il numero di animali morti all'arrivo in ciascuna partita;
 - c) il numero di animali feriti durante il trasporto in ciascuna partita;
 - d) i problemi di salute e i problemi fisici diversi dalle lesioni osservati negli animali di una partita, compresi, se del caso, lo stress da calore o da freddo, la sete e la fame prolungate.
2. Il detentore registra le risultanze relative agli indicatori di cui al paragrafo 1 nella sezione 3 del giornale di viaggio in TRACES.
3. L'organizzatore e il trasportatore monitorano gli indicatori di cui al paragrafo 1 e analizzano le informazioni raccolte al termine dei loro trasporti. Se dai risultati dell'analisi emerge che le prescrizioni di cui all'articolo 4 non sono state rispettate o se i valori che quantificano gli indicatori superano le soglie stabilite dalla Commissione conformemente al paragrafo 5, essi adottano misure correttive.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 49 che stabiliscono gli aspetti di salute e fisici da monitorare conformemente al paragrafo 1, lettera d), nonché i metodi da utilizzare per quantificare gli indicatori di cui al paragrafo 1.
5. La Commissione può, sulla base del parere dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA), adottare atti delegati conformemente all'articolo 48 che stabiliscono le soglie a partire dalle quali devono essere adottate misure correttive.

CAPO VI
CONDIZIONI PER IL TRASPORTO DI ANIMALI
TERRESTRI

Articolo 27

Tempi di viaggio, periodi di riposo, intervalli per l'alimentazione e l'abbeveraggio durante il trasporto su strada e su rotaia di animali terrestri adulti per lunghi viaggi

1. Fatte salve le norme più rigorose in materia di tempi di viaggio di cui al presente capo e all'allegato I, capo V, i lunghi viaggi per il trasporto su strada o su rotaia di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli, per fini diversi dalla macellazione, soddisfano le condizioni seguenti:
 - a) il viaggio consiste in un massimo di due parti, ciascuna di durata non superiore a 21 ore, dopo le quali gli animali giungono al luogo di destinazione;
 - b) dopo le prime 21 ore dall'inizio del viaggio e se non è ancora stato raggiunto il luogo di destinazione, gli animali vengono scaricati per un periodo di riposo di almeno 24 ore presso un posto di controllo prima che il trasporto possa proseguire;

- c) entrambe le parti del viaggio di cui alla lettera a) prevedono periodi di riposo di almeno un'ora dopo un massimo di dieci ore; durante il periodo di riposo, gli animali restano sul mezzo di trasporto in sosta.
- 2. Per i lunghi viaggi si applicano le prescrizioni di cui all'allegato I, capo VI.
- 3. Il trasporto su strada di uccelli domestici e conigli per fini diversi dalla macellazione è conforme alle norme specifiche di cui all'allegato I, capo V, punto 2.
- 4. Agli animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli sono offerti acqua e alimenti a intervalli regolari, come stabilito nell'allegato I, capo V.
- 5. Il paragrafo 1, lettera c), non si applica al trasporto su rotaia.
- 6. I paragrafi da 1 a 5 non si applicano agli animali che viaggiano con trasporti in condizioni di biosicurezza ai fini di un progetto autorizzato o di riproduzione a norma della direttiva 2010/63/UE.

Articolo 28

Tempi di viaggio e periodi di riposo per il trasporto su strada o su rotaia di animali terrestri verso la macellazione

- 1. Il trasporto verso la macellazione di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli è effettuato solo in brevi viaggi.
- 2. Se all'interno dell'Unione non è possibile raggiungere macelli adatti alla macellazione delle specie e delle categorie di animali di cui al paragrafo 1 con un breve viaggio da un determinato luogo di partenza, le autorità competenti del luogo di partenza possono rilasciare un'autorizzazione per un lungo viaggio verso il macello più vicino adatto alle specie trasportate.
- 3. Il trasporto di conigli e pollame verso la macellazione è conforme alle norme specifiche per tali specie di cui all'allegato I, capo V, punto 2.

Articolo 29

Tempi di viaggio, periodi di riposo, alimentazione e abbeveraggio di vitelli, agnelli, capretti, suinetti e puledri non svezzati

- 1. Il tempo di viaggio per il trasporto su strada di vitelli, agnelli, capretti, suinetti e puledri non svezzati non supera le otto ore.
- 2. In deroga al paragrafo 1, a condizione che il mezzo di trasporto sia dotato di un sistema di alimentazione riconosciuto conformemente al paragrafo 5, vitelli, agnelli, capretti, suinetti e puledri non svezzati possono essere trasportati per un massimo di nove ore, dopodiché è effettuato un periodo di riposo di almeno un'ora senza scarico prima di riprendere il viaggio per un massimo di altre nove ore.
- 3. Se parte di un viaggio per il trasporto di vitelli, agnelli, capretti, suinetti e puledri non svezzati ha luogo in mare, tale parte del viaggio non è conteggiata come parte del tempo di viaggio.
- 4. I vitelli, gli agnelli, i capretti, i suinetti e i puledri non svezzati dispongono di acqua ad libitum e sono alimentati con latte specifico per specie o con un adeguato sostituto del latte a intervalli di nove ore conteggiati dall'inizio del viaggio e indipendentemente dal mezzo di trasporto in cui sono trasportati.

5. Un fabbricante di un sistema di alimentazione di cui al paragrafo 2 stabilito nell'Unione o, se stabilito in un paese terzo, rappresentato nell'Unione può presentare alla Commissione una domanda di riconoscimento del sistema di alimentazione.
6. La Commissione, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 49, riconosce il sistema di alimentazione di cui al paragrafo 2, purché vi siano prove scientifiche e tecniche che tale sistema consente di alimentare tutti i vitelli, gli agnelli, i capretti, i suinetti e i puledri non svezzati presenti a bordo durante il viaggio con latte o sostituti del latte a temperatura corporea e garantendo un adeguato livello di igiene.

Articolo 30

Viaggi su strada da e verso navi adibite al trasporto di bestiame e navi traghetto per il trasporto di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli

1. In caso di trasporto di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli in cui una parte del viaggio è effettuata in mare e le partite trasportate provengono da diversi luoghi di origine, i tempi di viaggio sono conteggiati a partire dal carico degli animali nel luogo di partenza più lontano, in termini di tempo di guida, dal porto di carico. Il conteggio del tempo di viaggio è sospeso dal momento in cui l'ultimo animale è caricato sulla nave fino al momento in cui il primo animale è scaricato nel porto di arrivo.
2. I tempi di alimentazione a bordo sono conformi alle norme specifiche di cui all'allegato I, capo V, punto 1.

Articolo 31

Tempi di viaggio e condizioni per il trasporto su strada e su rotaia di animali terrestri diversi dagli uccelli domestici e dai conigli a temperature estreme

1. L'organizzatore, al momento di presentare il giornale di viaggio in TRACES, e l'autorità competente, al momento di approvare il giornale di viaggio, tengono conto delle previsioni della temperatura nel luogo di partenza, nel luogo di destinazione e, se del caso, nel luogo del posto di controllo, nel momento in cui si prevede che gli animali si trovino in tali luoghi. Per le partite trasportate verso paesi terzi, l'organizzatore tiene conto anche delle previsioni della temperatura nel punto di uscita o nel posto di controllo frontaliere del paese terzo.
2. Per il trasporto su strada di animali terrestri, ad eccezione di cani e gatti:
 - a) quando le previsioni indicano temperature inferiori a 0°C, i veicoli stradali sono coperti e la circolazione dell'aria nel compartimento in cui si trovano gli animali è controllata al fine di proteggerli dall'esposizione a venti freddi durante il viaggio;
 - b) quando le previsioni indicano temperature inferiori a -5°C, oltre alle misure di cui alla lettera a), il tempo di viaggio non supera le nove ore;
 - c) quando le previsioni indicano temperature comprese tra 25°C e 30°C, il tempo di viaggio nella fascia oraria tra le 10:00 e le 21:00 non supera le nove ore;
 - d) quando le previsioni indicano temperature superiori a 30°C, sono consentiti solo i viaggi effettuati interamente tra le 21:00 e le 10:00;

- e) quando le previsioni indicano temperature superiori a 30°C tra le 21:00 e le 10:00, lo spazio disponibile per gli animali è aumentato del 20 %.
- 3. Cani e gatti sono trasportati in un compartimento con una temperatura ambiente compresa tra 20°C e 25°C e un'umidità compresa tra il 30 % e il 70 %.
- 4. I paragrafi da 1 a 3 non si applicano agli animali che viaggiano con trasporti in condizioni di biosicurezza ai fini di un progetto autorizzato o di riproduzione a norma della direttiva 2010/63/UE.
- 5. Ai fini del paragrafo 1, entro la data di applicazione del presente regolamento gli Stati membri inseriscono in TRACES il link al proprio organo designato per le previsioni della temperatura al fine di condividere tali previsioni con tutte le autorità competenti e tutti gli operatori.

Per il trasporto di animali verso un paese terzo, le temperature previste nei luoghi dei paesi terzi sono determinate avvalendosi dell'organo designato nel luogo di partenza per le previsioni della temperatura.

CAPO VII

TRASPORTO DA E VERSO PAESI TERZI

Articolo 32

Obblighi relativi al trasporto di animali verso paesi terzi

- 1. Gli organizzatori possono predisporre il trasporto di animali verso paesi terzi solo se sono in possesso di un'autorizzazione rilasciata a norma dell'articolo 5.
- 2. Gli organizzatori compilano la sezione 1 del giornale di viaggio di cui all'allegato III, punto 1, conformemente all'articolo 15, sia per brevi viaggi che per lunghi viaggi e si assicurano che i trasportatori e i detentori nel luogo di destinazione compilino le sezioni del giornale di viaggio che li riguardano.
- 3. Per i viaggi che comprendono il trasporto su nave adibita al trasporto di bestiame, l'organizzatore si assicura che l'autorità competente del paese terzo di destinazione abbia compilato, firmato e timbrato l'attestato di cui all'allegato IV e lo abbia trasmesso all'autorità competente del luogo di partenza. L'autorità competente non approva il giornale di viaggio se tale attestato non è fornito.
- 4. Le partite di animali lasciano il territorio doganale dell'Unione solo attraverso i punti di uscita designati di cui all'articolo 39.

Articolo 33

Certificato per il trasporto di animali verso paesi terzi

- 1. L'organizzatore provvede affinché un organismo di certificazione valuti il primo viaggio verso un luogo di destinazione in un paese terzo organizzato dall'organizzatore.
- 2. L'organismo di certificazione valuta se durante il primo viaggio di cui al paragrafo 1 erano soddisfatte le condizioni seguenti:
 - a) i veicoli e le navi sono conformi alle norme pertinenti di cui all'allegato I;

- b) i tempi massimi di viaggio, le condizioni particolari per il trasporto a temperature estreme e i periodi di riposo previsti dal presente regolamento corrispondono a quanto indicato nel giornale di viaggio;
 - c) lo spazio disponibile è conforme all'allegato I, capo VII;
 - d) gli animali rimangono nel luogo di destinazione dichiarato per almeno sette giorni o sono macellati;
 - e) la finalità del viaggio è conforme a quella dichiarata nel giornale di viaggio;
 - f) nel caso di viaggi che comprendono una tratta su nave adibita al trasporto di bestiame, gli animali arrivano in buone condizioni nel porto di arrivo;
 - g) gli animali sono trattati conformemente al presente regolamento;
 - h) se del caso, i posti di controllo utilizzati sono elencati conformemente all'articolo 34, paragrafo 3;
 - i) per il trasporto di animali acquatici, i veicoli e le operazioni di trasporto sono conformi alle norme di cui all'allegato II.
- 3. Se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2, l'organismo di certificazione rilascia all'organizzatore un certificato per il trasporto di animali verso paesi terzi. Il certificato è valido per un periodo di cinque anni.
 - 4. L'organizzatore trasmette il certificato all'autorità competente che ha rilasciato l'autorizzazione di cui all'articolo 5.
 - 5. Le autorità competenti registrano gli organizzatori certificati in TRACES.
 - 6. Se le condizioni di cui al paragrafo 2 non sono soddisfatte, l'organismo di certificazione informa l'organizzatore e l'autorità competente, la quale sospende l'autorizzazione dell'organizzatore per il trasporto verso paesi terzi a norma dell'articolo 6, paragrafo 4.
 - 7. Gli organismi di certificazione effettuano almeno due valutazioni senza preavviso dei viaggi effettuati dall'organizzatore nei cinque anni di validità del certificato, al fine di verificare il rispetto delle condizioni di cui al paragrafo 2.
 - 8. L'organismo di certificazione trasmette le relazioni delle valutazioni senza preavviso all'organizzatore e all'autorità competente e comunica loro eventuali non conformità gravi riscontrate a seguito delle ispezioni senza preavviso. In tali casi l'autorità competente sospende l'autorizzazione dell'organizzatore per il trasporto verso paesi terzi a norma dell'articolo 6, paragrafo 4. Tali valutazioni senza preavviso lasciano impregiudicati i controlli ufficiali effettuati a norma del regolamento (UE) 2017/625.
 - 9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 49 per precisare gli elementi che devono essere verificati dalle valutazioni e la frequenza delle valutazioni.

Articolo 34

Posti di controllo nei paesi terzi

- 1. I periodi di riposo degli animali nei paesi terzi sono effettuati solo nei posti di controllo che soddisfano prescrizioni almeno equivalenti a quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1255/97 e che sono inclusi nell'elenco di cui al paragrafo 3.

2. I posti di controllo nei paesi terzi sono inclusi nell'elenco di cui al paragrafo 3 solo se sono certificati da un organismo di certificazione come aventi i mezzi per soddisfare prescrizioni equivalenti a quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1255/97. Il certificato è valido per un periodo di cinque anni. L'operatore del posto di controllo o l'organizzatore può chiedere alla Commissione di includere il posto di controllo nell'elenco di cui al paragrafo 3.
3. La Commissione approva, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 49, un elenco dei posti di controllo che soddisfano norme equivalenti a quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1255/97. Tale elenco è messo a disposizione in TRACES.
4. La Commissione cancella un posto di controllo dall'elenco di cui al paragrafo 3 se, a seguito di una valutazione da parte dell'organismo di certificazione o di un audit della Commissione, vi sono prove che il posto di controllo non soddisfa più norme equivalenti a quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1255/97. Si applica la procedura di cui all'articolo 49.

Articolo 35

Animali che entrano nell'Unione

1. I trasportatori che trasportano animali nell'Unione:
 - a) garantiscono che gli animali siano trasportati conformemente al presente regolamento, o a condizioni riconosciute dall'Unione come equivalenti a quelle stabilite nel presente regolamento, dal luogo di partenza nel paese terzo fino al luogo di destinazione nell'Unione;
 - b) compilano il giornale di viaggio in TRACES, come indicato nell'allegato III, punto 1, specificando in particolare il luogo, la data e l'ora di partenza nel paese terzo.
2. Il certificato sanitario ufficiale che accompagna gli animali che entrano nell'Unione da paesi terzi e territori contiene un attestato dell'autorità competente del luogo di partenza che certifica che la pianificazione del viaggio soddisfa prescrizioni almeno equivalenti a quelle del presente regolamento.
3. Per i lunghi viaggi, l'autorità competente del luogo di partenza nel paese terzo rivede e approva il giornale di viaggio in TRACES prima della partenza.

Articolo 36

Animali in transito attraverso il territorio dell'Unione

Quando gli animali sono trasportati da un luogo di origine in un paese terzo a un luogo di destinazione nello stesso o in un altro paese terzo e transitano nel territorio dell'Unione, gli operatori garantiscono che le norme del presente regolamento siano rispettate durante la parte del viaggio che avviene nel territorio dell'Unione, ad eccezione delle disposizioni relative ai tempi massimi di viaggio di cui all'articolo 27, paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 28, all'articolo 29, paragrafi 1 e 2, e all'allegato I, capo V, punto 2.2.

CAPO VIII

OBBLIGHI DELLE AUTORITÀ COMPETENTI

Articolo 37 *Corsi di formazione*

1. Ai fini dell'articolo 10 gli Stati membri designano l'autorità competente responsabile di:
 - a) assicurare la disponibilità di corsi di formazione per i conducenti, i guardiani e gli addetti al benessere degli animali coinvolti nel trasporto di animali, che siano pertinenti per le specie e le categorie di animali in questione;
 - b) tenere un elenco dei corsi di formazione riconosciuti a disposizione dei conducenti, dei guardiani e degli addetti al benessere degli animali durante il trasporto;
 - c) organizzare un esame finale indipendente per verificare le conoscenze dei conducenti, dei guardiani e degli addetti al benessere degli animali, il cui contenuto sia pertinente per le categorie di animali in questione e corrisponda alla fase del trasporto interessata;
 - d) rilasciare certificati di idoneità che attestino il superamento dell'esame finale indipendente;
 - e) determinare il contenuto dei corsi di formazione di cui alla lettera a) e le modalità dell'esame di cui alla lettera b).
2. I corsi di formazione di cui al paragrafo 1 riguardano almeno le competenze, le conoscenze e le abilità seguenti:
 - a) gli obblighi in materia di benessere degli animali, in particolare quelli di cui agli allegati I e II;
 - b) il comportamento degli animali specifico per specie e le loro esigenze fisiologiche ed etologiche durante un viaggio;
 - c) le modalità per ridurre al minimo i rischi per il benessere degli animali durante un viaggio;
 - d) il riconoscimento delle espressioni di emozioni positive e negative degli animali, compreso qualsiasi segno di sofferenza durante un viaggio;
 - e) l'utilizzo e la manutenzione delle attrezzature usate per gli animali ospitati nei mezzi di trasporto;
 - f) i metodi di monitoraggio degli indicatori conformemente all'articolo 26; e
 - g) i piani d'emergenza di cui all'articolo 8.

Articolo 38 *Certificato di idoneità*

1. L'autorità competente rilascia un certificato di idoneità in TRACES purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

- a) il richiedente ha superato con successo l'esame finale di cui all'articolo 37, paragrafo 1, lettera c);
 - b) il richiedente ha presentato una dichiarazione scritta in cui dichiara di non aver commesso una grave violazione ai sensi dell'articolo 44 nei tre anni precedenti la data della domanda di tale certificato.
- 2. L'autorità competente non rilascia il certificato di idoneità se un'altra autorità competente ha vietato al richiedente di manipolare animali.
 - 3. Il certificato di idoneità contiene le informazioni di cui all'allegato V, sezione 4. Esso è valido per un periodo non superiore a cinque anni dalla data del rilascio.
 - 4. Gli Stati membri riconoscono i certificati di idoneità validi rilasciati da un altro Stato membro.
 - 5. Gli Stati membri possono riconoscere qualifiche ottenute per altri scopi come equivalenti ai certificati di idoneità ai fini del presente regolamento, a condizione che il rilascio sia avvenuto a condizioni equivalenti a quelle stabilite dal presente articolo. L'autorità competente rende accessibile al pubblico e tiene aggiornato, attraverso internet, un elenco delle qualifiche riconosciute come equivalenti al certificato di idoneità.
 - 6. Le autorità competenti revocano in TRACES un certificato di idoneità rilasciato a norma del presente regolamento qualora la persona in possesso di tale certificato non dimostri più una sufficiente competenza, conoscenza o comprensione dei propri compiti.

Articolo 39 *Designazione dei punti di uscita*

Gli Stati membri:

- a) designano i punti di uscita attraverso i quali può essere effettuato il trasporto di animali verso paesi terzi;
- b) registrano in TRACES i punti di uscita designati sul loro territorio e aggiornano regolarmente tali informazioni.

Tali informazioni sono rese accessibili al pubblico in TRACES.

Articolo 40 *Ispezione delle navi adibite al trasporto di bestiame al momento del carico e dello scarico*

- 1. Prima che gli animali siano caricati su una nave adibita al trasporto di bestiame, l'autorità competente ispeziona la nave per verificare in particolare che:
 - a) la nave sia costruita e attrezzata in modo adatto al numero e alla tipologia degli animali da trasportare;
 - b) i compartimenti che devono ospitare gli animali si presentino in buone condizioni;
 - c) le attrezzature di cui all'allegato I, capo IV, rimangano in buone condizioni di funzionamento;

- d) il profilo di rischio della nave adibita al trasporto di bestiame sia classificato come standard o basso secondo il memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo.
- 2. Prima che gli animali siano caricati su una nave adibita al trasporto di bestiame o scaricati da essa, l'autorità competente ispeziona la nave per verificare che:
 - a) gli animali siano idonei a continuare il viaggio;
 - b) le operazioni di carico/scarico siano effettuate conformemente all'allegato I, capo III, punto 2;
 - c) le disposizioni relative ad alimenti e acqua siano conformi all'allegato I, capo IV, punto 2.

Articolo 41

Organi di collegamento per la protezione degli animali durante il trasporto

- 1. Gli organi di collegamento per la protezione degli animali durante il trasporto, designati a norma dell'articolo 103, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2017/625, oltre ai compiti e alle responsabilità di cui al regolamento (UE) 2017/625, svolgono i compiti seguenti:
 - a) prestazione di assistenza reciproca per agevolare la corretta applicazione del presente regolamento, anche per quanto riguarda i ritardi nel trasporto o il rifiuto di partite di animali trasportati su strada, su rotaia o per nave da parte di paesi terzi;
 - b) scambio di pareri e migliori pratiche per quanto riguarda la conformità al presente regolamento.
- 2. La Commissione organizza riunioni periodiche della rete degli organi di collegamento di cui al paragrafo 1, al fine di agevolare l'applicazione uniforme del presente regolamento all'interno dell'Unione.

CAPO IX SANZIONI

Articolo 42

Misure e sanzioni volte a garantire la conformità

Fatta salva l'applicazione del regolamento (UE) 2017/625, gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle misure e alle sanzioni nei confronti della persona fisica che ha commesso una violazione del presente regolamento o della persona giuridica ritenuta responsabile di una tale violazione. In particolare gli Stati membri provvedono sistematicamente a quanto segue:

- a) indagare su presunte violazioni al fine di confermare o eliminare il sospetto;
- b) adottare misure adeguate, quando viene rilevata una violazione, comprese misure per porvi fine; e
- c) applicare sanzioni conformemente al presente capo e al regolamento (UE) 2017/625 nei confronti della persona fisica che ha commesso la violazione del presente regolamento o della persona giuridica ritenuta responsabile di una tale violazione.

Articolo 43
Sanzioni in caso di violazione del presente regolamento

1. Fatta salva l'applicazione del regolamento (UE) 2017/625, gli Stati membri provvedono affinché una persona fisica che ha commesso una violazione del presente regolamento, o una persona giuridica ritenuta responsabile di una tale violazione, sia soggetta a sanzioni amministrative conformemente al presente regolamento e al diritto nazionale. In alternativa, gli Stati membri possono applicare sanzioni penali.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le sanzioni applicate in conformità del presente regolamento e delle pertinenti disposizioni del diritto nazionale siano proporzionate alla gravità delle violazioni e sufficientemente severe da punire e scoraggiare in modo efficace ulteriori violazioni.
3. Nel determinare le sanzioni, compreso nel fissare l'importo delle sanzioni pecuniarie a norma del paragrafo 5, gli Stati membri tengono conto della natura, della gravità e della portata della violazione, compresi il danno arrecato al benessere degli animali in questione, il loro numero, tipologia, età o vulnerabilità, la durata della violazione, la sua reiterazione e il cumulo di violazioni simultanee e se la violazione è stata commessa deliberatamente o per negligenza.
4. Sono considerate circostanze aggravanti:
 - a) le violazioni commesse con pratiche fraudolente o ingannevoli o utilizzando documenti/certificati falsificati o notoriamente non validi;
 - b) la presentazione deliberata di dichiarazioni false o fuorvianti nei giornali di viaggio.
5. In caso di grave violazione, gli Stati membri provvedono affinché questa sia passibile di sanzioni amministrative pecuniarie di importo minimo pari almeno al valore della partita. In caso di grave violazione reiterata in un periodo di tre anni, gli Stati membri provvedono affinché questa sia passibile di sanzioni amministrative pecuniarie di importo minimo pari almeno al doppio del valore della partita.

Gli Stati membri possono tenere conto della situazione economica della persona fisica che ha commesso la violazione o della persona giuridica ritenuta responsabile di tale violazione al fine di garantire l'effetto deterrente delle sanzioni. A tale scopo, gli Stati membri possono applicare, conformemente al diritto nazionale, un sistema in base al quale è irrogata una sanzione pecuniaria calcolata in percentuale del fatturato dell'operatore ritenuto responsabile della violazione.

Articolo 44
Gravi violazioni

Le violazioni seguenti sono considerate gravi se commesse deliberatamente o per negligenza:

- a) sono trasportati animali con gravi ferite aperte, prolassi e arti rotti;
- b) sono trasportati animali che non hanno ancora raggiunto l'età minima per il trasporto;
- c) l'altezza verticale a disposizione degli animali trasportati è inferiore all'80 % dei valori prescritti per l'altezza verticale di cui all'allegato I, capo III, punto 6;

- d) lo spazio disponibile per gli animali trasportati è inferiore all'80 % dei valori prescritti per gli spazi disponibili di cui all'allegato I, capo VII;
- e) il tempo di viaggio supera del 30 % il tempo massimo di viaggio, esclusi i periodi di riposo;
- f) gli animali acquatici sono trasportati senza monitorare i parametri relativi all'acqua conformemente all'allegato II;
- g) gli animali sono trasportati per lunghi viaggi senza un'autorizzazione dell'organizzatore, un'autorizzazione del trasportatore, un certificato di omologazione del mezzo di trasporto o un certificato di idoneità del conducente o del guardiano;
- h) gli animali sono trasportati per lunghi viaggi senza l'approvazione del giornale di viaggio da parte dell'autorità competente;
- i) gli animali sono trasportati verso un paese terzo senza un certificato valido per il trasporto di animali verso paesi terzi conformemente all'articolo 33.

Articolo 45 *Altre sanzioni*

1. Le sanzioni di cui al presente capo lasciano impregiudicate altre sanzioni che possono essere adottate dalle autorità competenti in caso di violazione accertata, in particolare:
 - a) l'immobilizzazione del veicolo o della nave adibita al trasporto di bestiame coinvolti nella violazione;
 - b) la confisca del veicolo o della nave adibita al trasporto di bestiame o degli animali trasportati;
 - c) la sospensione o la revoca dell'autorizzazione dell'organizzatore o del trasportatore;
 - d) la sospensione o la cessazione totale o parziale delle attività economiche dell'operatore connesse al trasporto di animali.
2. Gli Stati membri stabiliscono la durata delle sanzioni di cui al paragrafo 1.

CAPO X **DISPOSIZIONI PROCEDURALI**

Articolo 46 *Relazione sullo stato del benessere degli animali durante il trasporto*

1. Sulla base dei dati registrati in TRACES in conformità dell'articolo 26 e di qualsiasi altro dato pertinente, la Commissione pubblica, entro il [*cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento*] e successivamente ogni cinque anni, una relazione di monitoraggio sullo stato del benessere degli animali in relazione al trasporto nell'Unione.
2. Ai fini della relazione di cui al paragrafo 1, gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni necessarie per la preparazione di tale relazione.

Articolo 47
Modifiche degli allegati

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 48 per aggiornare le norme tecniche di cui all'allegato I, capi I, II, V e VII, e all'allegato II al fine di tenere conto del progresso tecnico e degli sviluppi scientifici, se disponibili, compresi i pareri scientifici dell'EFSA, nonché degli impatti sociali, economici e ambientali per quanto riguarda:
 - a) la progettazione e la manutenzione dei mezzi di trasporto;
 - b) le attrezzature impiegate per la manipolazione;
 - c) le prescrizioni in materia di acqua, compresi i livelli massimi per i pertinenti parametri, e le prescrizioni in materia di monitoraggio dell'acqua;
 - d) le prescrizioni in materia di alimentazione;
 - e) l'idoneità al trasporto;
 - f) le pratiche di carico e scarico;
 - g) la manipolazione durante e dopo le attività di trasporto;
 - h) le condizioni a bordo delle navi traghetto e durante il trasporto aereo;
 - i) le pratiche di trasporto;
 - j) le prescrizioni in materia di spazio disponibile e densità di carico.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione conformemente all'articolo 49 per aggiornare i modelli dei giornali di viaggio di cui all'allegato III e il modello di attestato di cui all'allegato IV.

Articolo 48
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui al paragrafo 2 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi del paragrafo 2 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 49

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi istituito dall'articolo 58, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 178/2002. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 50

Competenze di esecuzione in materia di documenti

La Commissione può stabilire, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 49, norme per l'applicazione uniforme degli articoli 6, 9, 12, 13 e 38 per quanto riguarda le norme per il rilascio di autorizzazioni, certificati e giornali di viaggio in formato elettronico e per l'uso della firma elettronica.

CAPO XI ALTRE DISPOSIZIONI

Articolo 51

Protezione dei dati nel contesto delle autorizzazioni, dei giornali di viaggio, dei sistemi di posizionamento in tempo reale e dei certificati

1. Per le autorizzazioni di cui al capo II, i giornali di viaggio di cui al capo IV e i certificati di cui al capo VIII, la Commissione e gli Stati membri sono contitolari del trattamento ai sensi dell'articolo 28 del regolamento (UE) 2018/1725 e dell'articolo 26 del regolamento (UE) 2016/679, a norma dell'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1715.
2. Ai fini dei sistemi di posizionamento in tempo reale di cui all'articolo 24, la Commissione è titolare del trattamento ai sensi dell'articolo 3, punto 8), del regolamento (UE) 2018/1725.
3. I dati registrati nel sistema d'informazione di cui all'articolo 24, paragrafo 3, sono accessibili alla Commissione solo ai fini del recupero delle informazioni di cui all'articolo 24, paragrafo 5, in TRACES.
4. Oltre alle categorie di dati trattati a norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1715, i dati raccolti mediante il sistema di posizionamento in tempo reale di cui all'articolo 24 e i dati contenuti nel giornale di viaggio relativi al

nome e al numero di telefono del conducente sono trattati anche al solo scopo di eseguire i controlli ufficiali e le altre attività ufficiali come definiti all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/625.

5. Le registrazioni dei dati di posizionamento a brevi intervalli sono conservate nel sistema d'informazione di cui all'articolo 24, paragrafo 3, per un periodo di sei anni.
6. I dati personali relativi alle autorizzazioni di cui al capo II e ai certificati di cui al capo VIII sono conservati in TRACES per tutta la durata di validità di tali autorizzazioni e certificati e per un periodo di sei anni dopo la loro scadenza o revoca.

Articolo 52

Misure nazionali più rigorose

Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri adottino misure nazionali più rigorose volte a migliorare la protezione degli animali durante il trasporto che avviene interamente nel territorio di uno Stato membro o durante il trasporto che avviene esclusivamente tra un luogo di partenza nel territorio di uno Stato membro e un luogo di destinazione in un paese terzo, purché tali misure non interferiscano con il corretto funzionamento del mercato interno.

Gli Stati membri informano la Commissione in merito a tali norme nazionali prima della loro adozione. La Commissione le porta all'attenzione degli altri Stati membri.

Articolo 53

Applicazione mobile

1. Entro il [cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione sviluppa e mette a disposizione degli operatori e delle autorità competenti un'applicazione mobile che consenta l'esecuzione di compiti amministrativi in relazione al trasporto di animali. L'applicazione possiede almeno le seguenti funzionalità connesse a TRACES:

- a) creazione e aggiornamento di sezioni di un giornale di viaggio da parte di utenti TRACES registrati;
 - b) presentazione di un giornale di viaggio per approvazione;
 - c) calcolo dello spazio disponibile richiesto;
 - d) strumenti per verificare l'idoneità al trasporto;
 - e) strumenti per verificare le previsioni meteorologiche.
2. Entro il [cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione conformemente all'articolo 49, specifiche dettagliate per lo sviluppo dell'applicazione di cui al paragrafo 1.

Articolo 54

Relazioni e valutazione

1. Entro il [dieci anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione effettua una valutazione del presente regolamento e presenta una

relazione sulle principali risultanze al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni.

2. Ai fini della relazione di cui al paragrafo 1, gli Stati membri forniscono alla Commissione le informazioni necessarie per la preparazione di tale relazione.

Articolo 55

Deroga

In deroga al presente regolamento gli Stati membri possono continuare ad applicare le disposizioni nazionali vigenti per quanto concerne il trasporto, all'interno delle loro regioni ultraperiferiche, di animali provenienti da o diretti a dette regioni. Essi ne informano la Commissione.

CAPO XII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 56

Abrogazioni

1. Il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio è abrogato.
2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VI.

Articolo 57

Modifiche del regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio

Il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio è così modificato:

all'articolo 3 sono aggiunte le lettere seguenti:

- "e) essere attrezzati per le specie e le categorie di animali che ospitano;
- f) essere di dimensioni sufficienti a ospitare almeno un carico di animali su camion nel rispetto dello spazio disponibile di cui alle direttive 2008/119/CE⁶⁰ e 2008/120/CE⁶¹ del Consiglio.";

all'articolo 5 è aggiunta la lettera seguente:

- "j) a mantenere un sistema di prenotazione in TRACES che consenta agli organizzatori di vedere e prenotare le fasce orarie disponibili.".

Articolo 58

Disposizione transitoria

L'allegato I, capo I, punto 2, lettera e), l'allegato I, capo V, l'allegato I, capo VI, punto 3.1, e l'allegato I, capo VII, del regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio continuano ad applicarsi

⁶⁰ Direttiva 2008/119/CE del Consiglio, del 18 dicembre 2008, che stabilisce le norme minime per la protezione dei vitelli (GU L 10 del 15.1.2009, pag. 7).

⁶¹ Direttiva 2008/120/CE del Consiglio, del 18 dicembre 2008, che stabilisce le norme minime per la protezione dei suini (GU L 47 del 18.2.2009, pag. 5).

fino alla data di applicazione dell'allegato I, capo I, punto 1, lettera h), degli articoli da 27 a 30 e dell'allegato I, capo VII, del presente regolamento.

Articolo 59

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere da due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, salvo disposizione contraria dei paragrafi 3 e 4.
3. L'articolo 13, paragrafo 2, lettera d), l'articolo 44, paragrafo 5, l'articolo 44, l'allegato I, capo I, punto 10, l'allegato I, capo II, punto 2.5, e l'allegato I, capo V, punto 3.3, si applicano a decorrere da tre anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
4. L'articolo 24, paragrafi da 1 a 4, l'articolo 51, gli articoli da 27 a 30, il capo VII, l'allegato I, capo I, punto 1, lettera h), e l'allegato I, capo VII, si applicano a decorrere da cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

1.2. Settore/settori interessati

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

1.4.2. Obiettivi specifici

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

1.4.4. Indicatori di prestazione

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per attenuarli

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

- 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**
- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate**
- 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti**
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi*
 - 3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane*
 - 3.2.4. Compatibilità con l'attuale quadro finanziario pluriennale*
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate**

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio

1.2. Settore/settori interessati

Rubrica 1: mercato unico, innovazione e agenda digitale

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- ☐ una nuova azione
- ☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁶²
- ☒ la proroga di un'azione esistente
- ☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

La proposta mira a migliorare la protezione degli animali durante il trasporto, contribuendo sia a un maggiore benessere sia a una produzione alimentare più sostenibile.

1.4.2. Obiettivi specifici

Obiettivo specifico

Aggiornare le attuali condizioni di trasporto degli animali alla luce dei più recenti progressi scientifici e tecnologici al fine di garantire un più elevato livello di benessere e una migliore qualità degli alimenti di origine animale.

Contribuire a un'applicazione migliore e armonizzata delle norme in materia di trasporto di animali a livello dell'UE, rafforzando i controlli ufficiali relativi alla protezione degli animali durante il trasporto e digitalizzando l'intero processo di trasporto degli animali al fine di ridurre l'onere amministrativo per gli operatori e le autorità competenti.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Obiettivo specifico 1

- Riduzione dei tempi di viaggio
- Approccio più armonizzato e unificato per il calcolo dei tempi di viaggio per gli animali destinati alla macellazione e le cinque principali specie animali d'allevamento

⁶²

A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

- Maggiore spazio disponibile
- Condizioni più chiare e più specifiche per le diverse specie e categorie di animali
- Migliori condizioni per il trasporto di categorie vulnerabili di animali quali le femmine gravide, i vitelli non svezzati o le galline ovaiole a fine ciclo produttivo
- Miglioramento delle condizioni delle navi adibite al trasporto di bestiame
- Certificazione esterna di conformità oltre le frontiere dell'Unione
- Condizioni più rigorose per l'esportazione di animali dall'UE verso paesi terzi
- Prescrizioni nuove e più specifiche per il trasporto di cani, gatti e animali acquatici
- Norme più chiare per ridurre l'esposizione degli animali alle temperature estreme (ossia molto basse o estremamente elevate) durante il trasporto

Obiettivo specifico 2

- Riduzione delle distorsioni del mercato interno
- Modernizzazione degli strumenti di condivisione delle informazioni
- Digitalizzazione dell'intero processo e riduzione degli oneri amministrativi e burocratici
- Approccio armonizzato al sistema sanzionatorio e comprensione comune del livello di gravità delle non conformità
- Sistema di tracciamento in diretta che garantisce una migliore risposta in caso di incidenti durante il trasporto.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati.

Obiettivo specifico 1:

- Durata dei tempi di viaggio
- Numero e percentuale di animali feriti durante il trasporto
- Numero e percentuale di animali con problemi di salute e fisici (stress da calore o da freddo, sete e fame prolungate)
- Numero e percentuale di animali morti all'arrivo
- Numero di trasporti di animali
- Meno casi di non conformità

Obiettivo specifico 2

- Sviluppo di un'applicazione digitale basata su TRACES.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

La proposta mira a migliorare il benessere degli animali e a facilitare un livello armonizzato di applicazione e conformità. La proposta aggiorna le norme sul benessere degli animali durante il trasporto conformemente ai più recenti progressi scientifici e tecnologici al fine di migliorare il benessere degli animali e garantire una

concorrenza leale per gli operatori commerciali. TRACES sarà ulteriormente sviluppato per trattare tutte le certificazioni, le autorizzazioni e le omologazioni per via elettronica, consentendo a tutte le autorità competenti dell'UE di accedere ai dati pertinenti per il trasporto di animali. Inoltre il tracciamento in diretta dei veicoli stradali sarà disponibile in TRACES per monitorare meglio il rispetto dei tempi di viaggio.

La necessità di risorse finanziarie inizia nel 2024 con uno studio sulle modalità per l'uso delle nuove tecnologie e della digitalizzazione al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione delle norme in materia di benessere degli animali durante il trasporto. Gli anni successivi saranno dedicati alla progettazione di tali strumenti e alla loro manutenzione.

- 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.*

Dall'adozione del regolamento sul trasporto, la scienza si è evoluta, la tecnologia consente un'attuazione più efficiente delle norme e i cittadini dell'UE stanno prestando maggiore attenzione al benessere degli animali. Gli Stati membri incontrano spesso difficoltà nell'interpretazione delle stesse disposizioni, il che comporta frequentemente un diverso livello di applicazione delle norme in materia di trasporto tra gli Stati membri. Inoltre gli Stati membri hanno adottato norme proprie in materia di benessere, adeguando le loro nuove prescrizioni ai più recenti dati scientifici. Ciò comporta distorsioni nel mercato interno e nelle condizioni di parità per tutti gli attori coinvolti.

La presente proposta apporta al trasporto i pareri scientifici più recenti e contribuisce al commercio degli animali e degli alimenti di origine animale, nel rispetto della parità di condizioni, nonché al miglioramento del benessere del bestiame in tutta l'UE. Il mercato interno sarà migliorato e gli elevati valori dell'UE in materia di benessere degli animali saranno più facilmente promossi a livello mondiale.

- 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Il vaglio di adeguatezza (valutazione) effettuato sulla normativa dell'UE in materia di benessere degli animali dimostra che l'attuale regolamento non tiene pienamente conto degli sviluppi significativi in ambito scientifico e tecnologico, delle nuove tendenze sociali e delle sfide in materia di sostenibilità. Gli Stati membri hanno affrontato tale divario scientifico attraverso la normativa nazionale, il che ha contribuito a creare condizioni di disparità in tutta l'Unione.

Inoltre le attuali norme in materia di trasporto si sono rivelate difficili da attuare e da applicare, il che ha portato a un livello frammentato di benessere degli animali e a condizioni di disparità sul mercato dell'UE.

Gli scambi con le autorità competenti degli Stati membri e con i diversi portatori di interessi, i risultati degli audit della Commissione e le migliori pratiche individuate dagli esperti nazionali dimostrano che sono necessarie norme e responsabilità più chiare per facilitare un'attuazione e un'applicazione armonizzate in tutta l'Unione.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

Il regolamento farà parte della componente relativa agli alimenti del programma per il mercato unico e opererà in sinergia con la politica agricola comune. Mentre la presente proposta tenderà a promuovere il benessere degli animali attraverso la domanda dei consumatori, la PAC dispone di vari strumenti per migliorare il benessere degli animali destinati alla produzione alimentare attraverso sovvenzioni ai produttori (regimi ecologici, misure di sviluppo rurale in materia di benessere degli animali, investimenti, formazione, servizi di consulenza, regimi di qualità ecc.).

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

I costi saranno sostenuti dalla componente relativa agli alimenti del programma per il mercato unico, dato che gli obiettivi del presente regolamento contribuiscono a uno degli obiettivi chiave del programma, ossia la produzione sostenibile e resiliente di alimenti, e alla strategia "Dal produttore al consumatore" dell'UE.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

☐ durata limitata

- ☐ in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- ☐ incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento.

✓ durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2024 al 2027
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti⁶³

✓ Gestione diretta a opera della Commissione

- ✓ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione;
- ✓ a opera delle agenzie esecutive

☐ Gestione concorrente con gli Stati membri

☐ Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- ☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;
- ☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- ☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- ☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- ☐ a organismi di diritto pubblico;
- ☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- ☐ agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

[...]

[...]

⁶³ Le spiegazioni sui metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di comunicazione

Precisare frequenza e condizioni.

Il regolamento contiene disposizioni per la raccolta di dati e indicatori annuali del benessere degli animali.

Il regolamento impone agli Stati membri e agli operatori di inserire tutte le informazioni in TRACES e alle autorità competenti degli Stati membri di comunicare annualmente alla Commissione i dati a fini di monitoraggio e valutazione.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

Conformemente alla dichiarazione sulla governance della Commissione europea, la DG Salute e sicurezza alimentare (SANTE) svolge le proprie operazioni nel rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili, operando in modo aperto e trasparente e rispettando gli elevati standard professionali ed etici previsti.

Le azioni volte a migliorare la protezione degli animali durante il trasporto saranno attuate in regime di gestione diretta, facendo ricorso alle modalità di attuazione previste dal regolamento finanziario: la gestione diretta consente di stabilire convenzioni di sovvenzione/contratti con i beneficiari/contraenti direttamente impegnati in attività a servizio delle politiche dell'Unione. La Commissione garantisce il monitoraggio diretto dei risultati delle azioni finanziate. Le modalità di pagamento delle azioni finanziate saranno adattate ai rischi inerenti alle operazioni finanziarie.

Al fine di garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economia dei controlli della Commissione, la strategia di controllo sarà orientata a un equilibrio tra i controlli ex ante ed ex post e sarà incentrata su tre fasi chiave dell'utilizzo di sovvenzioni e contratti, conformemente al regolamento finanziario:

- la selezione di proposte/offerte adeguate agli obiettivi strategici del regolamento;
- i controlli operativi, di monitoraggio ed ex ante riguardanti l'attuazione dei progetti, gli appalti pubblici, i prefinanziamenti, i pagamenti intermedi e a saldo;
- saranno effettuati anche controlli ex post presso i beneficiari, in genere su un campione di operazioni basato sul rischio, per considerazioni di efficienza.

La direzione generale della Salute e della sicurezza alimentare (DG SANTE) è soggetta a controlli amministrativi comprendenti controllo di bilancio, relazioni annuali della Corte dei conti europea e del servizio di audit interno della Commissione, discarico annuale per l'esecuzione del bilancio dell'Unione ed eventuali indagini dell'OLAF dirette ad accertare che le risorse stanziare siano usate correttamente.

Conformemente al quadro di controllo interno della Commissione⁶⁴, la DG SANTE ha elaborato una strategia di controllo interno incentrata sulla gestione finanziaria e sulla relativa conformità al regolamento finanziario, in particolare per quanto riguarda i cinque obiettivi di controllo⁶⁵ e i principi fondamentali delle misure antifrode e dei controlli efficaci ed efficienti sotto il profilo dei costi. La strategia è un documento in evoluzione regolarmente aggiornato ed è adottata dal consiglio di amministrazione della DG SANTE.

Il direttore incaricato della gestione dei rischi e del controllo interno della DG SANTE è responsabile di coordinare la redazione, l'aggiornamento e la comunicazione della strategia di controllo a tutto il personale interessato. A tal fine, il direttore avvia ogni anno una valutazione annuale del sistema di controllo interno che confluisce nella relazione annuale di attività della DG SANTE.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per attenuarli*

La gestione dei rischi è totalmente integrata nel ciclo di pianificazione e controllo della DG SANTE. I rischi più importanti sono individuati durante l'esercizio annuale di valutazione dei rischi. L'accento è posto sull'esposizione al rischio residuo, tenendo conto di tutte le misure già adottate per attenuare il rischio. L'esercizio si conclude con discussioni a livello dell'alta dirigenza presiedute dal direttore generale. Al commissario sono segnalati i cosiddetti "rischi critici" unitamente a un piano d'azione per ridurli a un livello accettabile. Per monitorare l'attuazione dei piani d'azione, è elaborata una relazione sullo stato di avanzamento che è comunicata al commissario nel contesto della relazione intermedia.

La DG SANTE ha integrato la gestione dei rischi nei propri processi di esecuzione del bilancio. In ogni fase del processo di gestione finanziaria sono individuati potenziali rischi o problematiche.

L'attuazione del nuovo regolamento è incentrata sull'aggiudicazione di contratti di appalto pubblico e su una serie di sovvenzioni per attività e organizzazioni specifiche.

I contratti di appalto pubblico saranno conclusi principalmente in settori quali lo sviluppo di prodotti informatici, il relativo sostegno e gli studi.

I rischi principali sono i seguenti:

- rischio di non raggiungere pienamente gli obiettivi del regolamento a causa dell'adesione o della qualità insufficienti o di ritardi nell'attuazione dei progetti o dei contratti selezionati;
- rischio di un utilizzo non efficiente o non economico dei fondi erogati, sia per le sovvenzioni (complessità delle regole di finanziamento) sia per gli appalti (numero limitato di fornitori dotati delle conoscenze specialistiche richieste e conseguente impossibilità di confrontare in modo sufficiente le offerte di prezzo in alcuni settori);

⁶⁴ C(2017) 2373 del 19.4.2017.

⁶⁵ Secondo il modello COSO adottato dal quadro di controllo interno della Commissione nella sua ultima versione: C (2017) 2373 del 19.4.2017, Comunicazione alla Commissione sulla revisione del quadro di controllo interno (C(2017) 2373 del 19.4.2017) che sostituisce le norme di controllo interno stabilite nel documento SEC(2001)2037 e rivedute dal documento SEC(2007)1341.

- rischio di discredito della Commissione nel caso si riscontrino frodi o reati; è possibile infatti ricevere solo garanzie parziali dai sistemi di controllo interno di terzi, in quanto contraenti e beneficiari applicano ciascuno un proprio sistema di controllo.

La Commissione si avvale di procedure interne volte a fronteggiare i rischi summenzionati. Le procedure interne sono pienamente conformi al regolamento finanziario e comprendono misure antifrode e considerazioni sull'efficienza in termini di costi. In tale contesto la Commissione continua a valutare opzioni per migliorare la gestione e incrementare l'efficienza. Le caratteristiche principali del quadro di controllo sono descritte di seguito.

Controlli effettuati prima e durante l'attuazione dei progetti:

- sarà posto in essere un adeguato sistema di gestione dei progetti incentrato sui contributi dei progetti e dei contratti agli obiettivi strategici, che garantisca un coinvolgimento sistematico di tutti gli attori, che stabilisca un sistema di rendicontazione regolare sulla gestione del progetto, integrato da visite sul posto da valutarsi caso per caso, che comprenda relazioni sui rischi destinate all'alta dirigenza e che mantenga un'adeguata flessibilità di bilancio;
- i modelli di convenzione di sovvenzione o di contratti di servizio utilizzati sono elaborati dalla Commissione. Tali modelli prevedono una serie di disposizioni in materia di controlli, come certificati di audit, garanzie finanziarie, audit sul posto e verifiche dell'OLAF. Si sta procedendo alla semplificazione delle norme che disciplinano l'ammissibilità dei costi ricorrendo, ad esempio, a costi unitari, somme forfettarie, contributi non collegati ai costi e altre possibilità offerte dal regolamento finanziario. Ciò ridurrà il costo dei controlli e permetterà di concentrare maggiormente le verifiche e i controlli sui settori ad alto rischio;
- tutti i membri del personale aderiscono al codice di buona condotta amministrativa. Il personale che si occupa della procedura di selezione o della gestione delle convenzioni di sovvenzione/dei contratti rilascia (inoltre) una dichiarazione di assenza di conflitto di interessi. Il personale riceve regolare formazione e utilizza le reti per lo scambio delle migliori pratiche;
- l'attuazione tecnica di un progetto è verificata a intervalli regolari mediante controlli documentali, sulla base delle relazioni sui progressi tecnici trasmesse dai contraenti e dai beneficiari; si prevedono inoltre, caso per caso, riunioni con i contraenti/beneficiari e visite sul posto.

Controlli effettuati alla fine del progetto: gli audit ex post sono condotti su un campione di operazioni allo scopo di verificare sul posto l'ammissibilità delle dichiarazioni di spesa. Lo scopo di tali verifiche è impedire, individuare e correggere gli errori rilevanti per quanto concerne la legalità e la regolarità delle operazioni finanziarie. Per conseguire un livello di controllo elevato, ai fini della selezione dei beneficiari da sottoporre ad audit si può combinare una selezione basata sui rischi con un campionamento casuale. Gli aspetti operativi saranno considerati ogniqualvolta possibile nel corso degli audit sul posto.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Le strategie di controllo interno della Commissione e della DG SANTE tengono conto dei principali fattori di costo e degli sforzi già compiuti nel corso di diversi anni per ridurre il costo dei controlli, senza comprometterne l'efficacia. Gli attuali sistemi di controllo si sono dimostrati in grado di prevenire e/o individuare errori e/o irregolarità e, in caso di errori o irregolarità, di correggerli.

2.3. **Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

A norma dell'articolo 325 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), l'UE e i suoi Stati membri sono tenuti a combattere la frode e le altre attività illegali che possono ledere gli interessi finanziari dell'UE. A norma dell'articolo 317 TFUE e dell'articolo 36 del regolamento finanziario⁶⁶, la Commissione dà esecuzione al bilancio dell'UE in conformità del principio della buona gestione finanziaria e applicando un controllo interno efficace ed efficiente⁶⁷, che comprende la prevenzione, l'individuazione e la rettifica di frodi e irregolarità e il seguito dato a tali frodi e irregolarità.

La Commissione adotta provvedimenti opportuni volti a garantire che, in relazione alle attività in regime di gestione diretta, gli interessi finanziari dell'Unione europea siano tutelati mediante l'applicazione di misure preventive contro la frode, la corruzione e ogni altra attività illecita, mediante controlli efficaci e, ove fossero rilevate irregolarità, mediante il recupero delle somme indebitamente versate e, se del caso, sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. A tal fine, la Commissione ha adottato una strategia antifrode, aggiornata da ultimo nell'aprile 2019 (COM(2019) 196), e il relativo piano d'azione riveduto del luglio 2023 (COM(2023) 405). Le direzioni generali e le agenzie esecutive hanno elaborato e attuato le proprie strategie antifrode sulla base della metodologia fornita dall'OLAF. In generale, tali strategie sono aggiornate ogni tre anni e la loro attuazione è regolarmente monitorata e comunicata alla dirigenza.

Per l'esecuzione del bilancio in regime di gestione diretta, la Commissione attua inoltre una serie di misure, che prevedono quanto segue:

- le decisioni, le convenzioni e i contratti inerenti all'attuazione del regolamento autorizzeranno esplicitamente la Commissione, compreso l'OLAF, e la Corte dei conti a procedere a audit, controlli e verifiche sul posto e a recuperare le somme indebitamente versate e, se del caso, a imporre sanzioni amministrative;
- durante la fase di valutazione di un invito a presentare proposte o di una gara d'appalto, la posizione dei richiedenti e degli offerenti sarà valutata secondo i criteri

⁶⁶ Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).

⁶⁷ Comunicazione alla Commissione sulla revisione del quadro di controllo interno (C(2017) 2373), adottata il 19.4.2017 (principio 8, caratteristica 8.2).

di esclusione pubblicati, sulla base di dichiarazioni e del sistema di individuazione precoce e di esclusione (EDES);

- le norme che disciplinano l'ammissibilità dei costi saranno semplificate conformemente alle disposizioni del regolamento finanziario;

- attività di formazione e sensibilizzazione in materia di frodi e irregolarità sono regolarmente offerte a tutto il personale responsabile della gestione dei contratti, nonché ai revisori e ai controllori preposti alle verifiche sul posto delle dichiarazioni dei beneficiari.

Il processo di consolidamento della garanzia di affidabilità dell'ordinatore delegato si basa sulla capacità dei sistemi di controllo esistenti di individuare carenze significative e/o ripetitive. I sistemi di controllo sono composti da diversi elementi: supervisione e verifica delle operazioni, verifiche ex ante, controlli ex post e audit del servizio di audit interno e della Corte dei conti europea, nonché gli audit in materia di salute e prodotti alimentari eseguiti dalla DG SANTE negli Stati membri dell'UE e nei paesi terzi. Tutti gli attori coinvolti svolgono un ruolo fondamentale nella prevenzione e nell'individuazione delle frodi.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Contributo			
	Numero	Diss./Non diss. ⁶⁸	di paesi EFTA ⁶⁹	di paesi candidati e potenziali candidati ⁷⁰	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	03.02.06 - Contribuire a un livello elevato di salute e di benessere delle persone, degli animali e delle piante	Diss.	NO	NO	NO	NO

⁶⁸ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁶⁹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁷⁰ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero 1	mercato unico, innovazione e agenda digitale
--	----------	--

DG SANTE			Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 e seguenti	TOTALE
○ Stanziamenti operativi							
03.02.06 Contribuire a un livello elevato di salute e di benessere delle persone, degli animali e delle piante	Impegni	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici							
Linea di bilancio		(3)	0	0	0	0	0
TOTALE stanziamenti per la DG SANTE	Impegni	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	=1b +3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		-6					
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	=5+ 6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)					
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamenti	=5+ 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare utilizzando i "dati di bilancio di natura amministrativa" che saranno introdotti nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato V delle norme interne), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 e seguent i	TOTALE
DG SANTE						
○ Risorse umane		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Altre spese amministrative		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALE DG SANTE	Stanziamenti	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 e seguent i	TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Pagamenti	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

del quadro finanziario pluriennale						
------------------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno		Anno		Anno		Anno		TOTALE	
			2024		2025		2026		2027 e seguenti			
	RISULTATI											
	Tipo[1]	Costo medio	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	zì	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 2												
- Risultato	Studio sulle modalità per l'uso delle nuove tecnologie e della digitalizzazione al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione delle norme in materia di benessere degli animali durante il trasporto.			0,250								0,250
- Risultato	Sviluppo del sistema in TRACES					0,800		0,600				1,400
- Risultato	Manutenzione di TRACES					0,050		0,200		0,200		0,450
- Risultato	Sviluppo di un'applicazione digitale									0,300		0,300
Totale parziale dell'obiettivo specifico 2				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
Totale				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 e seguenti	TOTALE
--	---------------------	---------------------	---------------------	------------------------------------	---------------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale					
Risorse umane ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Altre spese amministrative	0	0,000	0,000	0,000	0
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>Esclusa la RUBRICA 7[2]</u> del quadro finanziario pluriennale					
Risorse umane					
Altre spese amministrative					
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale					

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

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è parzialmente coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁷¹

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- ☐ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027 e seguen ti
○ Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
	20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	3,5	3,5	6,5	6,5
	20 01 02 03 (delegazioni)				
	01 01 01 01 (ricerca indiretta)				
	01 01 01 11 (ricerca diretta)				
	Altre linee di bilancio (specificare)				
○ Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁷²					
	20 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)				
	20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)				
XX 01 xx yy zz⁷³	- in sede				
	- nelle delegazioni				
	01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)				
	01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)				
	Altre linee di bilancio (specificare)				
	TOTALE	3,5	3,5	6,5	6,5

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è parzialmente coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	L'AD svolgerà tutti i compiti che riguardano le relazioni con gli Stati membri, i centri di riferimento, i portatori di interessi e l'elaborazione della normativa.
Personale esterno	

⁷² AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁷³ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con l'attuale quadro finanziario pluriennale*

La proposta/iniziativa:

- ☒ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

L'importo di 2,400 milioni di EUR di spese operative a titolo della linea di bilancio 03.02.06 negli anni dal 2024 al 2027 sarà coperto mediante riassegnazione interna nell'ambito della linea di bilancio.

- ☐ comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- ☐ comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- ☒ non prevede cofinanziamenti da terzi
- ☐ prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁷⁴	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE degli stanzamenti cofinanziati								

⁷⁴

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- ☒ La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- ☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - ☐ sulle risorse proprie
 - ☐ su altre entrate
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁷⁵						
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
Articolo								

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

[...]

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni).

[...]

⁷⁵

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.