



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 7 de dezembro de 2023
(OR. en)

16405/23

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

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

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	7 de dezembro de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 770 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins, que altera o Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 770 final.

Anexo: COM(2023) 770 final



Bruxelas, 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Razões e objetivos da proposta**

Razões

No âmbito da Estratégia do Prado ao Prato¹, a Comissão anunciou a sua intenção de rever a legislação da UE relativa ao bem-estar dos animais, nomeadamente no que se refere ao bem-estar dos animais durante o transporte. Esta revisão faz parte do programa de trabalho da Comissão para 2023². A legislação da UE relativa ao bem-estar dos animais tem sido desenvolvida desde 1974, tendo por objetivos melhorar o bem-estar dos animais e assegurar o bom funcionamento do mercado interno. A atual legislação relativa à proteção dos animais durante o transporte foi adotada em 2004 [Regulamento (CE) n.º 1/2005³, «Regulamento Transporte de Animais»].

A Comissão realizou um balanço de qualidade da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais⁴, que foi concluído em 2022. O balanço de qualidade demonstrou que as oportunidades proporcionadas pelos avanços significativos da ciência e da tecnologia, pelas mudanças nas preferências sociais e pelos crescentes desafios em matéria de sustentabilidade não estão refletidas no regulamento em vigor. Além disso, as regras atuais são difíceis de aplicar e fazer cumprir, o que conduz a um nível fragmentado e insuficiente de bem-estar dos animais durante o transporte e a condições de concorrência desiguais no mercado interno da UE. A avaliação da estratégia da UE para o bem-estar dos animais (2012-2015)⁵ realizada pela Comissão concluiu igualmente que subsistem alguns riscos de conformidade relacionados com o transporte de animais.

Várias conclusões do Conselho salientaram sistematicamente a necessidade de normas mais rigorosas em matéria de bem-estar dos animais quando os animais são transportados no contexto de uma atividade económica⁶. Em especial, as conclusões sobre o bem-estar dos animais⁷, de 16 de dezembro de 2019, sublinham que o bem-estar dos animais deve ser assegurado durante o transporte internacional de longo curso de animais vivos, incluindo para países terceiros.

¹ Comunicação da Comissão – Estratégia do Prado ao Prato para um sistema alimentar justo, saudável e respeitador do ambiente, COM(2020) 381 final.

² Comissão Europeia, Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Programa de trabalho da Comissão para 2023: Uma União firme e unida, COM(2022) 548 final.

³ Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97, JO L 3 de 5.1.2005, p. 1.

⁴ Comissão Europeia, Documento de trabalho dos serviços da Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare Legislation* (não traduzido para português), SWD(2022) 328 final.
⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Conselho da UE, Conclusões do Conselho sobre um rótulo europeu de bem-estar animal, 15 de dezembro de 2020 (Ref. 14047/20); Conselho da UE, Conclusões do Conselho sobre o bem-estar dos animais durante o transporte marítimo de longo curso para países terceiros, 28 de junho de 2021 (Ref. 10235/21).

⁷ Conclusões do Conselho sobre o bem-estar dos animais – uma parte integrante da produção animal sustentável – Conclusões do Conselho (16 de dezembro de 2019).

Na sua resolução sobre a Estratégia do Prado ao Prato⁸, o Parlamento Europeu sublinhou «a importância de tomar em consideração os progressos mais recentes no domínio da ciência em matéria de bem-estar dos animais, bem como de responder às exigências públicas, políticas e do mercado no sentido de estabelecer normas mais elevadas em matéria de bem-estar dos animais». Além disso, em 2022, na sequência do relatório da comissão de inquérito do PE sobre o transporte de animais (Comissão ANIT), o Parlamento Europeu adotou a sua recomendação sobre a proteção dos animais durante o transporte, com recomendações para a revisão do Regulamento Transporte de Animais⁹.

No seu relatório especial de 2018¹⁰, o Tribunal de Contas Europeu (TCE) constatou que subsistem insuficiências durante o transporte. Em janeiro de 2023, o TCE publicou um documento de análise da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte¹¹, em que foram manifestadas preocupações semelhantes.

Objetivos

A presente revisão visa contribuir para uma produção agrícola e alimentar sustentável, assegurando um nível mais elevado de bem-estar dos animais e evitando distorções no mercado interno, a fim de contribuir para uma transição para um sistema alimentar sustentável do ponto de vista económico, ambiental e social, tal como estabelecido na Estratégia do Prado ao Prato. Por este motivo, a presente proposta introduz medidas que favorecem o abate de animais localmente, substituindo assim o transporte de animais vivos pelo transporte de carcaças e carne. Ao fazê-lo, estas medidas ajudarão a reforçar o princípio de cadeias de abastecimento curtas, protegendo simultaneamente os animais, ao evitar transportes longos para abate.

Os transportes para outros fins que não o abate devem ser igualmente limitados, com vista a substituí-los, tanto quanto possível, pelo transporte de embriões, sémen e similares, que é muito mais eficiente em termos de número de animais transportados, além de respeitador do ambiente e menos oneroso.

Os objetivos gerais da proposta são os seguintes:

- contribuir para uma produção agrícola e alimentar sustentável,
- assegurar um nível mais elevado de bem-estar dos animais,
- aproximar os requisitos em matéria de bem-estar dos animais dos dados científicos mais recentes,
- dar resposta às exigências da sociedade,
- facilitar a execução das regras (nomeadamente através da digitalização),

⁸ Resolução do Parlamento Europeu, de 20 de outubro de 2021, sobre uma Estratégia do Prado ao Prato para um sistema alimentar justo, saudável e respeitador do ambiente, 2020/2260(INI).

⁹ Recomendação do Parlamento Europeu ao Conselho e à Comissão, de 20 de janeiro de 2022, na sequência do inquérito para investigar alegadas infrações e má administração na aplicação do direito da União no que se refere à proteção dos animais durante o transporte dentro e fora da União, 2021/2736 (RSP).

¹⁰ Tribunal de Contas Europeu, *Bem-estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática*, 2018.

¹¹ Tribunal de Contas Europeu, *Transporte de animais vivos na UE: desafios e oportunidades*, 2023.

- assegurar o bom funcionamento do mercado interno, tanto para os animais de criação como para os animais transportados para outros fins económicos.

Mais concretamente, os objetivos específicos da presente revisão consistem, nomeadamente, em:

- reduzir os problemas de bem-estar dos animais associados às viagens de longo curso e ao descarregamento e recarregamento repetitivos relacionados com vários períodos de repouso,
- assegurar que os animais disponham de mais espaço quando transportados,
- melhorar as condições de transporte de animais vulneráveis,
- evitar expor os animais a temperaturas extremas,
- facilitar a execução das regras da UE em matéria de proteção dos animais, nomeadamente através da digitalização,
- proteger melhor os animais exportados para países terceiros,
- proteger melhor os gatos e os cães transportados no âmbito de uma atividade económica.

A presente proposta legislativa é adotada ao mesmo tempo que uma proposta legislativa relativa ao bem-estar dos cães e dos gatos e à respetiva rastreabilidade. As duas propostas são coerentes entre si.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta é coerente com as regras da UE em matéria de controlos oficiais na cadeia agroalimentar¹². A proposta também é coerente com a proposta da Comissão de estabelecer regras para o bem-estar dos cães e dos gatos criados e mantidos em estabelecimentos e de melhorar a rastreabilidade dos cães e dos gatos colocados no mercado e fornecidos na União.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta é coerente com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e da Estratégia do Prado ao Prato.

A proposta destina-se a funcionar em sinergia com outras iniciativas e políticas da UE que afetam tanto os animais vivos como o transporte, em especial a política da UE em matéria de saúde animal¹³, as regras da UE em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de

¹² Regulamento (UE) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2017, relativo aos controlos oficiais e outras atividades oficiais que visam assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos fitofarmacêuticos (Regulamento Controlos Oficiais), JO L 95 de 7.4.2017, p. 1.

¹³ Regulamento (UE) 2016/429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativo às doenças animais transmissíveis e que altera e revoga determinados atos no domínio da saúde animal («Lei da Saúde Animal») (JO L 84 de 31.3.2016, p. 1).

repouso dos condutores de camiões¹⁴ e as regras relativas à proteção dos animais utilizados para fins científicos¹⁵.

A política comercial da UE também desempenha um papel na promoção de normas mais rigorosas em matéria de bem-estar. A proposta inclui disposições novas e mais claras sobre as regras de bem-estar dos animais aplicáveis ao transporte de animais vivos de um país terceiro para a União, bem como disposições relativas às regras de bem-estar dos animais aplicáveis ao transporte de animais vivos da União para um país terceiro de destino. Nos dois casos (importações e exportações), os operadores devem assegurar o cumprimento das regras da UE em matéria de bem-estar dos animais desde o ponto de partida até ao ponto de destino. Está previsto um período de transição de cinco anos para os dois casos de modo a permitir que os operadores se adaptem.

Por último, as regras em matéria de proteção de dados (em especial, o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) aplicam-se às disposições relativas à localização em tempo real dos veículos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 43.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), uma vez que é necessário eliminar os obstáculos ao transporte de animais vivos que afetam o mercado interno dos produtos de origem animal, a fim de assegurar o bom funcionamento das organizações de mercado que lidam com animais e produtos de origem animal, assegurando simultaneamente um elevado nível de proteção do bem-estar dos animais.

A proposta baseia-se igualmente no artigo 114.º do TFUE, uma vez que visa igualmente assegurar o bom funcionamento do mercado interno, não só para os animais abrangidos pela PAC, mas também para outros animais, como gatos e cães, animais para produção de peles com pelo, determinados tipos de animais selvagens e animais utilizados para fins científicos, indo assim além da agricultura e da produção alimentar.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O transporte de animais além-fronteiras é frequente, sendo transportados todos os anos 1,4 mil milhões de animais terrestres entre os Estados-Membros da UE. Os problemas identificados em termos de bem-estar dos animais, incluindo os fatores subjacentes, ocorrem em toda a UE, embora em graus diferentes nos diferentes Estados-Membros. Por último, os problemas identificados em termos de bem-estar dos animais têm consequências transfronteiriças, incluindo ameaças para a saúde pública, como a resistência aos antimicrobianos. Com efeito, tal como estabelecido pela EFSA¹⁶, o transporte de animais aumenta o risco de transmissão de bactérias resistentes aos antimicrobianos entre animais

¹⁴ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

¹⁵ Diretiva 2010/63/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativa à proteção dos animais utilizados para fins científicos (JO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

¹⁶ Painel dos Riscos Biológicos da EFSA (BIOHAZ), Koutsoumanis, K. et al., «Transmission of antimicrobial resistance (RAM) during animal transport», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 10 (e07586), Wiley, 2022, p. 1-93, 10.2903/j.efsa.2022.7586.

(devido a vários fatores de risco, tais como o contacto entre animais, a duração do transporte, a transmissão por via aérea no veículo e condições ambientais adversas como a temperatura). Este aumento da propagação da RAM (resistência aos agentes antimicrobianos) entre os animais tem consequências indiretas para a RAM que afeta o ser humano.

Não é expectável que as medidas tomadas a nível nacional conduzam a uma melhoria considerável do bem-estar dos animais, uma vez que só poderiam dar uma resposta parcial às preocupações dos cidadãos. Embora se trate de um domínio já regulamentado pelo Regulamento (CE) n.º 1/2005, limitando assim a margem de manobra dos Estados-Membros para adotarem regras nacionais, subsistem divergências importantes nas regras nacionais sobre aspetos fundamentais (por exemplo, condições de transporte de animais vulneráveis dentro de um Estado-Membro, requisitos para a exportação de animais, requisitos para o transporte de animais por via marítima), que afetam negativamente o bom funcionamento do mercado interno e as condições de concorrência equitativas entre os operadores. A continuação da ação a nível nacional conduziria a uma maior fragmentação dos requisitos e a um aumento das diferenças nos níveis de bem-estar dos animais entre os Estados-Membros. Os Estados-Membros também aplicam determinadas disposições e executam regras de forma diferente, criando assim obstáculos ao bom funcionamento do mercado interno. Além disso, as regras nacionais não podem aplicar-se aos transportes transfronteiriços a partir de outros Estados-Membros, tornando assim a circulação transfronteiriça um fator impulsionador de normas menos rigorosas em matéria de bem-estar dos animais.

Os requisitos em matéria de bem-estar dos animais associados ao transporte a nível da UE exigem uma abordagem harmonizada, pelo que podem ser regulados de forma eficaz a nível da UE. Com um conjunto homogêneo de regras, a presente proposta conduzirá a requisitos uniformes e mais claros para o transporte de animais e a uma melhor utilização das tecnologias disponíveis. A revisão assegurará, assim, condições de concorrência equitativas para os operadores no mercado interno, facilitará o comércio intra-UE de animais e proporcionará uma supervisão regulamentar mais eficiente.

Tendo em conta estes elementos, justifica-se uma ação da UE que permitiria alcançar uma abordagem coerente de forma mais eficaz e mais eficiente do que a ação individual e independente dos Estados-Membros.

- **Proporcionalidade**

As medidas propostas pretendem atingir um equilíbrio entre um elevado nível de bem-estar dos animais e o impacto dessa medidas nos operadores em causa. Outras condições aplicáveis à exportação de animais para países terceiros asseguram o cumprimento das disposições do presente regulamento até ao ponto de destino no país terceiro, codificando assim a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia a este respeito. Dado que a alternativa de proibir as exportações de animais vivos para países fora da UE teria efeitos prejudiciais para o setor, as condições mais rigorosas de exportação visam melhorar o bem-estar dos animais, mantendo simultaneamente a viabilidade económica das operações. Do mesmo modo, as medidas relativas aos tempos máximos de viagem destinam-se a manter a maior parte das atividades de transporte inalteradas.

As medidas de atenuação proporcionadas a aplicar aquando do transporte de animais sob temperaturas elevadas ou baixas permitirão o transporte sem prejudicar o bem-estar dos animais transportados.

A presente proposta prevê períodos de transição por forma a permitir uma adaptação gradual dos intervenientes. Para as novas regras relativas aos tempos máximos de viagem,

nomeadamente os tempos máximos de viagem para os vitelos não desmamados, ao espaço disponível, às exportações, às importações, à idade e ao peso mínimos dos vitelos não desmamados e ao acompanhamento em tempo real, fixou-se um período de transição de cinco anos. Para as novas regras relativas ao transporte de gatos e cães, o período de transição é de três anos.

- **Escolha do instrumento**

Dado que as atuais disposições estão estabelecidas num regulamento, o instrumento adequado para dar resposta a esta alteração é um regulamento.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais foi objeto de um balanço de qualidade, nomeadamente no que se refere ao transporte de animais vivos.

O balanço de qualidade estabeleceu que existe um nível insuficiente de bem-estar dos animais na UE e certas distorções do mercado interno para os agricultores e outros operadores de empresas do setor alimentar. Continuam a existir desafios associados às viagens de longo curso, ao transporte sob temperaturas extremas e ao transporte de animais vulneráveis, como vitelos não desmamados e animais prenhes. Além disso, existem dificuldades práticas em conciliar os tempos de viagem dos animais, específicos para espécie, previstos no Regulamento Transporte de Animais e os tempos de condução previstos no Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativo a determinadas regras sociais no domínio dos transportes rodoviários¹⁷. Além disso, as regras atuais não abordam devidamente a evolução científica e tecnológica e os futuros desafios em matéria de sustentabilidade.

Em maio de 2022, o Comité de Controlo da Regulamentação emitiu um parecer positivo sobre o balanço de qualidade, com determinadas recomendações.

- **Consultas das partes interessadas**

Panorâmica das atividades de consulta

Em julho de 2021, a Comissão publicou uma avaliação de impacto inicial¹⁸ que apresenta as opções políticas a considerar na avaliação de impacto. Após análise das 983 contribuições recebidas, foram identificadas quatro campanhas e considerados relevantes para a proteção dos animais durante o transporte 525 contributos individuais.

Uma consulta pública¹⁹ realizada entre outubro de 2021 e janeiro de 2022 recebeu quase 60 000 respostas sobre a adequação das regras em vigor e sobre a forma de as melhorar.

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

¹⁸ Disponível na plataforma da Comissão Europeia «Dê a sua opinião»: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation_en

¹⁹ Disponível na plataforma da Comissão Europeia «Dê a sua opinião»: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_en

Além disso, em 9 de dezembro de 2021, a Comissão organizou uma conferência das partes interessadas com a duração de um dia²⁰ sobre o bem-estar dos animais, que contou com quase 500 participantes.

A avaliação de impacto inicial, a consulta pública e a conferência das partes interessadas abrangeram diferentes aspetos da revisão em curso da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais, nomeadamente no que diz respeito às regras de bem-estar dos animais durante o transporte.

No estudo externo de apoio à avaliação de impacto, foram realizadas atividades de consulta específicas, incluindo nove entrevistas exploratórias, um inquérito específico com 68 respostas analisadas, 43 entrevistas para estudos de casos e outros contributos através de dois grupos de reflexão e um seminário.

Por último, e no âmbito da Plataforma da UE para o Bem-Estar dos Animais, foi criado um subgrupo para o transporte de animais, composto por peritos dos Estados-Membros, de organizações empresariais, de organizações da sociedade civil e um perito independente. A Comissão organizou 10 reuniões para debater as principais opções políticas em análise para a proposta, cujas atas estão publicadas no sítio Web da Comissão.

Os países terceiros com experiência no transporte de gado contribuíram para estas consultas.

Principais resultados das atividades de consulta

Cidadãos

Os cidadãos apoiam a limitação dos tempos de viagem e a proibição das exportações para países terceiros, especialmente se os animais se destinarem a abate. No que diz respeito aos animais vulneráveis, em especial os não desmamados, os cidadãos preferem proibir o seu transporte.

Os cidadãos também apoiam requisitos específicos por espécie.

ONG de defesa do bem-estar dos animais

Do mesmo modo, as organizações de defesa do bem-estar dos animais gostariam de limitar os tempos de viagem e proibir as exportações para países terceiros. Algumas organizações gostariam de proibir totalmente o transporte. Na sua opinião, os animais vulneráveis não devem ser transportados.

Para outras categorias de animais, apoiam requisitos específicos por espécie e uma melhoria da utilização de meios tecnológicos para alcançar uma melhor execução das regras. As organizações de defesa do bem-estar dos animais também defendem uma harmonização das sanções.

Operadores das empresas

Os operadores das empresas (em especial os produtores) são os que menos apoiam uma limitação dos tempos de viagem. A maioria dos operadores das empresas é favorável a requisitos específicos por espécie e não a uma proibição do transporte de determinadas categorias de animais.

²⁰ *EU Animal welfare today & tomorrow : An opportunity for stakeholders to validate the preliminary findings of the Fitness Check of the current EU animal welfare legislation* (Bem-estar dos animais da UE hoje e amanhã: Uma oportunidade para as partes interessadas validarem as conclusões preliminares do balanço de qualidade da atual legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais), https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_en

Os operadores sublinham a necessidade de uma execução mais eficaz das regras, em vez de novas regras, e apoiam a utilização de novas tecnologias para este efeito.

Autoridades nacionais

De um modo geral, as autoridades nacionais não são a favor de uma proibição total das exportações de animais vivos, mas existe um apoio generalizado à introdução de medidas mais rigorosas em relação aos animais não desmamados e a outros animais vulneráveis, bem como à introdução de períodos máximos de viagem.

No que diz respeito às novas tecnologias, a introdução de uma aplicação digital a nível da UE para reduzir os custos administrativos e facilitar o intercâmbio de dados entre os Estados-Membros foi, de um modo geral, apoiada pelas autoridades nacionais.

Apreciação dos resultados pela Comissão

Os resultados das atividades de consulta foram utilizados não só para fundamentar os desafios enfrentados pela atual aplicação do regulamento, mas também para fundamentar as opções políticas e para avaliar os seus impactos, por exemplo, no que diz respeito ao impacto nos operadores ou à medida em que as preocupações dos cidadãos seriam tidas em conta.

Os dados recolhidos junto das partes interessadas também contribuíram para definir os períodos de transição e assegurar a proporcionalidade das medidas.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Metodologia utilizada

A Comissão procurou obter os conhecimentos especializados da EFSA, que, em 2022, emitiu cinco pareceres científicos (ver considerando 4 da proposta) sobre a proteção dos animais durante o transporte em relação aos equídeos, bovinos, pequenos ruminantes, suínos, aves domésticas e coelhos.

A proposta considerou igualmente as normas internacionais relativas à proteção dos animais durante o transporte marítimo, rodoviário e aéreo, adotadas pela Organização Mundial da Saúde Animal²¹.

Foram utilizados todos os relatórios de auditoria pertinentes realizados pelos serviços da Comissão, bem como fontes estatísticas ou bases de dados pertinentes [o Eurostat, o sistema informático veterinário integrado (TRACES), etc.].

Foi realizado um estudo externo²² de apoio à avaliação de impacto que acompanha a revisão da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte. Este estudo recolheu informações e dados sobre os impactos e os custos para as partes interessadas das medidas e opções inicialmente propostas.

Além disso, foi realizado um estudo²³ sobre a avaliação dos impactos cumulativos dos dois pacotes de medidas e opções propostos. Este estudo apresenta os resultados de uma análise da

²¹ [Organização Mundial da Saúde Animal, Normas de bem-estar dos animais durante o transporte.](#)

²² Comissão Europeia, Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, Serviço das Publicações da União Europeia, 2023, secção 5.2.1, doi/10.2875/110728, (Estudo sobre os transportes).

²³ Comissão Europeia, Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the*

cadeia de abastecimento (realizada por um perito externo) e de uma modelização (realizada pelo Centro Comum de Investigação da Comissão) dos impactos das alterações nos custos de produção, tal como identificados nesta análise da cadeia de abastecimento, nos níveis de produção, nos preços no consumidor, nas exportações e nas importações. O estudo contém uma avaliação dos impactos dos dois pacotes na segurança alimentar e na acessibilidade dos preços dos alimentos (realizada pelo Centro Comum de Investigação da Comissão).

Além disso, foram considerados os estudos de dois projetos-piloto, encomendados pela Comissão a pedido do Parlamento Europeu, sobre o transporte de vitelos não desmamados nascidos de vacas leiteiras²⁴ e de vacas leiteiras no final da fase produtiva²⁵. Além disso, foi considerada a análise²⁶ do Tribunal de Contas sobre o transporte de animais vivos na UE.

Por último, em 2022 e 2023, a Comissão consultou o subgrupo para o transporte da Plataforma da UE para o Bem-Estar dos Animais. A Comissão realizou igualmente uma série de reuniões consultivas com várias partes interessadas afetadas pela revisão.

Resumo dos pareceres recebidos e tidos em conta

As recomendações da EFSA foram tidas em conta na proposta, em especial no que diz respeito:

- à limitação dos tempos de viagem,
- ao aumento do espaço disponível,
- ao estabelecimento de temperaturas críticas máximas durante o transporte.

As recomendações foram ajustadas na proposta para garantir a viabilidade técnica e económica das alterações propostas.

Foi possível recolher informações e boas práticas a partir dos relatórios de auditoria e das consultas com os pontos de contacto nacionais para o transporte de animais.

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

Os pareceres da EFSA, as recomendações internacionais, os relatórios de auditoria e as atas dos debates com os pontos de contacto nacionais e com o subgrupo para o transporte da Plataforma para o Bem-Estar dos Animais estão disponíveis ao público na Internet. Os dois estudos externos de apoio à avaliação de impacto foram igualmente publicados pela Comissão Europeia.

• **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto aborda seis medidas: tempos de viagem e espaço disponível, exportações para países terceiros, transporte de animais vulneráveis, transporte sob

welfare of animals during transport, Serviço das Publicações da União Europeia, 2023, doi/10.2875/061480.

²⁴ Comissão Europeia, Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening: final report*, Serviço das Publicações da União Europeia, 2022.

²⁵ Comissão Europeia, Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows: final report*, Serviço das Publicações da União Europeia, 2022.

²⁶ Tribunal de Contas Europeu, *Documento de análise 03 – Transporte de animais vivos na UE: desafios e oportunidades*, 2023, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_PT.pdf

temperaturas altas, novas tecnologias de monitorização e controlo e transporte de gatos e cães.

As medidas satisfazem o princípio de não prejudicar significativamente, uma vez que a aplicação de todas as medidas escolhidas (limitação da duração das viagens, mas aumento do espaço disponível para os animais nos camiões) representaria, de um modo geral, um impacto negligenciável nas emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

Além disso, a proposta respeita o princípio digital por defeito, uma vez que pretende digitalizar certificados e autorizações que, ao abrigo do atual regulamento, são tratados em papel.

Tempos de viagem máximos e espaço disponível durante o transporte

As opções analisadas na avaliação de impacto são as seguintes:

1. Tempos de viagem máximos de 12 horas para todos os animais e revisão das regras relativas ao espaço disponível em consonância com a EFSA; ou
2. Tempos de viagem máximos de nove horas, para animais destinados a abate, e de 21 horas (com um período mínimo de repouso de uma hora após 10 horas) + 24 horas de repouso com descarregamento + 21 horas (com um período mínimo de repouso de uma hora após 10 horas), para outros animais, e revisão das regras relativas ao espaço disponível em consonância com a EFSA.

A avaliação de impacto conclui que a opção preferida é a segunda opção. Esta opção está bem articulada com as regras da UE em matéria de direitos sociais dos condutores²⁷. A presente proposta reflete esta opção preferida, prevendo um período de transição de cinco anos para estas medidas.

A limitação dos tempos de viagem terá um grande impacto positivo no bem-estar dos animais, tanto em relação aos animais transportados para abate como para os transportados por outros motivos. Tal deve-se não só à limitação da duração da viagem, mas também à limitação da frequência de descarregamento e recarregamento, que está associada a problemas de estresse e bem-estar (embora atualmente não haja limitações do número de descarregamentos para um período de repouso de 24 horas, as novas regras não o permitirão no caso dos animais para abate e permitirão apenas um desses períodos de repouso com descarregamento para os animais transportados para outros fins). Anualmente, são transportados 2,6 milhões de mamíferos por um período superior a nove horas para abate e um milhão de mamíferos durante mais de 42 horas para outros tipos de viagens entre Estados-Membros.

No que diz respeito aos animais transportados para abate, não se prevê que a opção tenha um impacto económico significativo, uma vez que, na UE, se efetuam relativamente poucas

²⁷ A medida relativa ao tempo máximo de viagem de nove horas para animais destinados a abate está em consonância com as regras da UE em matéria de direitos sociais dos condutores, que preveem um máximo de nove horas quando há apenas um condutor. A medida relativa aos animais transportados para outros fins permite igualmente o alinhamento com a legislação da UE em matéria de direitos sociais dos condutores, no caso de haver dois condutores. Com efeito, para dois condutores, a legislação da UE em matéria de direitos sociais dos condutores prevê um máximo de 19 horas de condução. Uma vez que os tempos de viagem previstos na presente proposta incluem o carregamento e descarregamento dos animais (e a estimativa de uma hora para o carregamento dos animais e de uma hora para o descarregamento), o tempo máximo de viagem correspondente é de 21 horas.

viagens superiores a nove horas (entre 0,3 % e 3,4 % de animais transportados para abate nos Estados-Membros, dependendo da espécie).

Na UE, os tempos de viagem propostos para os animais transportados para engorda e produção afetariam 1,4 % dos bovinos e 0,2 % dos suínos. Os tempos de viagem propostos para animais transportados para reprodução afetariam entre 9 % e 16 % das vacas, caprinos, suínos e ovinos que circulam entre Estados-Membros. Por conseguinte, também se prevê que o impacto económico nos operadores seja limitado.

Em combinação com o aumento do espaço disponível nos camiões, em consonância com o parecer da EFSA, espera-se que este aumento resulte em benefícios significativos em termos de bem-estar dos animais, bem como em custos adicionais para os transportadores devido à necessidade de comprar camiões adicionais, uma vez que é expectável que as novas regras resultem num aumento do número de horas de transporte e dos custos com o transporte.

A nível da UE, os custos líquidos agregados anuais variam em função das espécies e categorias de animais transportados, desde 35 milhões de EUR para o transporte de galinhas poedeiras até 1 069 milhões de EUR para o transporte de bovinos para carne. A maioria destes custos provém do aumento do espaço disponível e recai sobre os transportadores. Estes dados agregados estão relacionados com as grandes quantidades de géneros alimentícios de origem animal produzidos na UE (e, como tal, com o elevado número de animais transportados). Em média, corresponde a um aumento dos custos de produção de 1,4 cents por quilo de carne, leite ou ovos produzidos. O impacto nos preços no consumidor, tal como descrito na «avaliação global», corresponde a uma melhoria das condições de bem-estar dos animais durante o transporte, que responde em grande medida ao pedido dos cidadãos da União, como ilustrado pelos resultados do Eurobarómetro de 2023, em que 83 % solicitaram a melhoria dessas condições.

Em termos de impactos sociais, um aumento do número de transportes necessários aumentaria a necessidade de condutores. Em termos de impactos ambientais, embora a redução dos tempos de viagem reduza as emissões, o aumento do espaço disponível conduz a um aumento das emissões. A avaliação de impacto mostra que o efeito combinado destas medidas é um aumento marginal das emissões.

Exportação de animais vivos

As opções analisadas na avaliação de impacto são as seguintes:

1. Uma proibição das exportações de ruminantes; ou
2. Novas regras reforçadas em matéria de importação, nomeadamente regras destinadas a assegurar a aplicação de medidas relativas aos tempos de viagem e ao espaço disponível até ao local de destino, que um responsável pelo bem-estar dos animais se encontre a bordo dos navios e a exigência de que os navios arvorem pavilhão branco ou cinzento ao abrigo das regras de segurança marítima.

A avaliação de impacto conclui que a opção preferida é a segunda opção. A presente proposta reflete esta opção preferida e prevê um período de transição de cinco anos para estas medidas.

A exportação em condições mais exigentes (incluindo regras sobre os tempos máximos de viagem para os transportes rodoviários e requisitos de segurança marítima mais rigorosos para os navios de transporte de gado) implicaria melhorias significativas do bem-estar dos animais.

No caso do transporte rodoviário, embora o número de quilómetros percorridos possa ser reduzido, os operadores terão de modernizar os camiões para aumentar o espaço disponível.

No que diz respeito ao transporte marítimo, estima-se que o custo médio da formação de um responsável pelo bem-estar dos animais por pessoa e por ano seja de 241 EUR. Será de esperar um aumento dos custos de execução associados à opção de melhorar as normas aplicáveis aos navios de transporte de gado.

Não se prevê que as emissões dos camiões e dos navios de transporte de gado variem significativamente, uma vez que o número de animais transportados não deverá variar significativamente.

Transporte de vitelos não desmamados

A opção analisada na avaliação de impacto consiste em duas medidas para vitelos não desmamados:

1. Tempos de viagem máximos de 19 horas para vitelos não desmamados (nove horas + uma hora de repouso + nove horas), desde que exista um sistema de alimentação eficiente (período de transição de cinco anos);
2. Idade mínima de cinco semanas e peso mínimo de 50 kg para o transporte de vitelos não desmamados (período de transição de dois anos).

A avaliação de impacto confirma estas duas medidas na opção preferida. A presente proposta legislativa diverge desta conclusão relativamente à duração do período de transição para a idade e o peso mínimos dos vitelos não desmamados a transportar e prevê um período de transição de cinco anos também neste caso. Pretende-se assim atenuar os impactos nos produtores de leite, que terão de se adaptar para manter os vitelos mais tempo na exploração.

Os tempos de viagem máximos e a idade e o peso mínimos dos animais transportados melhorariam o bem-estar dos vitelos não desmamados, considerados animais vulneráveis especialmente expostos a riscos para o bem-estar e a saúde durante o transporte.

Os avanços tecnológicos na criação de um sistema eficaz de alimentação dos vitelos nos camiões são bastante significativos e, embora ainda não sejam utilizados de forma generalizada, permitiriam o transporte de vitelos até 19 horas (nove horas de condução, uma hora de repouso e alimentação, nove horas de condução). Deste modo, seria possível atenuar os impactos económicos negativos de um tempo de viagem máximo de oito horas caso não exista um sistema de alimentação eficaz, embora os três Estados bálticos continuassem a ser afetados, uma vez que são atualmente o ponto de partida das viagens de longo curso para vitelos não desmamados superiores a 19 horas. Propõe-se um período de transição de cinco anos, uma vez que os Estados-Membros afetados por esta medida necessitam de tempo para reestruturar o respetivo setor. Embora o intervalo de alimentação seja de nove horas em todos os casos, quando os vitelos são transportados por navios ro-ro (por exemplo, da Irlanda para o continente), a parte da viagem passada no navio ro-ro não é contabilizada no tempo de viagem máximo acima referido.

Estima-se que o custo da instalação de um sistema de alimentação num camião existente se situe entre 25 000 EUR e 30 000 EUR, enquanto o custo previsto de um novo camião equipado com esse sistema de alimentação é de cerca de 500 000 EUR. Devido à idade mais elevada dos vitelos, os atuais camiões de três andares terão de ser transformados em camiões de dois andares, o que implicará custos limitados para os transportadores.

Estima-se que os novos requisitos aumentem os custos para os produtores de leite pelo facto de terem de manter os animais durante mais tempo nas explorações. Contudo, o preço de venda dos vitelos seria mais elevado, uma vez que são mais fortes. A melhoria do estado de saúde e a redução da mortalidade dos vitelos à chegada devido ao aumento da resiliência

também são benéficas para as explorações de engorda. Por conseguinte, prevê-se que o impacto global seja positivo para a maioria dos agricultores.

A opção teria um impacto ambiental positivo, uma vez que a limitação dos tempos de viagem máximos reduziria as emissões de GEE relacionadas com o transporte.

Transporte sob temperaturas quentes

A opção analisada na avaliação de impacto consiste na aprovação do transporte para viagens de longo curso em função das previsões meteorológicas. Se as previsões meteorológicas se situarem entre 25 °C e 30 °C, só serão permitidas viagens curtas (no máximo nove horas) durante o dia, com acesso a água para os animais. Se as previsões meteorológicas forem superiores a 30 °C, só será permitido o transporte noturno dos animais (ou seja, entre as 21h00 e as 10h00). Está previsto um período de transição de cinco anos. A avaliação de impacto confirma esta opção como a opção preferida, que também se reflete na presente proposta.

A opção melhoraria o bem-estar dos animais, uma vez que lhes permitiria evitar o estresse térmico.

Atualmente, muitos Estados-Membros não aprovam viagens de longo curso quando estão previstas temperaturas superiores a 30 °C, na sequência das recomendações da Comissão. Por conseguinte, é de esperar que os impactos económicos desta medida estejam principalmente relacionados com o desafio logístico do transporte noturno de animais, quando se prevê que a temperatura diurna seja superior a 30 °C, mas proporcionará regras uniformes para esses casos na UE. Os transportadores registarão um aumento dos seus custos devido aos salários mais elevados para a condução noturna, mas também terão custos administrativos mais elevados quando as inspeções e os controlos tiverem de ser realizados durante a noite. Prevê-se também um impacto limitado nos agricultores e nos matadouros.

Não se prevê qualquer impacto no ambiente. No que diz respeito ao impacto social, os trabalhadores dos setores, nomeadamente os condutores, o pessoal dos matadouros e os veterinários oficiais, podem ter de realizar um maior número de turnos noturnos, o que pode ter um impacto adicional nas necessidades de mão de obra.

Novas tecnologias

Foram analisadas duas opções na avaliação de impacto. A primeira opção é composta pelas duas medidas seguintes:

1. Posicionamento dos camiões em tempo real; e
2. Uma base de dados central e uma aplicação digital.

A segunda opção consistia em controlos retrospectivos baseados em tacógrafos, combinados com a base de dados central e a aplicação digital acima referida.

A avaliação de impacto conclui que a primeira opção é a opção preferida, o que se reflete na presente proposta. Prevê que os dados GPS dos camiões comuniquem com um sistema automatizado (a base de dados central da UE), por sua vez ligado ao TRACES, para que a autoridade competente possa aceder a informações sobre o momento em que o camião chegou a determinados pontos (local de partida, posto de controlo, travessias de fronteira entre Estados-Membros, local de destino), para que as autoridades competentes possam efetuar controlos oficiais com base nessas informações. Uma vez que a redução dos tempos de viagem máximos é uma das principais medidas para alcançar o objetivo da política de bem-estar dos animais, tal é necessário para dotar as autoridades competentes dos

Estados-Membros de ferramentas que lhes permitam realizar os controlos oficiais de forma eficaz.

Com os sistemas de localização em tempo real será possível orientar melhor os controlos oficiais e realizá-los de forma mais eficiente com a ajuda da base de dados central da UE, o que permitirá melhorar o bem-estar dos animais.

Uma vez que mais de 77 % dos atuais camiões de transporte já estão equipados com um sistema de localização, os custos dos operadores para cumprir as novas normas seriam marginais.

Prevê-se que os encargos administrativos para os transportadores diminuam substancialmente com a utilização de um sistema automatizado de localização e de uma plataforma informática.

O principal custo, embora limitado, recairia na Comissão, uma vez que teria de desenvolver módulos no atual sistema TRACES (ver ficha financeira legislativa). As administrações dos Estados-Membros incorreriam em custos limitados relacionados com a formação do pessoal.

Embora se preveja que a digitalização, que reduz a utilização de papel, diminua as emissões de GEE associadas ao papel, é de esperar um pequeno aumento das emissões de GEE associado ao aumento do consumo de energia.

Prevê-se um ligeiro impacto social positivo. Embora a necessidade de pessoal administrativo possa ser menor entre os operadores das empresas, o número de trabalhadores necessários na administração pública para o tratamento dos dados recolhidos poderá aumentar. Para os operadores, a simplificação graças à digitalização implicará melhores condições de trabalho.

Melhor proteção dos gatos e dos cães transportados para fins comerciais

As opções analisadas na avaliação de impacto são as seguintes:

1. Requisitos atualizados e mais específicos para o transporte de gatos e cães para fins económicos, nomeadamente condições de temperatura e uma idade mínima de 15 semanas para o transporte; ou
2. Requisitos atualizados e mais específicos para gatos e cães, mas com uma idade mínima de 12 semanas para o transporte.

A avaliação de impacto conclui que a segunda opção é a preferida, o que se reflete na presente proposta legislativa, com um período de transição de três anos.

A medida melhoraria o bem-estar dos gatos e cães transportados no contexto de uma atividade económica, para a qual quase não existem atualmente disposições específicas. Por exemplo, uma idade mínima para o transporte permitirá um melhor desenvolvimento da imunidade contra doenças infecciosas.

No que diz respeito aos impactos económicos, os controlos sanitários veterinários adicionais dos gatos e dos cães podem custar entre 10 EUR e 40 EUR por animal. Prevê-se que o impacto económico dos novos requisitos em matéria de alimentação e abeberamento seja limitado, uma vez que já se aplicam regras relativamente semelhantes. Podem também esperar-se custos adicionais para os transportadores, relacionados com a melhoria ou substituição dos seus veículos atuais para cumprir as novas normas. Estima-se que um reboque novo para cães disponível no mercado sem ar condicionado, mas adequadamente concebido, custe entre 1 000 EUR e 3 000 EUR para dois a quatro cães.

Não se esperam impactos ambientais significativos. Tendo em conta os impactos sociais, nomeadamente na saúde humana, os requisitos adicionais de vacinação e o aumento da idade de transporte proposto nesta medida podem resultar em menos animais doentes após a chegada, o que teria também um impacto positivo na saúde humana.

Avaliação global

O relatório de avaliação de impacto apresenta igualmente os impactos cumulativos esperados de dois pacotes de opções, bem como o seu impacto na competitividade internacional, na segurança alimentar, na acessibilidade dos preços dos alimentos e nos efeitos distributivos. Tal mostrou que, no caso das medidas relativas aos tempos de viagem, ao espaço disponível, ao transporte de vitelos não desmamados, às temperaturas quentes e às novas tecnologias, o impacto cumulativo nos custos de produção do pacote preferencial (pacote 2) representa, em média, a nível da UE, um aumento dos custos de produção de 1,4 cents por quilograma de carne, leite ou ovos por ano. É expectável que este aumento dos custos ocorra durante o período de transição de cinco anos. A modelização efetuada mostrou que o impacto deste aumento limitado dos custos de produção nos níveis de produção, nos níveis das importações e das exportações, bem como nos preços no consumidor, é limitado. Por conseguinte, espera-se que as medidas tenham um impacto muito limitado na competitividade internacional do setor pecuário da UE. Do mesmo modo, não foi identificado qualquer impacto significativo na vertente de disponibilidade da segurança alimentar (com apenas uma redução marginal do consumo de aves de capoeira). No que diz respeito à acessibilidade dos preços dos alimentos, a modelização mostra impactos nos preços no consumidor entre 0,06 % e 4,37 %, consoante o produto de base, o que representa uma despesa adicional que varia entre 2,81 EUR e 14,09 EUR por pessoa e por ano, dependendo do regime alimentar e dos rendimentos.

A avaliação de impacto mostra que a presente proposta contribuirá para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS): contribuirá para o ODS 3 «Saúde de qualidade», uma vez que a melhoria do bem-estar dos animais durante o transporte contribuirá para combater a RAM tanto nos seres humanos como nos animais; contribuirá igualmente para o ODS 12 «Produção e consumo sustentáveis», uma vez que a produção de alimentos com normas mais rigorosas em matéria de bem-estar dos animais equivale a um sistema de produção mais responsável.

Parecer do Comité de Controlo da Regulamentação sobre a avaliação de impacto:

A avaliação de impacto foi apresentada ao Comité de Controlo da Regulamentação para aprovação em 30 de outubro de 2023, tendo recebido um parecer positivo com reservas em 17 de novembro de 2023. O parecer do Comité de Controlo da Regulamentação solicitava uma apresentação mais clara da análise dos custos e benefícios, a fim de complementar a análise dos impactos na competitividade e dos impactos distributivos na cadeia de abastecimento, bem como de clarificar a comparação das opções. A avaliação de impacto foi revista para dar resposta a estas recomendações do Comité de Controlo da Regulamentação. Em especial, a análise da cadeia de abastecimento foi atualizada por forma a torná-la mais abrangente e refletir melhor os impactos nos produtores, e clarificou-se a relação entre a análise da cadeia de abastecimento e a análise dos impactos na competitividade.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

O estabelecimento de requisitos mais uniformes, como regras comuns sobre os tempos de viagem máximos, traduzir-se-á numa simplificação para os operadores, bem como para as autoridades competentes, em comparação com as regras atuais que diferem por espécie e

categoria de animais. Além disso, a existência de definições mais claras e uma menor utilização de normas abertas tornarão a legislação mais eficiente e mais fácil de cumprir, uma vez que os operadores das empresas já não têm de proceder às suas próprias avaliações para decidir sobre os limiares a utilizar para as diferentes disposições a aplicar.

Uma maior utilização das ferramentas digitais simplificará a comunicação entre as empresas e as autoridades públicas. A localização em tempo real dos veículos permitiria planear, orientar e racionalizar melhor todos os controlos oficiais do transporte de animais.

Não estão previstas derrogações para as PME, uma vez que estas representam a quase totalidade dos operadores económicos afetados e, por conseguinte, as suas especificidades já são tidas em conta na seleção das medidas e na definição dos períodos de transição.

- **Direitos fundamentais**

As disposições relativas ao posicionamento em tempo real dos veículos foram concebidas para garantir a proteção dos dados pessoais, em conformidade com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta tem as seguintes implicações orçamentais para o orçamento da UE no período 2022-2027 do Quadro Financeiro Plurianual (QFP) da UE. Estes dados são descritos em pormenor na ficha financeira que acompanha a presente proposta.

Recursos humanos para a aplicação da proposta, estudos, auditorias, legislação terciária e atividades internacionais: 6,5 equivalentes a tempo completo (ETC) por ano a partir de 2026.

Para a rubrica 1 «Contribuir para um elevado nível de saúde e bem-estar humano, animal e vegetal» do quadro financeiro plurianual: 2,4 milhões de EUR para o período 2024-2027.

Estes abrangem:

Custos pontuais: Estudo sobre as modalidades de utilização de novas tecnologias e digitalização para facilitar a aplicação e a execução das regras em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte: 250 000 EUR.

Custos pontuais: desenvolvimento de um módulo no TRACES: 1 400 000 EUR.

Custos recorrentes: Manutenção do TRACES: 450 000 EUR por ano.

Custo pontual: Desenvolvimento da aplicação digital: 300 000 EUR.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão realiza auditorias regulares aos Estados-Membros, a fim de verificar em que medida cumprem o direito da UE²⁸. A proposta contém um artigo sobre a rede de organismos de ligação nos Estados-Membros que promovem o bem-estar dos animais durante o

²⁸ As auditorias podem ser consultadas em: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>

transporte. Esta rede desempenhará um papel importante na promoção de uma aplicação uniforme do novo regulamento em toda a União.

A Comissão designou centros de referência da UE para o bem-estar dos animais que prestam assistência técnica à aplicação da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais, nomeadamente em matéria de transporte. A Comissão apoia igualmente a formação contínua²⁹ que abrange a proteção dos animais durante o transporte no âmbito do programa Melhor Formação para Uma Maior Segurança dos Alimentos. A aplicação das novas regras será igualmente debatida na Plataforma Europeia para o Bem-Estar dos Animais.

Todas estas atividades contribuirão para a aplicação da presente revisão. Além disso, o nível de aplicação será visível através de novos requisitos para monitorizar e comunicar os indicadores, utilizando principalmente dados do TRACES em tempo real, para além dos relatórios das autoridades competentes. Esse relatório de monitorização sobre o estado do bem-estar dos animais na União no que diz respeito ao transporte deve ser apresentado cinco anos após a data de entrada em vigor do novo regulamento e posteriormente, pelo menos, de cinco em cinco anos.

A fim de poder recolher elementos de prova sólidos após os períodos de transição de cinco anos, deve ser apresentado um relatório de avaliação 10 anos após a entrada em vigor do regulamento.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Capítulo I: Objeto, âmbito de aplicação, definições e disposições gerais

Este capítulo clarifica o âmbito de aplicação da proposta, estabelece definições e inclui requisitos gerais aplicáveis a todas as operações de transporte.

Capítulo II: Autorizações dos organizadores e transportadores

Este capítulo estabelece as regras e condições aplicáveis à autorização dos organizadores para organizar o transporte de animais e à autorização dos transportadores para o transporte de animais.

Capítulo III: Meio de transporte

Este capítulo prevê as condições de aprovação de veículos rodoviários para o transporte de animais, que já existem na legislação em vigor. O transporte aéreo deve ser efetuado por transportadoras que sejam membros da IATA.

Capítulo IV: Obrigações anteriores à partida

Este capítulo exige diários de viagem tanto para viagens de longo curso como para as viagens curtas. Os detentores são responsáveis pela aptidão para o transporte dos animais carregados.

Capítulo V: Obrigações durante o transporte e no local de destino

Este capítulo aborda as obrigações dos transportadores durante a viagem. Abrange igualmente os centros de agrupamento.

Este capítulo prevê a obrigação de localização em tempo real dos veículos rodoviários.

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

Os transportadores também são obrigados a recolher informações com base em determinados indicadores, a analisá-los e a tomar medidas corretivas para melhorar o bem-estar dos animais transportados.

Capítulo VI: Condições para o transporte de animais terrestres

Este capítulo prevê tempos de viagem máximos tanto para os animais destinados a abate como para os animais transportados para outros fins. São igualmente estabelecidos tempos de viagem máximos específicos para o transporte de animais não desmamados.

As viagens sob temperaturas extremas são limitadas no tempo, com condições adicionais a cumprir.

Capítulo VII: Transporte de e para países terceiros

Este capítulo inclui novas regras para o transporte de animais para países terceiros, tais como a certificação dos organizadores e atestados assinados pelas autoridades competentes de países terceiros antes de uma viagem por navio de transporte de gado.

Os postos de controlo em países terceiros devem cumprir normas equivalentes às aplicáveis na União.

Capítulo VIII: Obrigações das autoridades competentes

Este capítulo contém disposições sobre a formação e os certificados de competência dos operadores, bem como a obrigação de designar pontos de saída. O capítulo inclui igualmente regras sobre os organismos nacionais de ligação para o transporte de animais, bem como sobre a análise dos dados recolhidos com base nos indicadores referidos no capítulo V.

Capítulo IX: Sanções

Este capítulo contém disposições relativas às sanções aplicáveis às infrações ao regulamento, nomeadamente em caso de infrações graves.

Capítulo X: Disposições processuais

Capítulo XI: Outras disposições

Este capítulo contém disposições sobre medidas nacionais mais rigorosas, a criação de uma aplicação digital para facilitar a aplicação e a execução do regulamento, bem como uma derrogação no que diz respeito às disposições nacionais em vigor relativas às regiões ultraperiféricas.

Capítulo XII: Disposições transitórias e finais

Este capítulo altera o Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho no que se refere aos postos de controlo, exigindo que estejam adequadamente equipados para as espécies e categorias de animais pertinentes e disponham de um sistema de reservas para os organizadores.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 43.º, n.º 2, e o artigo 114.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu³⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho³² estabeleceu regras mínimas comuns relativas à proteção dos animais durante o transporte. A ciência e a tecnologia têm evoluído desde a sua adoção. Há uma melhor compreensão dos requisitos em matéria de espaço disponível e das necessidades dos animais durante o transporte, em especial dos animais não desmamados e dos animais aquáticos. Registaram-se progressos significativos na disponibilidade de soluções digitais para as etapas administrativas envolvidas no transporte de animais. Com o aumento da sensibilização e das preocupações dos cidadãos em relação ao bem-estar dos animais e a tendência no sentido de métodos de produção mais sustentáveis, muitos Estados-Membros estão a rever ou a adotar regras nacionais que vão além dos requisitos mínimos da União. Além disso, o balanço de qualidade da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais³³ revelou, em relação ao Regulamento (CE) n.º 1/2005, dificuldades na interpretação, aplicação e execução de determinadas disposições, contribuindo assim para condições de concorrência desiguais para os diferentes intervenientes. Por conseguinte, é necessário rever as regras relativas à proteção dos animais durante o

³⁰ JO C [...] de [...], p. [...].

³¹ JO C [...] de [...], p. [...].

³² Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97 (JO L 3 de 5.1.2005, p. 1).

³³ Documento de trabalho dos serviços da Comissão, *Fitness Check of the EU Animal Welfare legislation* (não traduzido para português), SWD(2022) 328 final, 4.10.2022

transporte, a fim de alinhá-las com os conhecimentos científicos e tecnológicos mais recentes, bem como torná-las mais fáceis de aplicar e fazer cumprir.

- (2) O bem-estar dos animais é um valor da União, consagrado no artigo 13.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Além disso, a União e vários Estados-Membros são signatários da versão revista da Convenção Europeia sobre a Proteção dos Animais em Transporte Internacional³⁴.
- (3) O transporte de animais vivos é uma parte importante da cadeia agroalimentar. A proteção dos animais durante o transporte é uma preocupação pública que afeta as atitudes dos consumidores em relação aos produtos agrícolas. O presente regulamento visa simplificar os procedimentos, reduzir os encargos administrativos e facilitar a execução de regras harmonizadas, assegurando simultaneamente um elevado nível de proteção dos animais durante o transporte. Assegurar a proteção dos animais durante o transporte tem um impacto positivo na saúde e no bem-estar dos animais e contribui para uma melhor qualidade dos produtos de origem animal.
- (4) O presente regulamento visa assegurar o bom funcionamento do mercado interno, incluindo para animais não utilizados na produção de alimentos, como gatos e cães, animais para produção de peles com pelo, determinados tipos de animais selvagens e animais utilizados para fins científicos.
- (5) Em 2022, o Parlamento Europeu adotou recomendações sobre a proteção dos animais durante o transporte com base no relatório da Comissão de Inquérito sobre a Proteção dos Animais durante o Transporte dentro e fora da União (Comissão ANIT). As recomendações instam a Comissão e o Conselho a rever cuidadosamente a legislação da UE em matéria de proteção dos animais durante o transporte, com base numa investigação científica rigorosa sobre o impacto do transporte nos animais de todas as espécies e idades e numa avaliação aprofundada do impacto socioeconómico, ambiental e sanitário, tendo em conta a diversidade das situações geográficas e das especificidades, bem como os modelos agrícolas em toda a União. O relatório da Comissão ANIT salientou igualmente as insuficiências da atual aplicação em toda a União e recomendou medidas como a restrição dos tempos de viagem, a proibição do transporte sob temperaturas extremas e a garantia de que o transporte de animais para países terceiros se processe no respeito dos princípios de proteção dos animais ao longo da viagem até chegarem aos seus destinos em países terceiros. Além disso, o Parlamento Europeu salientou a necessidade de substituir o transporte de animais vivos por um sistema ético mais eficiente que favoreça o transporte de sémen ou embriões em detrimento do transporte de animais reprodutores, bem como o transporte das carcaças e da carne em detrimento do transporte de animais para abate.
- (6) Em setembro de 2022, a Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos («EFSA») publicou cinco pareceres científicos relacionados com várias consequências para o bem-estar e vários perigos decorrentes do transporte de pequenos ruminantes³⁵

³⁴ Conselho da Europa, «European Convention for the Protection of Animals during International Transport» (Convenção Europeia sobre a Proteção dos Animais em Transporte Internacional), Chişinau, 6.11.2003, *European Treaty Series*, n.º 193.

³⁵ EFSA AHAW Panel (Painel da Saúde e Bem-Estar Animal da EFSA), «Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 9, artigo 7404, 2022, 101 p.

(ovinos e caprinos), equídeos³⁶ (cavalos e burros), bovinos³⁷ (gado e vitelos), suínos³⁸ e animais em contentores³⁹, nomeadamente, aves domésticas (frangos, galinhas poedeiras, perus, etc.) e coelhos («pareceres da EFSA»). De um modo geral, os pareceres da EFSA concluem que é necessário proporcionar mais espaço, diminuir as temperaturas máximas e reduzir ao mínimo os tempos de viagem para melhorar a proteção dos animais durante o transporte. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1/2005 deve ser substituído por um novo regulamento que esteja em consonância com a evolução mais recente dos conhecimentos científicos e técnicos neste domínio e com as exigências dos consumidores, evitando simultaneamente obstáculos ao funcionamento do mercado interno e ao comércio de animais vivos e assegurando a aplicabilidade das novas regras.

- (7) A fim de assegurar uma aplicação coerente e eficaz do presente regulamento em toda a União à luz do princípio de base nele estabelecido, segundo o qual os animais não devem ser transportados em condições suscetíveis de lhes causar lesões ou sofrimentos desnecessários, é conveniente prever disposições pormenorizadas que atendam às necessidades específicas das diferentes espécies, relacionadas com os vários tipos de transporte. Essas disposições pormenorizadas devem ser interpretadas e aplicadas em conformidade com o referido princípio e atualizadas em tempo útil, nomeadamente à luz de novos conhecimentos científicos, tendo em conta novos pareceres da EFSA.
- (8) A tecnologia dos sistemas de navegação e das bases de dados eletrónicas progrediu consideravelmente desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1/2005, o que permite simplificar os procedimentos e reforçar os controlos e inspeções relativos à proteção dos animais durante o transporte, conduzindo assim a uma melhor execução das regras da União. Por conseguinte, é importante utilizar as novas tecnologias e alargar as possibilidades oferecidas pelo sistema informático veterinário integrado (TRACES-NT), a plataforma digital de certificação e gestão de todos os requisitos sanitários e fitossanitários, integrada no sistema de gestão da informação sobre os controlos oficiais (IMSOC)⁴⁰
- (9) O presente regulamento estabelece regras para que a base de dados TRACES possa incorporar autorizações digitais, certificados de aprovação, certificados de aptidão profissional, diários de viagem, localização em tempo real dos veículos rodoviários e previsões de temperatura. O TRACES deve também conter listas de postos de controlo em países terceiros e pontos de saída da UE. Permite igualmente um planeamento de viagem mais realista, uma rastreabilidade eficiente, uma melhor

³⁶ EFSA AHAW Panel (Painel da Saúde e Bem-Estar Animal da EFSA) «Scientific Opinion on the welfare of equidae during transport», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 9, artigo 7444, 2022, 113 p.

³⁷ EFSA AHAW Panel (Painel da Saúde e Bem-Estar Animal da EFSA), «Scientific Opinion on the welfare of small ruminants during transport», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 9, artigo 7404, 2022, 101 p.

³⁸ EFSA AHAW Panel (Painel da Saúde e Bem-Estar Animal da EFSA), «Scientific Opinion on the welfare of pigs during transport», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 9, artigo 7445, 2022, 108 p.

³⁹ EFSA AHAW Panel (Painel da Saúde e Bem-Estar Animal da EFSA), «Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers», *EFSA Journal*, vol. 20, n.º 9, artigo 7441, 2022, 188 p.

⁴⁰ Regulamento de Execução (UE) 2019/1715 da Comissão, de 30 de setembro de 2019, que estabelece regras aplicáveis ao funcionamento do sistema de gestão da informação sobre os controlos oficiais e dos seus componentes de sistema («Regulamento IMSOC»), C/2019/7005 (JO L 261 de 14.10.2019, p. 37).

monitorização das operações e dos indicadores de bem-estar dos animais, medidas de emergência atempadas e uma análise completa dos dados, com o objetivo geral de assegurar uma aplicação mais eficaz e uma melhor execução das regras da União em matéria de proteção dos animais durante o transporte, bem como de reduzir consideravelmente os encargos administrativos.

- (10) A obrigação de os operadores da União protegerem os animais durante o transporte não termina nas fronteiras externas da União. Os organizadores do transporte de animais da União para um local de destino num país terceiro devem assegurar o cumprimento das regras da União em matéria de proteção dos animais durante o transporte também durante as fases da viagem que têm lugar fora da União e até que os animais cheguem ao local de destino final no país terceiro. Este aspeto é coerente com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da UE no processo C-424/13⁴¹. Assim sendo, o presente regulamento deve aplicar-se ao transporte de animais cujo local de partida se situe no território da União e independentemente de o local de destino se situar no território da União ou num país terceiro.
- (11) O transporte de animais vivos de países terceiros para o território da União diz sobretudo respeito a determinadas espécies de animais e é normalmente efetuado através de rotas diretas. Quando os animais vivos são importados para a União, os operadores que transportam esses animais de um país terceiro para um local de destino na União devem assegurar a proteção dos animais pelo menos de forma equivalente à dos animais transportados no território da União e devem fazê-lo desde o momento em que os animais são carregados no meio de transporte no país terceiro até ao local de destino na União. Esta proteção é necessária à luz das preocupações dos cidadãos da União relacionadas com o bem-estar dos animais durante o transporte, que abrange todos os animais transportados para a União, a partir da União ou no interior da União. Assim sendo, o presente regulamento deve aplicar-se ao transporte de animais cujo local de partida se situe no território de um país terceiro e o local de destino se situe no território da União. A fim de assegurar a correta aplicação dos requisitos aplicáveis a esse transporte no local de partida, é necessário que a autoridade competente do país terceiro verifique o planeamento da viagem em causa e certifique, no certificado sanitário oficial para as importações dos animais para a União e através da sua aprovação do diário de viagem, que o planeamento da viagem foi efetuado em conformidade com o presente regulamento ou com requisitos equivalentes. O transportador dos animais deve ser responsável por assegurar que esse planeamento seja respeitado até ao ponto de destino e deve cumprir a obrigação de preencher o diário de viagem.
- (12) Para o trânsito de animais de um país terceiro para outro país terceiro ou para o mesmo país terceiro através do território da União, devem aplicar-se as regras da União durante a parte da viagem que se realiza no território da União. Embora nem o local de origem nem o local de destino desse transporte se situem na União, para o bem dos animais e tendo em conta as preocupações dos cidadãos, o presente regulamento deve aplicar-se na parte da viagem que se realiza no território da União. Os transportadores devem assegurar o transporte dos animais em condições que cumpram o presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito ao espaço

⁴¹ Acórdão do Tribunal de 23 de abril de 2015, Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, n.º 56.

disponível, à alimentação e ao abeberamento, uma vez que estes são essenciais para o bem-estar dos animais transportados no território da União. Contudo, nestes casos não deve ser exigido o cumprimento das regras relativas aos tempos de viagem, uma vez que tal poderia conduzir a viagens ainda mais longas para os animais em causa, ao exigir que os operadores de países terceiros contornem o território da União através de rotas mais longas, o que poderia ter um impacto ainda mais negativo no bem-estar dos animais.

- (13) O Código Sanitário para os Animais Terrestres⁴² da Organização Mundial da Saúde Animal (OMSA) contém orientações que estabelecem normas mínimas a nível mundial no que diz respeito, nomeadamente, ao comportamento dos animais, às responsabilidades e aos níveis de competência dos diferentes intervenientes envolvidos no transporte de animais, à documentação a fornecer, ao planeamento da viagem, ao carregamento e às ações em caso de recusa dos animais. O presente regulamento tem em conta essas orientações.
- (14) A experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2005, bem como a jurisprudência do Tribunal de Justiça da UE, como a que decorre do processo C-301/14⁴³, mostram que a atividade económica relacionada com o transporte de animais deve ser interpretada em sentido lato. O transporte de animais no âmbito de uma atividade económica não deve entender-se como limitado aos casos que envolvam uma troca imediata de dinheiro, bens ou serviços ou em que o transporte seja efetuado com o objetivo de obter lucros. Se um transporte fizer parte de uma oferta de bens ou serviços num determinado mercado, deve ser considerado um transporte relacionado com a atividade económica.
- (15) As principais espécies de animais transportados na União e da União para países terceiros para fins económicos são animais vertebrados, incluindo pequenos ruminantes, equídeos, bovinos, suínos, aves domésticas, coelhos e animais aquáticos, designadamente peixes, cefalópodes e decápodes. A fim de assegurar a proporcionalidade, o âmbito de aplicação do presente regulamento deve ser limitado a essas espécies.
- (16) Os peixes ornamentais são normalmente transportados em caixas pequenas por correio expresso em sacos de água especialmente adaptados às suas necessidades e a duração da viagem é geralmente inferior a 24 horas. Por conseguinte, o transporte de peixes ornamentais raramente representa um risco importante para o bem-estar dos animais e deve ser excluído do âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (17) A Diretiva 2010/63/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁴ regula a proteção dos animais utilizados para fins científicos. Devido aos requisitos rigorosos em matéria de qualidade dos animais necessários para investigação e ensaios, quaisquer fatores que comprometam o estado sanitário ou de bem-estar dos animais à chegada ao seu local de destino têm um impacto direto na possibilidade de utilizá-los para esses fins. Além disso, os procedimentos científicos podem exigir a utilização de animais que, potencialmente, possam ser considerados inaptos para o transporte nos termos do

⁴² Código Sanitário para os Animais Terrestres da OMSA, 2023 [Terrestrial Code Online Access - WOA](#)
[H - World Organisation for Animal Health](#).

⁴³ Acórdão de 3 de dezembro de 2015.

⁴⁴ Diretiva 2010/63/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativa à proteção dos animais utilizados para fins científicos (JO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

presente regulamento, tais como alguns animais geneticamente modificados e animais que tenham sido submetidos a procedimentos cirúrgicos para efeitos dos projetos, em consonância com a Diretiva 2010/63/UE. O transporte de animais vivos para fins científicos é efetuado por operadores especializados com veículos especialmente concebidos e equipados para garantir a saúde e o bem-estar dos animais ao longo das viagens planeadas. Embora possa ser feita uma distinção quanto à finalidade para que são transportados, o bem-estar destes animais deve ser garantido. Contudo, não seria coerente nem aceitável incluí-los completamente no âmbito de aplicação do presente regulamento. Por estas razões, as regras específicas por espécie relacionadas com a aptidão para o transporte, os intervalos de abeberamento e alimentação e certas disposições relativas aos tempos de viagem, às temperaturas e aos períodos de repouso não devem aplicar-se ao transporte de animais utilizados ou destinados a ser utilizados para fins científicos num projeto autorizado ao abrigo da Diretiva 2010/63/UE do Parlamento Europeu e do Conselho.

- (18) A experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2005 mostra que é frequente os operadores prolongarem as viagens para além dos limites estabelecidos nas disposições pertinentes, transportando animais de uma exploração para vários centros de agrupamento consecutivamente. Os animais são agrupados com animais de outras explorações nesses centros de agrupamento e apenas o último centro de agrupamento é registado como local de partida. Por conseguinte, deve ser imposta uma estadia obrigatória dos animais tanto no local de partida como de destino e os centros de agrupamento só devem ser autorizados a ser locais de partida se estiverem situados localmente, com o objetivo de impedir a prática de «deslocação dos animais entre centros de agrupamento».
- (19) Só os organizadores do transporte de animais que disponham de meios para cumprir os requisitos do presente regulamento devem ser autorizados a transportar animais em viagens de longo curso. Por conseguinte, é adequado estabelecer um sistema de autorização para os transportadores. É importante que os organizadores sejam responsáveis por assegurar o cumprimento das regras da União desde o local de partida até ao local de destino. Podem subcontratar o transporte de animais a um transportador, mas importa que continuem a ser responsáveis por assegurar o cumprimento das regras da União por esse transportador e por quaisquer outras pessoas envolvidas nesse transporte. O organizador tem de apresentar às autoridades competentes provas da sua capacidade para assegurar o cumprimento das regras da União em matéria de transporte até à chegada dos animais ao local de destino.
- (20) Os transportadores e o seu pessoal desempenham um papel central no transporte de animais, influenciando significativamente as condições de bem-estar dos animais transportados. As condições de bem-estar dos animais durante o transporte são significativamente afetadas pelo comportamento quotidiano dos transportadores. Importa que estes tenham a competência necessária para assegurar o cumprimento do presente regulamento, bem como o cumprimento por parte do seu pessoal, e a necessária aprovação do meio de transporte utilizado, juntamente com planos de emergência para fazer face a situações de emergência. Por conseguinte, é adequado dispor de um sistema de autorização para os transportadores. Estes devem ser responsabilizados e ser transparentes no que diz respeito à sua situação e às suas operações. Em particular, devem assinalar quaisquer dificuldades e manter registos precisos das suas ações e respetivos resultados.

- (21) Os meios de transporte devem ser concebidos de modo a evitar lesões ou o sofrimento dos animais. Por conseguinte, é conveniente estabelecer os requisitos técnicos a cumprir para que um meio de transporte seja aprovado e tendo em conta as necessidades de espécies e categorias específicas de animais a bordo.
- (22) O transporte aéreo de animais é significativamente menos comum do que o transporte rodoviário e marítimo. Devido aos custos associados a este tipo de transporte, na maioria dos casos, os animais transportados por via aérea são animais de companhia e animais de elevado valor destinados a atividades reprodutivas ou desportivas. O transporte aéreo de animais é efetuado em consonância com as regras técnicas da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) estabelecidas nos regulamentos relativos aos animais vivos (LAR), elaborados e atualizados anualmente pelo «Live Animals and Perishables Board» (LAPB) para equilibrar os princípios da proteção do bem-estar dos animais e da segurança a bordo das aeronaves, bem como tendo em conta as especificidades e limitações do transporte aéreo. As transportadoras que são membros da IATA são obrigadas a respeitar as normas regulamentares para efetuar operações de transporte, bem como para equipar as suas aeronaves. Por conseguinte, o transporte aéreo de animais só deve ser autorizado em aeronaves pertencentes a transportadoras que sejam membros da IATA.
- (23) Tal como demonstrado pelas auditorias da Comissão e pelas inspeções das autoridades competentes, um número significativo de navios de transporte de gado que operam atualmente na União não cumpre as normas de segurança marítima adequadas e representa um risco tanto para os animais como para a tripulação. A fim de assegurar a conformidade destes navios de transporte de gado com as normas de segurança e o bom funcionamento de sistemas essenciais, como os sistemas de produção de energia, estabilidade, ventilação, dessalinização e drenagem de água, entre outros, apenas os navios de transporte de gado que arvoram pavilhões identificados como brancos ou cinzentos ao abrigo do Memorando de Entendimento de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto⁴⁵ devem ser aprovados para o transporte de animais pelas autoridades competentes do Estado-Membro. Além disso, as autoridades competentes só devem permitir o carregamento de animais nesses navios se o respetivo perfil de risco for identificado como de baixo risco ou de risco normal em conformidade com o Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto.
- (24) Os registos de aprovação dos navios de transporte de gado são atualmente mantidos no sistema de informação que apoia o novo regime de inspeção decorrente da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto⁴⁶. O sistema THETIS (Hybrid European Targeting and Inspection System) é uma base de dados que facilita as inspeções oficiais dos navios marítimos na União, incluindo os navios de transporte de gado. Esta base de dados inclui um módulo específico para as inspeções oficiais centradas nos requisitos de proteção dos animais. As informações sobre os navios de transporte de gado autorizados devem também estar disponíveis no TRACES, a fim de permitir a criação, a atualização e o preenchimento digitais dos

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>

⁴⁶ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (reformulação) (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

diários de viagem neste sistema. As autoridades competentes devem ser responsáveis pela atualização regular destas informações.

- (25) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2023/372⁴⁷, após a aprovação e antes de qualquer renovação da aprovação de um navio de transporte de gado, um veterinário oficial deve acompanhar a remessa de animais na primeira viagem. Deste modo, o veterinário pode efetuar controlos oficiais durante a primeira viagem, a fim de verificar se os sistemas mecânicos e de gestão do navio de transporte de gado não prejudicam o bem-estar dos animais a bordo durante a viagem.
- (26) Os diários de viagem são ferramentas importantes para permitir que todos os intervenientes no transporte de animais e as autoridades competentes tenham conhecimento do itinerário previsto e do calendário da viagem e verifiquem se o itinerário previsto é seguido na prática, facilitando assim a execução das regras. Importa que elementos específicos do diário de viagem sejam concebidos para assegurar uma melhor execução das normas em matéria de bem-estar dos animais, nomeadamente aumentando a rastreabilidade e a transparência das operações de transporte. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem aprovar diários de viagem para viagens de longo curso, tanto no interior da União como para países terceiros, bem como para viagens curtas para países terceiros. A utilização dos diários de viagem deve ser totalmente digitalizada, utilizando e alargando as possibilidades oferecidas pelo TRACES. A digitalização do diário de viagem melhorará a recolha de dados e permitirá uma melhor análise e identificação dos riscos.
- (27) A fim de assegurar que as viagens não excedam a duração prevista e permitir uma melhor rastreabilidade, importa introduzir um diário de viagem simplificado para as viagens curtas na União. Preenchidos pelo organizador e sem necessidade de aprovação da autoridade competente, estes diários de viagem ajudarão as autoridades competentes a avaliar o desempenho dos operadores durante as inspeções e os controlos. Além disso, permitirão tanto às autoridades competentes como à Comissão dispor de informações sobre todas as operações de transporte.
- (28) As fêmeas prenhes são particularmente vulneráveis durante o transporte. Uma vez que nem sempre é possível ao transportador avaliar a fase de gravidez desses animais, o detentor deve ser responsável por fornecer informações ao transportador sobre a fase de gravidez ou a data de inseminação, quando aplicável.
- (29) A escassez de disposições específicas no direito da União em matéria de transporte de gatos e cães, em especial crias de várias raças, bem como a interpretação e a execução divergentes das regras da União em vigor pelos Estados-Membros, conduziram ao transporte frequente destes animais em circunstâncias que comportam riscos para o seu bem-estar e conduzem a condições de concorrência desiguais para os operadores. Por conseguinte, é necessário definir melhor as regras específicas relativas à idade mínima dos gatos e dos cães transportados e aos intervalos de alimentação durante a viagem, exigir tratamentos veterinários preventivos para evitar doenças relacionadas com o estresse e doenças específicas de cada espécie e, assim, alargar as regras

⁴⁷ Regulamento de Execução (UE) 2023/372 da Comissão, de 17 de fevereiro de 2023, que estabelece regras relativas ao registo, armazenamento e partilha de registos escritos dos controlos oficiais dos navios de transporte de gado, aos planos de emergência previstos em caso de emergência para os navios de transporte de gado, à aprovação dos navios de transporte de gado e aos requisitos mínimos aplicáveis aos pontos de saída (JO L 51 de 20.2.2023, p. 32).

específicas e harmonizadas relativas ao transporte comercial de gatos e cães. Para o mesmo efeito, é necessário prever regras relacionadas, por exemplo, com os requisitos de temperatura e humidade e a necessidade de um diário de viagem para viagens de longo curso.

- (30) As orientações da OMSA sobre o bem-estar dos peixes de viveiro durante o transporte estabelecem as normas mínimas de conformidade a nível internacional e contêm recomendações em matéria de responsabilidades, planeamento, conceção de veículos, equipamento, manuseamento, água, preparação, questões específicas das espécies, planos de emergência, documentação, carregamento e descarregamento. Com base nestas orientações, importa estabelecer e atualizar disposições específicas para os animais aquáticos com base em novos dados científicos, quando os pareceres pertinentes da EFSA estiverem disponíveis. Um elemento importante para o bem-estar dos animais transportados é o espaço que lhes é atribuído a bordo do meio de transporte, que depende da respetiva espécie, categoria e tamanho. Nos pareceres da EFSA, recomenda-se que, enquanto a bordo, os animais tenham espaço suficiente para mudar de posição, beber e repousar. Por conseguinte, importa aumentar os níveis de exigência dos requisitos em matéria de espaço disponível estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1/2005 em conformidade com as recomendações da EFSA.
- (31) As posições em tempo real das aeronaves, dos navios marítimos e dos comboios estão atualmente disponíveis ao público e acessíveis por razões de segurança e de informação. A maioria dos veículos rodoviários já está equipada com um sistema de navegação por satélite que mantém registos do itinerário efetivamente seguido e da duração da viagem. Estas informações são de importância crucial para que as autoridades competentes implementem e orientem melhor os seus controlos oficiais em função dos riscos. Contudo, estas informações relativas aos veículos rodoviários não estão à disposição das autoridades competentes.
- (32) A limitação da duração da viagem desempenha um papel fundamental na proteção dos animais durante o transporte. Existem provas de que, na prática, a duração estimada dos tempos de viagem no planeamento inicial é frequentemente excedida, o que pode ter efeitos prejudiciais graves no bem-estar dos animais transportados. Atualmente, a autoridade competente não dispõe de meios para verificar a localização das remessas durante a viagem, a fim de orientar os seus controlos e inspeções em relação aos tempos de viagem e períodos de repouso, realizados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/625. Por esta razão, as autoridades competentes têm dificuldade em controlar se a duração real da viagem corresponde à declarada. Muitos destes desafios seriam resolvidos com informações recolhidas através de um sistema de informação que utilizasse ferramentas de posicionamento em tempo real.
- (33) O acesso a informações sobre o momento em que os veículos rodoviários chegaram a determinados pontos essenciais da viagem, como os postos de controlo ou o local de destino, permitiria às autoridades competentes reforçar, planear e orientar melhor os seus controlos. Poderiam, em especial, detetar melhor os transportes que excedem os tempos de viagem máximos, identificando assim os mais suscetíveis de chegar ao destino com animais num estado de bem-estar comprometido. Por conseguinte, todos os veículos rodoviários devem dispor de um sistema de posicionamento em tempo real capaz de comunicar a sua localização ao longo da viagem e após a conclusão da viagem a um sistema de informação ligado ao TRACES.

- (34) Os dados relativos à duração da viagem e aos períodos de repouso devem ser registados e conservados para todas as viagens, para fins de tratamento das informações apenas para efeitos de controlo oficial e outras atividades oficiais relacionadas com esses controlos oficiais. O período de conservação destes dados deve ser de seis anos, para que as autoridades competentes possam aceder aos mesmos, nomeadamente para verificar se o organizador ou transportador preenche as condições exigidas para obter a renovação de uma autorização após o termo do período de validade de cinco anos. Os dados de posicionamento registados no sistema de informação ligado ao TRACES só devem ser registados e conservados para efeitos dos controlos oficiais e de outras atividades oficiais associadas a esses controlos. O período de conservação destes dados deve também ser de seis anos.
- (35) Para além do Regulamento (UE) 2016/679⁴⁸ e do Regulamento (UE) 2018/1725⁴⁹, e a fim de proporcionar garantias adequadas específicas em matéria de proteção de dados, devem aplicar-se as disposições relativas ao tratamento e ao controlo dos dados estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2019/1715⁵⁰ no que diz respeito à base de dados em que esses dados serão armazenados.
- (36) É importante que as autoridades competentes do local de partida estejam cientes da aptidão dos animais à chegada ao local de destino. Os condutores ou, se for caso disso, os tratadores e os detentores de animais no local de destino devem declarar no TRACES o estado dos animais que chegam ao local de destino, incluindo informações sobre os indicadores de bem-estar dos animais. A versão eletrónica do diário de viagem permitirá que as autoridades competentes do local de partida e do local de destino recebam estas informações, podendo assim tomar medidas quando o estado dos animais não for adequado ou se existir uma discrepância entre as informações fornecidas pelos detentores, condutores ou tratadores.
- (37) De um modo geral, os dados científicos sugerem que as viagens mais longas afetam o bem-estar dos animais de forma mais negativa do que as viagens mais curtas. Tendo em conta a atual distribuição dos matadouros nos Estados-Membros, o mais recente parecer científico sobre o bem-estar dos animais durante o transporte e com a intenção de manter as viagens tão curtas quanto possível, as viagens para abate não devem durar mais de nove horas. Em geral, os matadouros atualmente utilizados estão tecnologicamente adaptados às espécies e categorias dos animais que abatem. A fim de evitar uma situação em que o abate não seja possível por não haver um matadouro adequadamente equipado na zona coberta pelo transporte de nove horas, deve ser prevista uma derrogação ao limite de nove horas, a fim de permitir, a título

⁴⁸ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁴⁹ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

⁵⁰ Regulamento de Execução (UE) 2019/1715 da Comissão, de 30 de setembro de 2019, que estabelece regras aplicáveis ao funcionamento do sistema de gestão da informação sobre os controlos oficiais e dos seus componentes de sistema («Regulamento IMSOC»), C/2019/7005 (JO L 261 de 14.10.2019, p. 37).

excepcional, viagens de longo curso para matadouros devidamente equipados, desde que tal seja autorizado pela autoridade competente.

- (38) Os pareceres da EFSA confirmaram que demasiadas paragens com descarregamento e carregamento nos postos de controlo ao longo da viagem são prejudiciais para o bem-estar dos animais, uma vez que implicam um manuseamento adicional dos animais, com consequente estresse adicional e um maior risco de exposição a lesões e infeções. Por conseguinte, as viagens de longo curso não devem incluir mais do que um período de repouso com descarregamento e carregamento. No caso de viagens rodoviárias ou ferroviárias superiores a nove horas para fins diferentes do abate, além do parecer científico mais recente da EFSA, devem ser tidos em conta os períodos máximos de condução e os períodos mínimos de repouso dos condutores rodoviários previstos no Regulamento (CE) n.º 561/2006⁵¹, a fim de estabelecer uma melhor coordenação com os tempos de viagem e os períodos de repouso dos animais transportados.
- (39) Os animais não desmamados são particularmente vulneráveis durante o transporte, pelo que importa assegurar que a sua alimentação a bordo seja feita de acordo com as suas necessidades. Segundo o parecer científico da EFSA, a idade e o peso mínimos destes animais antes de poderem ser transportados devem ser aumentados para que sejam mais resilientes e estejam aptos para o transporte. Além disso, estes animais devem ser transportados por um período máximo de oito horas, exceto se existir um sistema a bordo do meio de transporte que permita que os animais não desmamados sejam efetivamente alimentados com leite ou um substituto do leite à temperatura corporal nas condições adequadas.
- (40) A experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2005 indica que a alimentação adequada dos animais não desmamados é um requisito difícil de cumprir. Os animais não desmamados devem ser alimentados com leite específico para cada espécie ou um substituto adequado do leite à temperatura corporal, em condições semelhantes às da alimentação com leite natural e a intervalos que impeçam o aparecimento de fome a longo prazo. Os sistemas de alimentação devem ser concebidos de modo a permitir a distribuição do leite ou do substituto do leite a todos os animais a bordo, com uma necessidade mínima de intervenção por parte dos tratadores ou condutores. A manutenção deve permitir uma limpeza e desinfeção adequadas para evitar a contaminação do leite. O sistema de alimentação deve ser adaptado às circunstâncias e ao tipo de transporte nos quais se destina a ser utilizado. Em especial, quando os animais são transportados por navio ro-ro, deve ter-se em conta o espaço limitado no meio de transporte e o movimento do navio. A fim de evitar que surjam incoerências nos sistemas de alimentação animal, a Comissão deve aprovar esses sistemas com base em provas científicas e técnicas da eficácia da sua utilização prevista e da sua conformidade com as regras estabelecidas no presente regulamento. A EFSA deve igualmente assistir a Comissão nesta tarefa.
- (41) Embora os pareceres científicos da EFSA identifiquem o estresse decorrente do movimento como um risco importante para o bem-estar dos animais transportados em

⁵¹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

veículos rodoviários, não chegam à mesma conclusão no que diz respeito ao estresse decorrente do movimento nos meios de transporte marítimo. Os tempos de viagem nos meios de transporte rodoviário e ferroviário são limitados, sendo necessários períodos de repouso com o objetivo de atenuar os efeitos do estresse decorrente do movimento no bem-estar dos animais transportados. Os animais transportados por via marítima não estão expostos ao mesmo tipo de movimento que os animais transportados por via rodoviária ou ferroviária. O movimento nos navios marítimos não afeta a estabilidade dos animais da mesma forma que o movimento nos veículos rodoviários, onde estes são submetidos a movimentos bruscos repetidos e inesperados. Consequentemente, o impacto do transporte marítimo nos animais é menos prejudicial para o seu bem-estar. Desde que os animais a bordo de navios marítimos, como os navios de transporte de gado, os navios porta-contentores e os navios ro-ro, disponham de espaço suficiente para se deitarem e repousarem e tenham alimentos e água em quantidades suficientes e a intervalos adequados, o tempo passado no mar não deve ser contabilizado como tempo de viagem.

- (42) A temperatura sentida pelos animais durante o transporte é um fator importante que afeta o seu bem-estar. A medição das temperaturas no interior dos veículos enquanto circulam na estrada revelou-se difícil e não permite facilmente a adoção de medidas corretivas. É difícil manter limites de temperatura dentro de um veículo, uma vez que depende de muitos fatores, incluindo a humidade e o espaço disponível a bordo. O transporte de animais em camiões equipados com ar condicionado é dispendioso e provavelmente insustentável. Por conseguinte, é adequado limitar os tempos de viagem sob temperaturas extremas, a fim de reduzir a exposição dos animais a estas temperaturas e, nos casos mais extremos, permitir o transporte de animais apenas durante a noite. Além disso, devem também ser tomadas medidas destinadas a atenuar os potenciais efeitos negativos da temperatura a bordo, tais como a abertura dos ventiladores dos camiões e a disponibilização de mais espaço para os animais.
- (43) Os organizadores que transportem animais para um local de destino num país terceiro devem providenciar uma avaliação da primeira viagem por um organismo de certificação, a fim de determinar a capacidade do organizador para assegurar o cumprimento do presente regulamento até à chegada dos animais ao local de destino no país terceiro. Se as condições estabelecidas no presente regulamento não estiverem preenchidas, a autoridade competente deve suspender a autorização do organizador no que diz respeito ao transporte para países terceiros. O organismo de certificação deve avaliar regularmente as viagens para países terceiros organizadas pelo organizador, a fim de determinar se continua a dispor dos meios necessários para cumprir o presente regulamento. Os organismos de certificação devem possuir os conhecimentos e as qualificações necessários, dar garantias de independência permanente em relação aos organizadores, aos transportadores e a qualquer outra pessoa ou entidade envolvida no transporte ou manuseamento de animais durante o transporte e devem ser acreditados pelos organismos nacionais de acreditação criados nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008⁵².

⁵² Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (44) O Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho⁵³ estabelece requisitos aplicáveis aos postos de controlo e à utilização desses postos de controlo na União. A fim de assegurar que o transporte de animais da União para países terceiros cumpre o presente regulamento, em especial no que diz respeito aos tempos de viagem, aos períodos de repouso e às condições de alojamento dos animais durante os períodos de repouso, os postos de controlo em países terceiros devem cumprir normas equivalentes às estabelecidas na legislação da União, em especial no Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho.
- (45) Os operadores de postos de controlo em países terceiros ou os organizadores podem solicitar a sua inclusão numa lista a adotar pela Comissão, desde que demonstrem a conformidade com requisitos pelo menos equivalentes às regras da União, em especial o Regulamento (CE) n.º 1255/97. Para o efeito, os postos de controlo em países terceiros podem apresentar provas da certificação da conformidade com requisitos pelo menos equivalentes aos estabelecidos no direito da União, em especial no Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho, por um organismo de certificação. A lista dos postos de controlo aprovados em países terceiros deve ser adotada pela Comissão por meio de atos de execução.
- (46) Para assegurar melhor que os postos de controlo satisfazem as necessidades dos animais que repousam nas suas instalações, estas devem ser adaptadas às espécies e categorias pertinentes. Deve ser criado um sistema de reservas para evitar atrasos ou sobrerreservas nos postos de controlo. O Regulamento (CE) n.º 1255/97 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (47) A experiência mostra que a designação de um ponto de saída na União é importante para assegurar o transporte harmonioso de animais vivos da União para países terceiros. Os animais devem sair da União através de pontos de saída designados que cumpram os requisitos necessários para os controlos do bem-estar dos animais, tal como referido no artigo 21.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) 2017/625⁵⁴, e sejam capazes de assegurar a comunicação entre as autoridades competentes nos locais de partida, centros de agrupamento, postos de controlo e estabelecimentos de destino a este respeito. As autoridades competentes devem registar essas designações no TRACES.
- (48) A experiência demonstrou que existe o risco de as remessas de animais transportados por via marítima poderem ser rejeitadas pelo país de destino com base nos documentos apresentados, por exemplo, nos certificados sanitários. Em certos casos,

⁵³ Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho, de 25 de junho de 1997, relativo aos critérios comunitários exigidos nos pontos de paragem e que adapta a guia de marcha prevista no anexo da Diretiva 91/628/CEE (JO L 174 de 2.7.1997, p. 1).

⁵⁴ Regulamento (UE) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2017, relativo aos controlos oficiais e outras atividades oficiais que visam assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos fitofarmacêuticos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 999/2001, (CE) n.º 396/2005, (CE) n.º 1069/2009, (CE) n.º 1107/2009, (UE) n.º 1151/2012, (UE) n.º 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 do Parlamento Europeu e do Conselho, os Regulamentos (CE) n.º 1/2005 e (CE) n.º 1099/2009 do Conselho, e as Diretivas 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE do Conselho, e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 854/2004 e (CE) n.º 882/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE do Conselho e a Decisão 92/438/CEE do Conselho (Regulamento sobre os controlos oficiais) (JO L 95 de 7.4.2017, p. 1).

esta situação pode afetar o bem-estar dos animais, uma vez que estes não podem ser devolvidos ao local de partida por razões de saúde animal. As autoridades competentes do local de partida só devem aprovar um diário de viagem quando os operadores lhes facultarem um atestado de aceitação da documentação para o transporte internacional de animais vivos por via marítima, assinado pela autoridade competente do porto marítimo do país de destino final. Como tal, é conveniente estabelecer um modelo de atestado.

- (49) Os Estados-Membros deverão estabelecer sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas aplicáveis em caso de violação do presente regulamento e garantir a sua aplicação. A fim de assegurar uma aplicação coerente e eficaz do presente regulamento em toda a União, é necessário evitar diferentes níveis de execução e garantir que os diferentes graus de severidade das sanções aplicadas em caso de incumprimento do presente regulamento em diferentes Estados-Membros não conduzam ao planeamento das operações de transporte em função do menor grau de severidade das sanções impostas em determinados Estados-Membros. É conveniente identificar as infrações ao presente regulamento que representam riscos significativos para o bem-estar dos animais e estabelecer, nesses casos, níveis mínimos de sanções pecuniárias em relação ao valor das remessas de animais. O grau de frequência da infração deve igualmente ser um fator a ter em conta e as infrações repetidas devem ser consideradas mais graves. Tal deverá dissuadir futuras infrações e melhorar a execução do regulamento.
- (50) O balanço de qualidade da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais revelou dificuldades em avaliar a eficácia do Regulamento (CE) n.º 1/2005 na melhoria do bem-estar dos animais devido à falta de indicadores previstos nesse regulamento. Afigura-se adequado criar um sistema de monitorização dos indicadores de bem-estar dos animais.
- (51) Os transportadores e detentores deverão ser obrigados a recolher dados com base em indicadores de bem-estar dos animais relevantes para as suas atividades de transporte. A análise dos dados permitirá aos transportadores e detentores identificar deficiências relacionadas com o bem-estar dos animais e adotar medidas corretivas adequadas, quando necessário. Importa igualmente que os dados sobre os indicadores sejam disponibilizados às autoridades competentes e à Comissão no TRACES.
- (52) A fim de atualizar as regras técnicas constantes do anexo I, capítulos I, II, V e VII e do anexo II e alinhar essas regras com os conhecimentos científicos e técnicos mais recentes, quando disponíveis, deverá ser conferido à Comissão o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE. A fim de facilitar a correta aplicação do presente regulamento, deverá ser conferido à Comissão, nos termos do artigo 290.º do TFUE, o poder de adotar atos para atualizar o modelo de diário de viagem constante do anexo III e do modelo de atestado constante do anexo IV. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁵⁵. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho

⁵⁵ Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

- (53) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, nomeadamente elementos dos planos de emergência e respetivos modelos, regras técnicas relativas à aprovação dos navios de transporte de gado, os elementos técnicos necessários para estabelecer os registos do sistema de navegação de localização em tempo real, a aprovação dos sistemas de alimentação de animais não desmamados a bordo, o conteúdo das avaliações necessárias para a certificação dos organizadores que transportam animais para países terceiros e a frequência com que são necessárias, as listas de postos de controlo que cumprem normas equivalentes às estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho e as definições e métodos de controlo dos indicadores de bem-estar, bem como regras técnicas sobre a utilização do TRACES, devem ser conferidas à Comissão competências de execução. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁶.
- (54) É importante assegurar que as disposições nacionais não sejam utilizadas pelos Estados-Membros de forma a prejudicar a correta aplicação das disposições do presente regulamento ou a afetar o funcionamento do mercado interno. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todas essas disposições nacionais. A Comissão deve transmitir essas informações aos outros Estados-Membros. Sempre que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, as disposições nacionais devem ser notificadas à Comissão em conformidade com essa diretiva.
- (55) A avaliação de impacto realizada para preparar o presente regulamento indica que alguns dos novos requisitos nele estabelecidos exigem planeamento e investimento por parte dos operadores por eles afetados. As novas regras relativas aos tempos de viagem e à alimentação de animais não desmamados durante o transporte exigirão alterações nos padrões de transporte e investimentos em novos camiões para proporcionar mais espaço aos animais e, eventualmente, novos sistemas de alimentação. Por conseguinte, o presente regulamento deve prever períodos de transição adequados para ter em conta o tempo necessário para permitir que os operadores em causa se adaptem aos requisitos correspondentes estabelecidos no presente regulamento.
- (56) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, garantir uma abordagem harmonizada no que diz respeito à proteção dos animais durante o transporte, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à magnitude, aos efeitos e ao carácter transfronteiriço e internacional do transporte, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade

⁵⁶ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objetivo.

(57) «A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em [DD/MM/AAAA],»

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO, DEFINIÇÕES E DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece regras para a proteção dos animais durante o transporte no âmbito de uma atividade económica.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se ao transporte de animais:
 - dentro do território da União,
 - de um local de partida num país terceiro para um local de destino na União,
 - de um local de partida na União para um local de destino num país terceiro, e
 - de um posto de controlo fronteiriço de entrada na União até um ponto de saída da União, quando o transporte de animais se efetua através do território da União.
2. O transporte para os fins a seguir indicados apenas fica sujeito ao artigo 4.º:
 - a) Transporte pelos agricultores dos seus próprios animais utilizando os seus próprios meios de transporte para efeitos de transumância sazonal;
 - b) Transporte pelos agricultores dos seus próprios animais utilizando os seus próprios meios de transporte para fins diferentes da transumância, em percursos de distância não superior a 50 km da exploração em que são mantidos;
 - c) Transporte de animais para efeitos de participação em formações, exposições, competições, eventos culturais, circos e atividades equestres desportivas e de lazer.
3. O presente regulamento não se aplica aos seguintes tipos de transporte:
 - a) O transporte de animais que não seja efetuado no âmbito de uma atividade económica;
 - b) O transporte direto de animais de ou para clínicas ou consultórios veterinários;

- c) O transporte de espécies protegidas, ao abrigo da Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies Selvagens da Fauna e da Flora Ameaçadas de Extinção (CITES)⁵⁷;
 - d) O transporte de animais entre jardins zoológicos, na aceção do artigo 2.º da Diretiva 1999/22/CE do Conselho⁵⁸;
 - e) O transporte de peixes ornamentais;
 - f) Entregas diretas de animais aquáticos às empresas do setor alimentar que abastecem o consumidor final.
4. O artigo 4.º, n.º 2, alínea b), os artigos 20.º e 26.º, o anexo I, capítulos I e V, e o anexo II, ponto 4, não são aplicáveis ao transporte de animais para efeitos de um projeto autorizado ao abrigo da Diretiva 2010/63/UE⁵⁹.

Artigo 3.º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Animais», os animais vertebrados, cefalópodes e decápodes vivos.
2. «Local de partida»:
 - a) O local onde o animal foi alojado durante pelo menos uma semana antes da partida e onde é carregado pela primeira vez num meio de transporte; ou
 - b) Um centro de agrupamento, se a recolha do animal tiver ocorrido a uma distância não superior a 100 km.
3. «Local de destino», um matadouro ou qualquer outro local onde um animal é descarregado de um meio de transporte e alojado durante, pelo menos, uma semana antes do momento de qualquer partida subsequente.
4. «Viagem», a circulação de animais efetuada por um ou mais meios de transporte, começando pelo carregamento do primeiro animal para o primeiro meio de transporte no local de partida e terminando com o descarregamento do último animal no local de destino, bem como as operações conexas, incluindo os períodos de repouso e a transferência de um meio de transporte para outro.
5. «Meio de transporte», os veículos rodoviários ou ferroviários, navios e aeronaves utilizados para o transporte de animais.
6. «Animais aquáticos», os peixes, cefalópodes e decápodes.
7. «Organizador»:

⁵⁷ Decisão (UE) 2015/451 do Conselho, de 6 de março de 2015, relativa à adesão da União Europeia à Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies Selvagens da Fauna e da Flora Ameaçadas de Extinção (CITES) (JO L 75 de 19.3.2015, p. 1).

⁵⁸ Diretiva 1999/22/CE do Conselho, de 29 de março de 1999, relativa à detenção de animais da fauna selvagem em jardins zoológicos (JO L 94 de 9.4.1999, p. 24).

⁵⁹ Diretiva 2010/63/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativa à proteção dos animais utilizados para fins científicos (JO L 276 de 20.10.2010, p. 33).

- a) Um transportador que transporte ou tenha subcontratado o transporte de animais para toda a viagem ou parte da viagem a, pelo menos, outro transportador; ou
 - b) Uma pessoa singular ou coletiva que tenha contratado o transporte de animais a um transportador; ou
 - c) Uma pessoa que tenha assinado a secção 1 do diário de viagem no TRACES, tal como estabelecido no anexo III.
8. «Viagem de longo curso», uma viagem que exceda 9 horas.
 9. «Autoridades competentes», as autoridades competentes na aceção do artigo 3.º, ponto 3), do Regulamento (UE) 2017/625.
 10. «TRACES», o sistema informatizado para efeitos do intercâmbio de dados, informações e documentos referido no artigo 133.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2017/625.
 11. «Transportador», um operador cuja atividade económica consista no transporte de animais em seu próprio nome ou em nome de terceiros.
 12. «Viagem curta», uma viagem que não exceda 9 horas.
 13. «Tratador», uma pessoa diretamente responsável pelo bem-estar dos animais transportados, que os acompanha durante uma viagem por transporte rodoviário ou ferroviário.
 14. «Veículo», um meio de transporte equipado com rodas, propulsado ou rebocado.
 15. «Responsável pelo bem-estar dos animais», uma pessoa diretamente responsável pelo bem-estar dos animais transportados por navios de transporte de gado durante a viagem no mar.
 16. «Navio de transporte de gado», um navio de mar construído ou adaptado para ser utilizado para o transporte de animais terrestres que não sejam aves domésticas ou coelhos.
 17. «Contentor», qualquer grade, caixa, recetáculo ou outra estrutura rígida utilizada para o transporte de animais e que não constitua um meio de transporte.
 18. «Navio porta-contentores», um navio que transporta animais terrestres que não sejam aves domésticas ou coelhos, em contentores móveis.
 19. «Animais terrestres», equídeos detidos e animais das espécies bovina, suína, ovina e caprina, cervídeos, coelhos e aves domésticas, incluindo aves de capoeira.
 20. «Navio ro-ro», um navio dotado de equipamentos que permitem o embarque e o desembarque de veículos rodoviários ou ferroviários.
 21. «Contentor para animais de grande porte», um contentor utilizado para o transporte de animais terrestres que não sejam aves domésticas e coelhos, em meios de transporte rodoviário, ferroviário ou navios porta-contentores.
 22. «Veterinário oficial», um veterinário oficial na aceção do artigo 3.º, ponto 32), do Regulamento (UE) 2017/625.
 23. «Centro de agrupamento», um estabelecimento para operações de agrupamento registado em conformidade com o artigo 97.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/429, no qual são agrupados temporariamente, para formar uma remessa, animais das

espécies bovina, ovina, caprina, equina ou suína provenientes de diferentes explorações.

24. «Postos de controlo», os postos de controlo na aceção do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1255/97.
25. «Tempo de viagem», o período de tempo durante o qual os animais são transportados por meio de transporte, incluindo o tempo de carregamento e descarregamento dos animais.
26. «Detentor», qualquer pessoa, singular ou coletiva, com exceção dos transportadores, responsável pelos animais ou que se ocupe destes a título permanente ou temporário.
27. «Ponto de saída», um ponto de saída na aceção do artigo 3.º, ponto 39), do Regulamento (UE) 2017/625.
28. «Posto de controlo fronteiriço», um posto de controlo fronteiriço na aceção do artigo 3.º, ponto 38), do Regulamento (UE) 2017/625.
29. «Sistemas de posicionamento», os sistemas de infraestruturas que prestam serviços à escala mundial, contínuos, exatos e garantidos, de informação temporal e posicional necessários para efeitos do presente regulamento.
30. «Período de repouso», um período contínuo no decurso da viagem durante o qual os animais não são deslocados por um meio de transporte.
31. «Transporte em condições de bioproteção», o transporte de animais para efeitos da Diretiva 2010/63/UE que proporciona uma barreira física que protege os animais da transferência de contaminantes microbianos e garante o seu bem-estar através do fornecimento de alimentos para animais, água e condições ambientais adequadas à espécie e ao seu estágio de desenvolvimento, incluindo espaço suficiente para repousar e se esticar.
32. «Organismo de certificação», uma entidade jurídica acreditada nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 e que opera em conformidade com a norma ISO/IEC/17065 relativa à avaliação da conformidade – Requisitos para organismos de certificação de produtos, processos e serviços.
33. «Equídeo não domado», um equídeo que não pode ser amarrado nem conduzido por um freio sem que isso lhe cause excitação, dor ou sofrimento evitáveis.

Artigo 4.º

Disposições gerais aplicáveis ao transporte de animais

1. Ninguém pode proceder ou mandar proceder ao transporte de animais em condições que causem ou sejam suscetíveis de lhes causar sofrimento desnecessário.
2. Qualquer pessoa que proceda ou mande proceder ao transporte de animais deve assegurar o cumprimento dos seguintes requisitos:
 - a) Foram previamente tomadas todas as medidas necessárias para minimizar a duração da viagem, por forma a reduzir ao mínimo os riscos mais comuns em matéria de bem-estar dos animais, nomeadamente o sofrimento causado por fome, sede, fadiga, lesões ou desconforto térmico;
 - b) Os animais estão aptos a efetuar toda a viagem;

- c) Os meios de transporte são concebidos, construídos, mantidos e utilizados de forma a evitar lesões ou sofrimento desnecessário e a garantir a segurança dos animais;
- d) As estruturas de carregamento e descarregamento são concebidas, construídas, mantidas e utilizadas de forma a evitar lesões e sofrimento desnecessário e a garantir a segurança dos animais;
- e) Qualquer pessoa singular responsável pelos animais em qualquer fase do seu transporte é competente para o efeito e para manusear os animais transportados e desempenha as suas funções sem recorrer à violência ou a qualquer método suscetível de causar lesões ou sofrimento desnecessário aos animais;
- f) O transporte é efetuado sem demora injustificada;
- g) As condições de bem-estar dos animais são regularmente controladas e mantidas de forma adequada;
- h) A área e a altura do meio de transporte e as instalações de descarregamento e carregamento estão adaptadas à espécie, ao tamanho e à categoria dos animais em causa e à viagem prevista;
- i) São proporcionados aos animais, em qualidade e quantidade indicadas para a sua espécie e as suas necessidades fisiológicas, água, alimentos e repouso a intervalos adequados durante a viagem;
- j) Os animais aquáticos dispõem de água em volume e qualidade suficientes.

CAPÍTULO II

AUTORIZAÇÕES DOS ORGANIZADORES E TRANSPORTADORES

Artigo 5.º

Pedido de autorização do organizador para viagens de longo curso

1. Os organizadores só podem tomar medidas para o transporte de animais em viagens de longo curso se possuírem uma autorização concedida nos termos do artigo 6.º.
2. O organizador deve apresentar um pedido de autorização de transporte de animais para viagens de longo curso à autoridade competente no TRACES utilizando o formulário constante do anexo V, secção 1. O pedido deve especificar se o organizador tenciona organizar ou não o transporte de animais para países terceiros.
3. Os organizadores não podem pedir uma autorização a mais de uma autoridade competente em mais de um Estado-Membro.
4. O pedido a que se refere o n.º 2 deve conter provas de que estão preenchidas as seguintes condições:
 - a) O organizador está estabelecido ou, no caso de um organizador estabelecido num país terceiro, é representado no Estado-Membro da respetiva autoridade competente;
 - b) O organizador tem capacidade para cumprir o disposto no artigo 14.º.

Artigo 6.º

Concessão, renovação, suspensão e retirada de autorizações de organizador

1. A autoridade competente deve conceder a autorização referida no artigo 5.º no TRACES utilizando o formulário constante do anexo V, secção 1, desde que estejam preenchidas as condições estabelecidas no artigo 5.º, n.º 4.
2. A autorização prevista no n.º 1 deve especificar as espécies e categorias de animais e o(s) tipo(s) de transporte abrangido(s) e se abrange ou não o transporte de animais para países terceiros.

A autorização é válida por um período não superior a cinco anos a contar da data de emissão.

3. Um mês antes do termo da autorização, o organizador pode solicitar uma renovação no TRACES. O pedido de renovação deve incluir provas do cumprimento das condições estabelecidas no artigo 5.º, n.º 4, o certificado previsto no artigo 33.º, se for caso disso, e uma análise documentada da monitorização dos indicadores durante o período de validade da aprovação anterior e, se for caso disso, provas documentais das medidas aplicadas se os valores que quantificam os indicadores excederem os limiares previstos no artigo 26.º, n.º 3. A autoridade competente deve deferir ou rejeitar o pedido de renovação e registar a renovação ou rejeição no TRACES e, em caso de rejeição, os respetivos motivos.
4. Se o organizador deixar de preencher as condições previstas no artigo 5.º, n.º 4, ou no artigo 33.º, n.º 6, a autoridade competente deve ordenar a suspensão da autorização em conformidade com o artigo 138.º, n.º 2, alínea j), do Regulamento (UE) 2017/625 e deve registar a suspensão no TRACES sem demora. Se for caso disso, a autoridade competente deve suspender a parte da autorização relativa ao transporte para um país terceiro.

A autoridade competente deve fornecer ao organizador uma declaração escrita indicando os motivos da suspensão e recomendações para corrigir as deficiências detetadas.

A autoridade competente deve levantar a suspensão se o organizador apresentar provas de que corrigiu as deficiências em que se baseia a suspensão do seu pedido.

No caso do transporte na União, se o organizador não corrigir as deficiências no prazo de um mês a contar da suspensão, a autoridade competente deve retirar a autorização.

No caso do transporte para um país terceiro, se o organizador não corrigir as deficiências no prazo de três meses a contar da suspensão, a autoridade competente deve retirar a autorização.

Artigo 7.º

Pedido de autorização de transportador para viagens curtas

1. Os transportadores só podem transportar animais em viagens curtas se possuírem:
 - a) Uma autorização para viagens curtas concedida em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, para as espécies e categorias em causa; ou
 - b) Uma autorização para viagens de longo curso concedida em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, para as espécies e categorias em causa.

2. O transportador deve apresentar um pedido de autorização de transporte de animais em viagens curtas à autoridade competente no TRACES, utilizando o formulário constante do anexo V, secção 2. O pedido deve conter provas de que estão preenchidas as seguintes condições:
- a) O transportador está estabelecido ou, no caso de um transportador estabelecido num país terceiro, é representado no Estado-Membro da respetiva autoridade competente;
 - b) O transportador dispõe de pessoal e equipamento suficientes e adequados e de instruções escritas para o pessoal no que diz respeito ao abeberamento, à alimentação e aos cuidados a prestar aos animais, bem como aos procedimentos operacionais que permitam ao seu pessoal cumprir o presente regulamento;
 - c) Os condutores e tratadores empregados pelo transportador ou que lhes prestam serviços frequentaram os cursos de formação pertinentes e possuem os certificados de aptidão profissional previstos no artigo 38.º;
 - d) Nem o transportador nem os seus representantes no Estado-Membro onde o pedido é apresentado cometeram uma infração grave, tal como previsto no artigo 44.º, nos cinco anos anteriores à data do pedido.

Para efeitos da alínea d), se o transportador ou os seus representantes tiverem cometido uma infração grave durante esse período, devem demonstrar, a contento da autoridade competente, que tomaram todas as medidas necessárias para evitar novas infrações.

Artigo 8.º

Pedido de autorização de transportador para viagens de longo curso

1. Os transportadores só podem transportar animais em viagens de longo curso se possuírem uma autorização concedida nos termos do artigo 9.º, n.º 1. Essas autorizações também são válidas para viagens curtas.
2. O transportador deve apresentar um pedido de autorização de transporte de animais para viagens de longo curso à autoridade competente no TRACES utilizando o formulário constante do anexo V, secção 3. Os transportadores não podem pedir uma autorização a mais de uma autoridade competente em mais de um Estado-Membro.
3. O pedido previsto no n.º 2 deve conter provas de que estão preenchidas as seguintes condições:
 - a) O transportador cumpre as condições estabelecidas no artigo 7.º, n.º 2; e
 - b) O transportador possui os seguintes documentos:
 - i) certificados de aprovação válidos, como previsto nos artigos 12.º ou 13.º, para o meio de transporte a utilizar pelo transportador nas viagens de longo curso em causa,
 - ii) um documento que descreva pormenorizadamente os procedimentos que permitem ao transportador rastrear e registar os movimentos dos veículos e dos navios sob sua responsabilidade e os procedimentos que permitem contactar os condutores em causa em qualquer momento durante viagens de longo curso,

- iii) um plano de emergência em caso de emergências durante o transporte previsto.
4. A fim de assegurar a apresentação uniforme dos planos de emergência em caso de emergências durante viagens de longo curso previstas na alínea b), subalínea iii), a Comissão fica habilitada a adotar atos de execução, em conformidade com o artigo 49.º, a fim de estabelecer requisitos mínimos para o conteúdo do plano de emergência, para os diferentes tipos de viagens, e de estabelecer e atualizar, se necessário, modelos normalizados de formulários para a apresentação dos referidos planos.

Artigo 9.º

Concessão, renovação, suspensão e retirada de autorizações de transportador

1. A autoridade competente deve conceder uma autorização a um transportador para viagens curtas ou viagens de longo curso, tal como exigido nos termos do artigo 7.º, n.º 1, e do artigo 8.º, n.º 1, no TRACES, utilizando os formulários constantes do anexo V, secções 2 e 3, respetivamente, desde que estejam preenchidas as condições estabelecidas no artigo 7.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 2, respetivamente.
2. A autorização prevista no n.º 1 deve especificar as espécies e categorias de animais e o tipo de transporte abrangido e se abrange viagens de longo curso ou viagens curtas.

A autorização é válida por um período não superior a cinco anos a contar da data de emissão.
3. Um mês antes do termo da autorização para viagens curtas ou viagens de longo curso, o transportador pode solicitar a renovação da autorização no TRACES. O pedido de renovação deve conter os documentos exigidos nos termos do artigo 7.º, n.º 2, ou do artigo 8.º, n.º 2, e uma análise documentada da monitorização dos indicadores durante o período de validade da aprovação anterior e, se for caso disso, provas documentais das medidas aplicadas se os valores que quantificam os indicadores excederem os limiares previstos no artigo 26.º, n.º 3.
4. A autoridade competente deve deferir ou rejeitar o pedido de renovação e registar a renovação ou rejeição no TRACES e, em caso de rejeição, os respetivos motivos.
5. O transportador deve notificar a autoridade competente de qualquer alteração dos documentos referidos no artigo 7.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 2, o mais tardar cinco dias úteis a contar da data em que a alteração ocorreu.
6. Se o transportador deixar de preencher as condições previstas no artigo 7.º, n.º 2, ou no artigo 8.º, n.º 2, a autoridade competente deve ordenar a suspensão da autorização em conformidade com o artigo 138.º, n.º 2, alínea j), do Regulamento (UE) 2017/625 e deve registar a suspensão no TRACES sem demora.

A autoridade competente deve fornecer ao transportador uma declaração escrita indicando os motivos da suspensão e recomendações para corrigir as deficiências detetadas.

A autoridade competente deve levantar a suspensão quando o transportador apresentar provas de que corrigiu as deficiências em que se baseia a suspensão do seu pedido.

Se o transportador não corrigir as deficiências no prazo de um mês a contar da suspensão, a autoridade competente deve retirar a autorização.

Artigo 10.º

Formação de condutores, tratadores e responsáveis pelo bem-estar dos animais

O transportador deve providenciar para que os condutores, os tratadores e os responsáveis pelo bem-estar dos animais referidos no artigo 21.º frequentem um dos cursos de formação aprovados em matéria de bem-estar dos animais referidos no artigo 37.º, n.º 1, alínea b). Essa formação deve ser pertinente para as suas tarefas, as espécies e categorias de animais que manuseiam e o meio de transporte utilizado.

CAPÍTULO III MEIO DE TRANSPORTE

Artigo 11.º

Regras gerais relativas ao meio de transporte

1. Ninguém pode proceder ao transporte rodoviário ou ferroviário de longo curso de animais se o meio de transporte não tiver sido inspecionado e aprovado em conformidade com o artigo 12.º.
2. Ninguém pode transportar animais por navio de transporte de gado durante mais de 10 milhas marítimas a partir de um porto da União se o navio de transporte de gado não tiver sido inspecionado e aprovado em conformidade com o artigo 13.º.
3. Os n.ºs 1 e 2 são aplicáveis aos contentores utilizados no transporte rodoviário, ferroviário ou por navio porta-contentores de animais terrestres que não sejam aves domésticas e coelhos.
4. Os animais só podem ser transportados por aeronaves pertencentes a transportadoras que sejam membros da Associação do Transporte Aéreo Internacional.
5. Os animais só podem ser transportados por navio ro-ro se forem cumpridos os requisitos estabelecidos no anexo I, capítulo II, ponto 3.

Artigo 12.º

Certificado de aprovação do meio de transporte rodoviário ou ferroviário e de contentores para animais de grande porte

1. O transportador deve apresentar à autoridade competente, no TRACES, utilizando o formulário constante do anexo V, secção 5, um pedido de certificado de aprovação de um meio de transporte rodoviário ou ferroviário de animais para viagens de longo curso ou de contentores para animais de grande porte.
2. A autoridade competente deve conceder um certificado de aprovação do meio de transporte ao transportador no TRACES, utilizando o formulário constante do anexo V, secção 5, desde que aquele cumpra as seguintes condições:
 - a) O meio de transporte não é objeto de um pedido apresentado a outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro, nem é objeto de um certificado de aprovação concedido por outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro, nem é objeto da rejeição de um pedido

decidida por outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro;

- b) O meio de transporte foi inspecionado pela autoridade competente e considerado conforme com os requisitos do anexo I, capítulos II e VI, aplicáveis à conceção, construção e manutenção dos meios de transporte rodoviário utilizados para viagens de longo curso.
3. A autoridade competente deve registar no TRACES qualquer rejeição de um pedido de certificado de aprovação e os motivos da sua decisão.
O certificado de aprovação é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de emissão.
4. Um mês antes do termo do certificado de aprovação previsto no n.º 2, o transportador pode solicitar uma renovação no TRACES em conformidade com os requisitos dos n.ºs 1 e 2.
5. O transportador deve notificar a autoridade competente de qualquer modificação, reequipamento ou anomalia do meio de transporte que possa afetar o bem-estar dos animais transportados no prazo de cinco dias após essa modificação, reequipamento ou anomalia.
6. Se um meio de transporte deixar de preencher as condições previstas no n.º 2, a autoridade competente deve ordenar a suspensão da autorização em conformidade com o artigo 138.º, n.º 2, alínea j), do Regulamento (UE) 2017/625 e deve registar a suspensão no TRACES sem demora.

A autoridade competente deve fornecer ao transportador uma declaração escrita indicando os motivos da suspensão e recomendações para corrigir as deficiências detetadas.

A autoridade competente deve levantar a suspensão se o transportador apresentar provas de que corrigiu as deficiências em que se baseia a suspensão do seu certificado.

Se o transportador não corrigir as deficiências no prazo de um mês a contar da suspensão, a autoridade competente deve retirar o certificado.

Artigo 13.º

Certificado de aprovação dos navios de transporte de gado

1. O transportador deve apresentar um pedido de certificado de aprovação de um navio de transporte de gado para o transporte de animais à autoridade competente no TRACES, utilizando o formulário constante do anexo V, secção 6. O pedido deve incluir os seguintes documentos:
 - a) Um documento que contenha os dados do requerente e do navio de transporte de gado, incluindo, se for caso disso, a data de conversão, o plano da embarcação com a disposição das celas, da iluminação, da drenagem de água e dos sistemas de combate a incêndios e de ventilação;
 - b) Um documento que descreva o funcionamento dos sistemas enumerados na alínea a) e o modo como as fontes de energia são capazes de fornecer energia suficiente para suportar esses sistemas.

2. A autoridade competente deve conceder um certificado de aprovação do navio de transporte de gado no TRACES utilizando o formulário constante do anexo V, secção 6, desde que aquele cumpra as seguintes condições:
- a) O navio efetua a sua primeira viagem a partir do Estado-Membro onde o pedido é apresentado;
 - b) O navio não é objeto de um pedido apresentado a outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro, nem é objeto de um certificado de aprovação concedido por outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro, nem é objeto da rejeição de um pedido decidida por outra autoridade competente do mesmo ou de outro Estado-Membro;
 - c) O navio foi inspecionado pela autoridade competente e considerado conforme com os requisitos do anexo I, capítulos II e IV, aplicáveis à construção e ao equipamento dos navios de transporte de gado;
 - d) O navio arvora um pavilhão com uma classificação de desempenho de bandeira branca ou cinzenta, de acordo com o Memorando de Entendimento de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto.

A aprovação do navio de transporte de gado deve ser suspensa, a menos que um veterinário oficial tenha realizado controlos oficiais a bordo do navio de transporte de gado durante a primeira viagem do navio após a aprovação e antes da renovação dessa aprovação, e esses controlos tenham demonstrado que a construção e o equipamento do navio de transporte de gado não prejudicam o bem-estar dos animais a bordo ou que foram tomadas medidas corretivas eficazes.

3. A autoridade competente deve registar no TRACES qualquer rejeição de um pedido de aprovação e os motivos da sua decisão.

O certificado de aprovação é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de emissão.

4. Um mês antes do termo do certificado de aprovação do navio de transporte de gado previsto no n.º 2, o transportador pode solicitar uma renovação do certificado no TRACES em conformidade com os requisitos dos n.ºs 1 e 2.
5. O transportador deve notificar a autoridade competente pertinente de qualquer modificação, reequipamento ou anomalia do navio que possa afetar o bem-estar dos animais transportados no prazo de cinco dias a contar dessa modificação, reequipamento ou anomalia ou se o requisito do n.º 2, alínea d), deixar de ser cumprido.
6. Se o navio deixar de preencher as condições previstas no n.º 2, a autoridade competente deve ordenar a suspensão do certificado em conformidade com o artigo 138.º, n.º 2, alínea j), do Regulamento (UE) 2017/625 e deve registar a suspensão no TRACES.

A autoridade competente deve fornecer ao transportador uma declaração escrita indicando os motivos da suspensão e recomendações para corrigir as deficiências detetadas.

A autoridade competente deve levantar a suspensão se o transportador apresentar provas de que corrigiu as deficiências em que se baseia a suspensão do seu certificado.

Se o transportador não corrigir as deficiências no prazo de um mês a contar da suspensão, a autoridade competente deve retirar o certificado.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução nos termos do artigo 49.º no que diz respeito:
 - a) À criação de uma base de dados eletrónica para o registo das inspeções aos navios de transporte de gado para efeitos do presente artigo e dos controlos oficiais realizados ao abrigo do Regulamento (UE) 2017/625;
 - b) À composição das equipas de inspetores encarregadas de efetuar as inspeções referidas no n.º 1;
 - c) Às regras pormenorizadas relativas à presença de um veterinário oficial a bordo para efeitos de aprovação de um navio de transporte de gado.

CAPÍTULO IV

OBRIGAÇÕES ANTERIORES À PARTIDA

Artigo 14.º

Obrigações dos organizadores

1. Os organizadores são responsáveis por assegurar que toda a viagem desde o local de partida até ao local de destino na União ou num país terceiro cumpre o disposto no presente regulamento.
2. Os organizadores são responsáveis pelo planeamento da viagem desde o local de partida até ao local de destino. O organizador deve cumprir as disposições relativas ao diário de viagem a que se refere o artigo 15.º e assinar a secção 1 do diário de viagem no TRACES, tal como estabelecido no anexo III, pontos 1 e 2.
3. Os organizadores devem assegurar que, em cada viagem:
 - a) Os animais a transportar sejam alojados no local de partida durante, pelo menos, uma semana antes da partida;
 - b) As diferentes etapas da viagem sejam coordenadas, especialmente quando realizadas por diferentes operadores, de modo que o bem-estar dos animais não seja comprometido por uma coordenação insuficiente entre as diferentes partes da viagem ou entre diferentes operadores;
 - c) A organização da viagem tenha em conta a previsão da temperatura, quando pertinente para as espécies e categorias de animais em causa, em conformidade com o artigo 31.º e o anexo I, capítulo V;
 - d) Seja designada uma pessoa para fornecer informações, em qualquer momento, sobre o planeamento, a execução e a conclusão da viagem às autoridades competentes do local de partida, bem como aos centros de agrupamento, postos de controlo e estabelecimentos de destino.

Artigo 15.º

Diário de viagem para todas as viagens de longo curso e viagens curtas com destino a um país terceiro

1. No caso das viagens de longo curso e das viagens curtas com destino a países terceiros, os organizadores devem preencher no TRACES a secção 1 do diário de viagem antes da viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1.
2. Se o diário de viagem disser respeito a uma viagem de longo curso ou a uma viagem curta com destino a um país terceiro, o organizador deve apresentar no TRACES o diário de viagem para aprovação pela autoridade competente do local de partida com uma antecedência mínima de dois dias, mas nunca superior a cinco dias, em relação à data de partida prevista. A viagem não pode ter início antes de a autoridade competente ter aprovado o diário de viagem em conformidade com o n.º 4.
3. O diário de viagem deve incluir a confirmação de uma reserva num posto de controlo quando, de acordo com o planeamento da viagem, for provável que a duração da viagem exceda 21 horas.
4. A autoridade competente deve aprovar o diário de viagem no TRACES, uma vez preenchidas as seguintes condições:
 - a) O diário de viagem é realista e denota conformidade com o presente regulamento;
 - b) Os transportadores indicados no diário de viagem possuem as autorizações válidas para transportadores, os certificados válidos de aprovação do meio de transporte e os certificados de aptidão profissional válidos para condutores e tratadores.
5. Se as condições previstas no n.º 4 não estiverem preenchidas, a autoridade competente deve exigir que o organizador altere as disposições referentes à viagem prevista, por forma a torná-la conforme com o presente regulamento.
6. As autoridades competentes devem assegurar que os diários de viagem para viagens de longo curso e viagens curtas com destino a países terceiros sejam conservados no TRACES por um período máximo de seis anos para os controlos oficiais subsequentes, em conformidade com o artigo 21.º do Regulamento (UE) 2017/625.

Artigo 16.º

Diário de viagem para viagens curtas no interior da União

1. Para viagens curtas no interior da União, os organizadores devem preencher no TRACES o diário de viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 2.
2. Os diários de viagem para viagens curtas no interior da União devem ser conservados no TRACES durante um período de seis anos para os controlos oficiais subsequentes, em conformidade com o artigo 21.º do Regulamento (UE) 2017/625.

Artigo 17.º

Obrigações dos detentores antes da viagem

1. Os detentores no local de partida são responsáveis por assegurar que os animais a carregar no meio de transporte estão aptos para o transporte.

No caso das fêmeas prenhes, o detentor no local de partida deve indicar no diário de viagem a data de inseminação ou a data presumível da cobertura natural.

2. O carregamento dos animais nos meios de transporte deve ser supervisionado por um veterinário.

CAPÍTULO V

OBRIGAÇÕES DURANTE O TRANSPORTE E NO LOCAL DE DESTINO

Artigo 18.º

Obrigações gerais dos transportadores

1. O transportador deve transportar animais em conformidade com o presente regulamento, nomeadamente com as disposições pertinentes aplicáveis às espécies transportadas estabelecidas no anexo I para os animais terrestres e no anexo II para os animais aquáticos, até à chegada ao local de destino na União ou num país terceiro.
2. O transportador é responsável pela aptidão para o transporte dos animais desde o carregamento dos animais no local de partida até ao descarregamento dos animais no local de destino.
3. No caso do transporte rodoviário ou ferroviário, o transportador deve confiar o manuseamento dos animais aos condutores e tratadores que possuam o certificado de aptidão referido no artigo 38.º.
4. No caso do transporte rodoviário ou ferroviário, o transportador deve assegurar que o tratador acompanha todas as remessas de animais, exceto nos seguintes casos:
 - a) Sempre que os animais sejam transportados em contentores que sejam seguros, devidamente ventilados e, se necessário, contenham alimentos e água suficientes, em distribuidores à prova de derramamento, para uma viagem com o dobro da duração prevista;
 - b) Sempre que o condutor assuma as funções de tratador.
5. No caso do transporte rodoviário ou ferroviário em que uma etapa da viagem inclui o transporte por um navio ro-ro, o transportador e a pessoa responsável pelo embarque dos veículos no navio devem assegurar que o navio cumpre os requisitos estabelecidos no anexo I, capítulo II, ponto 3.

Artigo 19.º

Obrigações dos organizadores, transportadores, condutores e tratadores durante o transporte rodoviário ou ferroviário

1. O condutor ou o tratador deve proceder ao controlo dos animais a intervalos de pelo menos de 4,5 horas, a fim de avaliar o seu bem-estar e aptidão para o transporte.
2. O condutor e o tratador devem notificar imediatamente o transportador e o organizador, em conformidade com os procedimentos definidos no plano de emergência referido no artigo 8.º, de qualquer acontecimento grave que possa afetar negativamente o bem-estar dos animais. O organizador deve transmitir as informações à autoridade competente relevante.

3. O transportador é responsável por qualquer animal que se torne inapto para o transporte durante a viagem devido ao desempenho inadequado das tarefas por parte do tratador ou do condutor.
4. Durante as transferências de um meio de transporte para outro, o condutor ou o tratador deve assegurar o cumprimento das regras técnicas previstas no anexo I, capítulos I e III, no que respeita aos animais transportados.

Artigo 20.º

Obrigações dos detentores nos centros de agrupamento, postos de controlo e locais de destino

1. Os detentores de animais mantidos em centros de agrupamento, postos de controlo e locais de destino devem assegurar o cumprimento das regras técnicas estabelecidas no anexo I, capítulo I, pontos 1 a 3, e no anexo II, ponto 4, sempre que aplicável.
2. Os detentores nos centros de agrupamento ou nos postos de controlo devem registar a condição dos animais à chegada e preencher e assinar no TRACES a secção 3 do diário de viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1.

Artigo 21.º

Responsável pelo bem-estar dos animais nos navios de transporte de gado

1. No caso de uma viagem por navio de transporte de gado, o transportador deve designar um responsável pelo bem-estar dos animais que tenha formação e seja titular de um certificado de aptidão em conformidade com o artigo 38.º.
2. O responsável pelo bem-estar dos animais deve prestar contas e operar sob a autoridade direta do transportador e responder diretamente perante este e o organizador sobre questões relacionadas com o bem-estar dos animais.
3. O responsável pelo bem-estar dos animais é responsável por:
 - a) Cuidar dos animais e efetuar os respetivos controlos pelo menos duas vezes por dia, a fim de avaliar o seu bem-estar e aptidão para o transporte, e tomar as medidas adequadas para manter o seu bem-estar;
 - b) Notificar a autoridade competente no local de partida e o organizador, em conformidade com os procedimentos definidos no plano de emergência referido no artigo 8.º, ponto 3, alínea b), subalínea iii), de qualquer acontecimento grave que possa afetar negativamente o bem-estar dos animais;
 - c) Assegurar o cumprimento do Regulamento n.º 1099/2009, quando os animais são occisados durante a viagem no mar para pôr termo ao seu sofrimento.
4. O organizador deve informar o capitão do navio de transporte de gado das responsabilidades do responsável pelo bem-estar dos animais durante o transporte estabelecidas no n.º 3.

Artigo 22.º

Centros de agrupamento

1. Os operadores dos centros de agrupamento devem ministrar ao seu pessoal cursos de formação sobre as regras técnicas estabelecidas no anexo I, capítulos I e III, ponto 1.

2. Os operadores dos centros de agrupamento devem:
 - a) Confiar o manuseamento dos animais apenas a pessoal que tenha completado cursos de formação sobre as normas técnicas relevantes definidas no anexo I;
 - b) Informar regularmente os funcionários e outras as pessoas admitidas no centro de agrupamento acerca dos seus deveres e obrigações nos termos do presente regulamento, assim como das sanções em caso de infração ao presente regulamento;
 - c) Ter permanentemente ao dispor dos funcionários e de outras pessoas admitidas no centro de agrupamento os dados de contacto da autoridade competente a quem deve ser notificada qualquer eventual infração aos requisitos do presente regulamento;
 - d) Em caso de infração ao presente regulamento por qualquer pessoa presente num centro de agrupamento, tomar as medidas necessárias para corrigir a infração e impedir a sua repetição, sem prejuízo das medidas tomadas pela autoridade competente;
 - e) Adotar, monitorizar e fazer cumprir o regulamento interno necessário ao cumprimento do disposto nas alíneas a) a d).
3. Um centro de agrupamento não deve ser indicado como local de destino no diário de viagem referido nos artigos 15.º e 16.º.

Artigo 23.º

Atraso durante o transporte

1. Os organizadores e, se for caso disso, a autoridade competente devem tomar as medidas necessárias para evitar ou reduzir ao mínimo qualquer atraso durante o transporte.
2. As autoridades competentes asseguram que sejam tomadas providências especiais nos locais de partida, centros de agrupamento, postos de controlo, estabelecimentos de destino, pontos de saída e postos de controlo fronteiriços para dar prioridade ao transporte de animais, incluindo a disponibilização de corredores rápidos de circulação para que os animais sejam inspecionados sempre que necessário, sem atrasos indevidos.

Artigo 24.º

Sistemas de posicionamento do meio de transporte

1. O meio de transporte rodoviário deve estar equipado com um sistema de posicionamento que comunique com o sistema de informação referido no n.º 3, com base nos requisitos técnicos referidos no n.º 8.
2. O sistema de posicionamento a que se refere o n.º 1 deve registar a posição dos veículos rodoviários a intervalos curtos e estar operacional durante o percurso desde o local de partida até à chegada ao local de destino.
3. Os registos obtidos a partir dos sistemas de posicionamento do meio de transporte devem ser conservados num sistema de informação acessível ao TRACES, criado pela Comissão em conformidade com o n.º 7.

4. Ao preencher a secção 1 do diário de viagem, conforme estabelecido no anexo III, ponto 1, os organizadores devem indicar a localização dos seguintes pontos da viagem:
 - a) Local de partida;
 - b) Postos de controlo;
 - c) Ponto de saída da União e pontos de passagem fronteiriços entre Estados-Membros; e
 - d) Local de destino.
5. Após a conclusão da viagem, o TRACES extrai dados do sistema de informação a que se refere o n.º 3 relativos à hora de chegada do transporte aos locais, tal como estabelecido no n.º 4. Estas informações serão armazenadas no TRACES para efeitos de controlos oficiais, nomeadamente a análise das viagens concluídas.
6. A Comissão pode utilizar as informações referidas no n.º 5 para efeitos da elaboração dos relatórios anuais a que se refere o artigo 114.º do Regulamento (UE) 2017/625, após anonimização dos dados pessoais, e para efeitos de organização de auditorias nos Estados-Membros.
7. Até [*três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento*], a Comissão deve desenvolver o sistema de informação a que se refere o n.º 3.
8. Até [*três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento*], a Comissão deve estabelecer, por meio de atos de execução, os protocolos técnicos necessários para permitir que os sistemas de posicionamento a que se refere o n.º 1 comuniquem a posição do veículo com uma precisão definida da sua localização geográfica ao sistema de informação referido no n.º 3, para a utilização do sistema de informação e os protocolos para a obtenção das informações necessárias do sistema de informação pelo TRACES.

Artigo 25.º

Obrigações no local de destino

1. O condutor ou tratador e o detentor no local de destino devem registar no TRACES a data e a hora de chegada dos animais e o seu estado, preenchendo e assinando a secção 3 do diário de viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1.

Em caso de desacordo entre o condutor ou o tratador e o detentor no local de destino sobre o estado em que os animais chegaram ao local de destino, ou quando o diário de viagem indica que os animais chegaram em más condições, o detentor e o condutor ou o tratador devem registar as anomalias detetadas na secção 5 do diário de viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1.
2. Em derrogação do n.º 1, o condutor ou tratador que transporta animais no âmbito de um projeto autorizado ao abrigo da Diretiva 2010/63/UE só deve registar no TRACES a data e a hora de chegada.
3. O descarregamento deve ser supervisionado por um veterinário.

Artigo 26.º
Monitorização dos indicadores

1. Para efeitos do artigo 25.º, n.º 1, o condutor ou tratador e o detentor no local de destino devem avaliar o estado dos animais terrestres à chegada utilizando os seguintes indicadores:
 - a) Número total de animais;
 - b) Número de animais mortos à chegada em cada remessa;
 - c) Número de animais feridos durante o transporte em cada viagem;
 - d) Problemas de saúde e físicos que não ferimentos, incluindo, se for caso disso, estresse por calor ou frio, sede prolongada e fome numa remessa, observados nos animais.
2. O detentor deve registar no TRACES as conclusões relativas aos indicadores previstos na secção 3, n.º 1, do diário de viagem.
3. O organizador e o transportador devem monitorizar os indicadores a que se refere o n.º 1 e analisar as informações recolhidas após a conclusão dos seus transportes. Sempre que os resultados da análise indicarem que os requisitos constantes do artigo 4.º não foram cumpridos ou no caso de os valores que quantificam os indicadores excederem os limiares estabelecidos pela Comissão nos termos do n.º 5, o organizador e o transportador devem tomar medidas corretivas.
4. A Comissão deve adotar atos de execução, nos termos do artigo 49.º, que estabeleçam as questões de saúde e físicas a monitorizar em conformidade com o n.º 1, alínea d), bem como os métodos a utilizar na quantificação dos indicadores referidos no n.º 1.
5. A Comissão pode, com base no parecer da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos («EFSA»), adotar atos delegados nos termos do artigo 48.º para estabelecer os limiares que exigem a adoção de medidas corretivas.

CAPÍTULO VI
CONDIÇÕES PARA O TRANSPORTE DE ANIMAIS
TERRESTRES

Artigo 27.º

Períodos de viagem, períodos de repouso, intervalos de alimentação e abeberamento durante o transporte rodoviário e ferroviário de animais adultos terrestres em viagens de longo curso

1. Sem prejuízo de regras mais rigorosas relativas à duração das viagens estabelecidas no presente capítulo e no anexo I, capítulo V, as viagens de longo curso no caso do transporte rodoviário ou ferroviário de animais terrestres que não sejam aves domésticas e coelhos, para fins que não o abate, devem preencher as seguintes condições:
 - a) A viagem consiste num máximo de duas partes, não excedendo cada uma delas 21 horas, período após o qual os animais devem chegar ao local de destino;
 - b) Após as primeiras 21 horas a contar do início da viagem, e se os animais ainda não tiverem chegado ao local de destino, são descarregados para um período

de repouso de, pelo menos, 24 horas num posto de controlo antes de o transporte poder prosseguir;

- c) Ambas as partes da viagem a que se refere a alínea a) incluem períodos de repouso de, pelo menos, uma hora após um máximo de 10 horas; durante o período de repouso, os animais devem permanecer no meio de transporte estacionado.
2. Para as viagens de longo curso, são aplicáveis os requisitos estabelecidos no anexo I, capítulo VI.
3. O transporte rodoviário de aves domésticas e coelhos para outros fins que não o abate deve seguir as regras específicas estabelecidas no anexo I, capítulo V, ponto 2.
4. Os animais terrestres que não sejam aves domésticas e coelhos, devem ter acesso a água e alimentos a intervalos regulares, tal como estabelecido no anexo I, capítulo V.
5. No caso do transporte ferroviário, não se aplica o n.º 1, alínea c).
6. Os n.ºs 1 a 5 não se aplicam aos animais transportados em condições de bioproteção no âmbito de um projeto autorizado ou de reprodução ao abrigo da Diretiva 2010/63/UE.

Artigo 28.º

Períodos de viagem e períodos de repouso para o transporte rodoviário ou ferroviário de animais terrestres para abate

1. O transporte de animais terrestres para abate, que não sejam aves domésticas e coelhos, só pode ser efetuado em viagens curtas.
2. Quando, no interior da União, não for possível chegar até matadouros adaptados para abate das espécies e categorias de animais referidas no n.º 1 numa viagem curta em relação a um local de partida específico, as autoridades competentes do local de partida podem conceder uma autorização para uma viagem de longo curso até ao matadouro mais próximo adaptado às espécies transportadas.
3. O transporte de coelhos e aves de capoeira para abate deve respeitar as regras específicas para estas espécies estabelecidas no anexo I, capítulo V, ponto 2.

Artigo 29.º

Períodos de viagem, períodos de repouso, alimentação e abeberamento de vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados

1. O tempo de viagem para o transporte rodoviário de vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados não deve exceder oito horas.
2. Em derrogação do n.º 1, desde que o meio de transporte esteja equipado com um sistema de alimentação aprovado em conformidade com o n.º 5, os vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados podem ser transportados durante um período máximo de nove horas, após o que deve ter lugar um período de repouso de, pelo menos, uma hora sem descarregamento, antes de retomar a viagem por mais nove horas, no máximo.

3. No caso do transporte de vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados, sempre que uma parte da viagem for efetuada por mar, essa parte da viagem não é contabilizada como tempo de viagem.
4. Os vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados devem ter acesso a água *ad libitum* e ser alimentados, com leite específico por espécie ou um substituto adequado do leite, a intervalos de nove horas contados desde o início da viagem e independentemente do meio de transporte em que sejam transportados.
5. Um fabricante de um sistema de alimentação a que se refere o n.º 2, estabelecido na União ou, se estabelecido num país terceiro, representado na União, pode apresentar à Comissão um pedido de aprovação do sistema de alimentação.
6. A Comissão deve aprovar, por meio de atos de execução em conformidade com o artigo 49.º, o sistema de alimentação a que se refere o n.º 2, desde que existam provas científicas e técnicas de que o sistema de alimentação permite que todos os vitelos, borregos, cabritos, leitões e potros não desmamados a bordo sejam alimentados, durante a viagem, com leite ou substitutos do leite à temperatura corporal e a um nível de higiene adequado.

Artigo 30.º

Viagens por transporte rodoviário de e para navios de transporte de gado e navios ro-ro no caso do transporte de animais terrestres que não sejam aves domésticas e coelhos

1. Os tempos de viagem no caso do transporte de animais terrestres, que não sejam aves domésticas e coelhos, que incluam uma parte da viagem por mar em que são transportadas remessas provenientes de diferentes locais de origem, devem ser contados a partir do carregamento dos animais no local de partida mais distante, em tempo de condução, desde o porto de carregamento. A contagem do tempo de viagem deve ser suspensa desde o momento em que o último animal é carregado no navio até ao momento em que o primeiro animal é descarregado no porto de chegada.
2. Os tempos de alimentação a bordo devem respeitar as regras específicas estabelecidas no anexo I, capítulo V, ponto 1.

Artigo 31.º

Tempos de viagem e condições para o transporte rodoviário e ferroviário de animais terrestres, que não sejam aves domésticas e coelhos, sob temperaturas extremas

1. O organizador, ao apresentar o diário de viagem no TRACES, e a autoridade competente, ao aprovar o diário de viagem, devem ter em conta a previsão de temperatura no local de partida, no local de destino e, se for caso disso, no local do posto de controlo, durante o tempo em que se prevê que os animais se encontrem nesses locais. No que se refere às remessas transportadas para países terceiros, o organizador deve ter igualmente em conta a previsão da temperatura no ponto de saída ou no posto de controlo fronteiriço do país terceiro.
2. Para o transporte rodoviário de animais terrestres, exceto cães e gatos:
 - a) Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas inferiores a 0 °C, os veículos rodoviários devem ser cobertos e a circulação de ar no compartimento

dos animais deve ser controlada para proteger os animais da exposição ao arrefecimento pelo vento durante a viagem;

- b) Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas inferiores a -5°C , para além das medidas previstas na alínea a), o tempo de viagem não deve exceder nove horas;
 - c) Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas entre 25°C e 30°C , o tempo de viagem durante o período compreendido entre as 10h00 e as 21h00 não deve exceder nove horas;
 - d) Quando a previsão da temperatura indicar temperaturas superiores a 30°C , só são permitidas viagens que se realizem integralmente entre as 21h00 e as 10h00.
 - e) Quando a previsão de temperatura indicar temperaturas superiores a 30°C entre as 21h00 e as 10h00, o espaço disponível para os animais deve ser aumentado em 20 %.
3. Os cães e os gatos devem ser transportados num compartimento com uma temperatura ambiente compreendida entre 20°C e 25°C e uma humidade entre 30 % e 70 %.
 4. Os n.ºs 1 a 3 não se aplicam aos animais transportados em condições de bioproteção no âmbito de um projeto autorizado ou de reprodução ao abrigo da Diretiva 2010/63/UE.
 5. Para efeitos do n.º 1, os Estados-Membros devem, até à data de aplicação do presente regulamento, incluir no TRACES a ligação para o seu serviço meteorológico designado a fim de partilhar a previsão da temperatura com todas as autoridades competentes e operadores.

No caso do transporte de animais para um país terceiro, as temperaturas previstas em locais de países terceiros devem ser determinadas utilizando o serviço meteorológico designado do local de partida.

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE DE E PARA PAÍSES TERCEIROS

Artigo 32.º

Obrigações relativas ao transporte de animais para países terceiros

1. Os organizadores só podem tomar providências para o transporte de animais para países terceiros se forem titulares de uma autorização concedida nos termos do artigo 5.º.
2. Os organizadores devem preencher a secção 1 do diário de viagem, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1, em conformidade com o artigo 15.º, tanto para viagens curtas como para viagens de longo curso, e assegurar que os transportadores e detentores no local de destino preencham as secções do diário de viagem que lhes dizem respeito.
3. No que se refere às viagens que incluam o transporte por navio de transporte de gado, o organizador deve assegurar que a autoridade competente no país terceiro de destino preencheu, assinou e carimbou o atestado constante do anexo IV e o

transmitiu à autoridade competente do local de partida. A autoridade competente não pode aprovar o diário de viagem se este atestado não for apresentado.

4. As remessas de animais só podem sair do território aduaneiro da União através de pontos de saída designados, tal como referido no artigo 39.º.

Artigo 33.º

Certificado para o transporte de animais para países terceiros

1. O organizador deve tomar disposições para que um organismo de certificação avalie a primeira viagem para um local de destino num país terceiro organizada pelo organizador.
2. O organismo de certificação deve avaliar se foram cumpridas as seguintes condições durante a primeira viagem a que se refere o n.º 1:
 - a) Os veículos e navios cumprem as respetivas regras constantes do anexo I;
 - b) Os tempos máximos de viagem, as condições especiais para o transporte sob temperaturas extremas e os períodos de repouso previstos no presente regulamento correspondem aos declarados no diário de viagem;
 - c) O espaço disponível está em conformidade com o anexo I, capítulo VII;
 - d) Os animais permanecem pelo menos sete dias no local de destino declarado ou são abatidos;
 - e) A finalidade da viagem está em conformidade com a declarada no diário de viagem;
 - f) No que se refere às viagens que incluam uma etapa por navio de transporte de gado, os animais chegam em boas condições ao porto de chegada;
 - g) Os animais são manuseados em conformidade com o presente regulamento;
 - h) Se for caso disso, os postos de controlo utilizados constam da lista a que se refere o artigo 34.º, n.º 3;
 - i) Relativamente ao transporte de animais aquáticos, os veículos e as operações de transporte cumprem as regras estabelecidas no anexo II.
3. Se estiverem preenchidas as condições estabelecidas no n.º 2, o organismo de certificação emite um certificado ao organizador para o transporte de animais para países terceiros. O certificado é válido por um período de cinco anos.
4. O organizador transmite o certificado à autoridade competente que concedeu a autorização referida no artigo 5.º.
5. As autoridades competentes registam os organizadores certificados no TRACES.
6. Se as condições estabelecidas no n.º 2 não estiverem preenchidas, o organismo de certificação informa o organizador e a autoridade competente, que suspende assim a autorização do organizador para o transporte para países terceiros nos termos do artigo 6.º, n.º 4.
7. Os organismos de certificação realizam pelo menos duas avaliações sem aviso prévio das viagens efetuadas pelo organizador nos cinco anos de validade do certificado, a fim de verificar o cumprimento das condições enumeradas no n.º 2.

8. O organismo de certificação, após as inspeções sem aviso prévio, envia os relatórios das avaliações sem aviso prévio ao organizador e à autoridade competente e notifica-os de incumprimentos graves. Nesses casos, a autoridade competente suspende a autorização do organizador para o transporte para países terceiros, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 4. Estas avaliações sem aviso prévio não prejudicam os controlos oficiais efetuados ao abrigo do Regulamento (UE) 2017/625.
9. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução em conformidade com o artigo 49.º, a fim de estabelecer os elementos a verificar pelas avaliações e a frequência das mesmas.

Artigo 34.º

Postos de controlo em países terceiros

1. Os períodos de repouso dos animais em países terceiros só podem ter lugar em postos de controlo que satisfaçam requisitos pelo menos equivalentes aos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1255/97 e que estejam incluídos na lista referida no n.º 3.
2. Os postos de controlo situados em países terceiros só são incluídos na lista prevista no n.º 3 se um organismo de certificação certificar que dispõem dos meios necessários para cumprir requisitos equivalentes aos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1255/97. O certificado é válido por um período de cinco anos. O operador do posto de controlo ou o organizador pode solicitar à Comissão que inclua o posto de controlo na lista referida no n.º 3.
3. A Comissão deve aprovar, por meio de atos de execução nos termos do artigo 49.º, uma lista dos postos de controlo que cumprem normas equivalentes às estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1255/97. A referida lista é disponibilizada no TRACES.
4. Sempre que, na sequência de uma avaliação pelo organismo de certificação ou uma auditoria da Comissão, existam provas de que um posto de controlo deixou de cumprir normas equivalentes às estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1255/97, a Comissão deve retirá-lo da lista referida no n.º 3. Aplica-se o procedimento referido no artigo 49.º.

Artigo 35.º

Animais que entram na União

1. Os transportadores que transportam animais para a União devem:
 - a) Assegurar que os animais são transportados em conformidade com o presente regulamento, ou em condições reconhecidas pela União como sendo equivalentes às estabelecidas no presente regulamento, desde o local de partida no país terceiro até ao local de destino na União;
 - b) Preencher o diário de viagem no TRACES, tal como estabelecido no anexo III, ponto 1, especificando, em particular, o local, a data e a hora de partida no país terceiro.
2. O certificado sanitário oficial que acompanha os animais que entram na União provenientes de territórios e países terceiros deve conter um atestado da autoridade

competente no local de partida que certifique que o planeamento da viagem cumpre requisitos pelo menos equivalentes aos do presente regulamento.

3. No caso das viagens de longo curso, a autoridade competente no local de partida do país terceiro deve rever e aprovar o diário de viagem antes da partida, no TRACES.

Artigo 36.º

Animais que transitam pelo território da União

Sempre que os animais sejam transportados de um local de origem num país terceiro para um local de destino no mesmo ou noutra país terceiro e transitem pelo território da União, os operadores devem assegurar o cumprimento das regras do presente regulamento durante a parte da viagem que tem lugar no território da União, com exceção das disposições relativas à duração máxima de viagem estabelecidas no artigo 27.º, n.ºs 1, 2 e 3, no artigo 28.º, no artigo 29.º, n.ºs 1 e 2, e no anexo I, capítulo V, ponto 2.2.

CAPÍTULO VIII DEVERES E OBRIGAÇÕES DAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artigo 37.º

Formação

1. Para efeitos do artigo 10.º, os Estados-Membros designam a autoridade competente responsável por:
 - a) Assegurar a disponibilização de cursos de formação para condutores, tratadores e responsáveis pelo bem-estar dos animais que participam no transporte de animais que sejam relevantes para as espécies e categorias dos animais em causa;
 - b) Manter uma lista dos cursos de formação aprovados à disposição dos condutores, tratadores e responsáveis pelo bem-estar dos animais durante o transporte;
 - c) Organizar um exame final independente para testar os conhecimentos dos condutores, dos tratadores e dos responsáveis pelo bem-estar dos animais, cujo conteúdo deve ser relevante para as categorias de animais em causa e corresponder à fase do transporte em causa;
 - d) Emitir certificados de aptidão que atestem a aprovação num exame final independente;
 - e) Determinar o conteúdo dos cursos de formação referidos na alínea a) e as modalidades do exame referido na alínea b).
2. Os cursos de formação a que se refere o n.º 1 devem abranger, pelo menos, as seguintes competências, conhecimentos e aptidões:
 - a) As obrigações em matéria de bem-estar dos animais, nomeadamente as estabelecidas nos anexos I e II;
 - b) O comportamento específico por espécie de animais e as suas necessidades fisiológicas e etológicas durante a viagem;

- c) Formas de minimizar os riscos para o bem-estar dos animais durante uma viagem;
- d) Reconhecimento das expressões de emoções positivas e negativas dos animais, incluindo qualquer sinal de sofrimento durante uma viagem;
- e) Utilização e manutenção do equipamento utilizado para os animais alojados no meio de transporte;
- f) Métodos de monitorização dos indicadores, em conformidade com o artigo 26.º; e
- g) Planos de emergência previstos no artigo 8.º.

Artigo 38.º
Certificado de aptidão

1. A autoridade competente deve conceder um certificado de aptidão no TRACES, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:
 - a) O requerente tenha sido aprovado no exame final a que se refere o artigo 37.º, n.º 1, alínea c);
 - b) O requerente tenha apresentado uma declaração escrita em que ateste que não cometeu qualquer infração grave, tal como previsto no artigo 44.º, nos três anos anteriores à data do pedido desse certificado.
2. A autoridade competente não pode conceder o certificado de aptidão no caso de outra autoridade competente ter proibido o requerente de manusear animais.
3. O certificado de aptidão deve incluir as informações previstas no anexo V, secção 4. É válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de emissão.
4. Os Estados-Membros reconhecem os certificados de aptidão válidos concedidos noutro Estado-Membro.
5. Os Estados-Membros podem reconhecer como equivalentes a certificados de aptidão para efeitos do presente regulamento as qualificações obtidas para outros fins, desde que tenham sido obtidas em condições equivalentes às previstas no presente artigo. As autoridades competentes disponibilizam ao público e mantêm atualizada, através da Internet, uma lista de qualificações reconhecidas como equivalentes ao certificado de aptidão.
6. As autoridades competentes devem retirar do TRACES os certificados de aptidão concedidos ao abrigo do presente regulamento caso o seu titular deixe de demonstrar competência, conhecimentos ou compreensão suficientes das suas tarefas.

Artigo 39.º
Designação dos pontos de saída

Os Estados-Membros devem:

- a) Designar os pontos de saída através dos quais pode ser efetuado o transporte de animais para países terceiros;
- b) Registrar os pontos de saída designados no seu território no TRACES e atualizar regularmente estas informações.

Esta informação deve estar disponível ao público no TRACES.

Artigo 40.º

Inspeção do navio de transporte de gado aquando do carregamento e do descarregamento

1. Antes de os animais serem carregados num navio de transporte de gado, a autoridade competente deve inspecionar o navio a fim de verificar, nomeadamente, se:
 - a) O navio de transporte de gado foi construído e equipado para o número e o tipo de animais a transportar;
 - b) Os compartimentos em que os animais devem ser alojados são mantidos em bom estado de conservação;
 - c) O equipamento referido no anexo I, capítulo IV, é mantido em boas condições de funcionamento;
 - d) O perfil de risco do navio de transporte de gado for classificado como de risco normal ou de baixo risco em conformidade com o Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto.
2. Antes de os animais serem carregados ou descarregados de um navio de transporte de gado, a autoridade competente deve inspecionar o navio para verificar se:
 - a) Os animais estão aptos a prosseguir a viagem;
 - b) As operações de carregamento/d Descarregamento estão a ser efetuadas em conformidade com o anexo I, capítulo III, ponto 2;
 - c) As disposições em matéria de alimentos para animais e água estão em conformidade com o anexo I, capítulo IV, ponto 2.

Artigo 41.º

Organismos de ligação para a proteção dos animais durante o transporte

1. Os organismos de ligação para a proteção dos animais durante o transporte, designados em conformidade com o artigo 103.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2017/625, têm, para além das funções e responsabilidades nele previstas, as seguintes funções:
 - a) A prestação de assistência mútua para facilitar a boa aplicação do presente regulamento, incluindo atrasos no transporte ou rejeição, por países terceiros, de remessas de animais transportados por via rodoviária, ferroviária ou marítima;
 - b) O intercâmbio de aconselhamento e de melhores práticas em matéria de cumprimento do presente regulamento.
2. A Comissão organiza reuniões periódicas da rede de organismos de ligação a que se refere o n.º 1, a fim de facilitar a execução uniforme do presente regulamento na União.

CAPÍTULO IX

SANÇÕES

Artigo 42.º

Medidas e sanções destinadas a garantir o cumprimento

Sem prejuízo da aplicação do Regulamento (UE) 2017/625, os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às medidas e sanções contra a pessoa singular que tenha cometido uma infração ao presente regulamento ou a pessoa coletiva considerada responsável por tal infração. Em particular, os Estados-Membros devem sistematicamente:

- a) Investigar suspeitas de infrações, a fim de confirmar ou eliminar a suspeita;
- b) Tomar as medidas adequadas sempre que seja detetada uma infração, nomeadamente para pôr termo à infração; e
- c) Aplicar sanções em conformidade com o presente capítulo e com o Regulamento (UE) 2017/625 contra a pessoa singular que tenha cometido uma infração ao presente regulamento ou a pessoa coletiva considerada responsável por tal infração.

Artigo 43.º

Sanções por infrações ao presente regulamento

1. Sem prejuízo da aplicação do Regulamento (UE) 2017/625, os Estados-Membros devem assegurar que a pessoa singular que tenha cometido uma infração ao presente regulamento, ou a pessoa coletiva considerada responsável por tal infração, seja objeto de sanções administrativas nos termos do presente regulamento e do direito nacional. Em alternativa, os Estados-Membros podem aplicar sanções penais.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as sanções aplicadas em conformidade com o presente regulamento e com as disposições pertinentes do direito nacional sejam proporcionais à gravidade das infrações e sejam suficientemente severas para punir e dissuadir eficazmente o cometimento de novas infrações.
3. Ao determinar as sanções, incluindo ao fixar o montante das sanções pecuniárias nos termos do n.º 5, os Estados-Membros devem ter em conta a natureza, a gravidade e a extensão da infração, nomeadamente os danos para o bem-estar dos animais em causa, o seu número, tipo, idade ou vulnerabilidade, a duração da infração, a sua repetição e a acumulação de infrações simultâneas, bem como se a infração foi cometida deliberadamente ou por negligência.
4. São consideradas circunstâncias agravantes:
 - a) Infrações cometidas através de práticas fraudulentas ou enganosas, ou utilização de documentos/certificados falsificados ou reconhecidamente inválidos;
 - b) Declarações falsas ou enganosas feitas deliberadamente nos diários de viagem.
5. Em caso de infração grave, os Estados-Membros devem assegurar que a infração grave seja punível com uma sanção pecuniária administrativa cujo montante mínimo corresponda, pelo menos, ao valor da remessa. Em caso de reincidência de uma infração grave num período de três anos, os Estados-Membros devem assegurar que

a infração grave seja punível com sanções pecuniárias administrativas, cujo montante mínimo corresponda, pelo menos, ao dobro do valor da remessa.

Os Estados-Membros podem ter em conta a situação económica da pessoa singular que cometeu a infração ou da pessoa coletiva considerada responsável pela infração, a fim de assegurar o carácter dissuasivo das sanções. Para o efeito, os Estados-Membros podem, em conformidade com o direito nacional, aplicar um regime que preveja a imposição de uma sanção pecuniária calculada em percentagem do volume de negócios do operador considerado responsável pela infração

Artigo 44.º
Infrações graves

São consideradas graves as seguintes infrações quando cometidas deliberadamente ou por negligência:

- a) Transporte de animais com feridas abertas graves, prolapsos e membros partidos;
- b) Transporte de animais antes da idade mínima prevista para o transporte;
- c) A altura vertical proporcionada aos animais transportados é inferior a 80 % dos requisitos relativos à altura vertical estabelecidos no anexo I, capítulo III, ponto 6;
- d) O espaço disponível para os animais transportados é inferior a 80 % dos requisitos em matéria de espaço disponível estabelecidos no anexo I, capítulo VII;
- e) A duração da viagem excede em 30 % a duração máxima da viagem, excluindo os períodos de repouso;
- f) Transporte de animais aquáticos sem monitorização dos parâmetros da água em conformidade com o anexo II;
- g) Transporte de animais em viagens de longo curso sem uma autorização de organizador, uma autorização de transportador, um certificado de aprovação de um meio de transporte ou um certificado de aptidão profissional do condutor ou do tratador;
- h) Transporte de animais em viagens de longo curso sem a aprovação do diário de viagem pela autoridade competente;
- i) Transporte de animais com destino a um país terceiro sem um certificado válido para o transporte de animais para países terceiros, em conformidade com o artigo 33.º.

Artigo 45.º
Outras sanções

1. As sanções previstas no presente capítulo não prejudicam outras sanções que possam ser aplicadas pelas autoridades competentes em caso de infração comprovada, nomeadamente:
 - a) Imobilização do veículo ou navio de transporte de gado implicado na infração;
 - b) O confisco do veículo ou navio de transporte de gado ou dos animais transportados;
 - c) Suspensão ou retirada da autorização de organizador ou transportador;

- d) Suspensão ou cessação da totalidade ou de parte das atividades económicas do operador relacionadas com o transporte de animais.
2. Os Estados-Membros determinam a duração das sanções referidas no n.º 1.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES PROCESSUAIS

Artigo 46.º

Relatório sobre o estado de bem-estar dos animais no transporte

1. Com base nos dados registados no TRACES em conformidade com o artigo 26.º e em quaisquer outros dados pertinentes, a Comissão publica, até [*cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento*] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, um relatório de monitorização sobre o estado de bem-estar dos animais no que respeita ao transporte na União.
2. Para efeitos do relatório a que se refere o n.º 1, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão as informações necessárias para a elaboração desse relatório.

Artigo 47.º

Alteração dos anexos

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 48.º para atualizar as regras técnicas contidas no anexo I, capítulos I, II e V e VII, e no anexo II, a fim de ter em conta o progresso técnico e a evolução científica, se for caso disso, incluindo os pareceres científicos da EFSA, e os impactos sociais, económicos e ambientes, no que se refere:
 - a) À conceção e manutenção do meio de transporte;
 - b) Ao equipamento de manipulação;
 - c) Aos requisitos em matéria de água, incluindo os níveis máximos para os parâmetros da água, e os requisitos em matéria de monitorização da água;
 - d) Aos requisitos em matéria de alimentação;
 - e) À aptidão para o transporte;
 - f) Às práticas de carga e descarga;
 - g) À manipulação durante e após as atividades de transporte;
 - h) Às condições a bordo dos navios ro-ro e no transporte aéreo;
 - i) Às práticas de transporte;
 - j) Aos requisitos em matéria de espaço disponível e densidade populacional.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução em conformidade com o artigo 49.º para atualizar os modelos dos diários de viagem contidos no anexo III e o modelo de atestado contido no anexo IV.

Artigo 48.º
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no n.º 2 pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do n.º 2 só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 49.º
Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Permanente dos Vegetais, Animais e dos Alimentos para Consumo Humano e Animal criado pelo artigo 58.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 178/2002. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 50.º
Competências de execução relativas aos documentos

A Comissão pode, por meio de atos de execução em conformidade com o artigo 49.º, estabelecer regras para a aplicação uniforme dos artigos 6.º, 9.º, 12.º, 13.º e 38.º no que diz

respeito às regras para a emissão de autorizações, certificados e diários de viagem eletrónicos e para a utilização da assinatura eletrónica.

CAPÍTULO XI OUTRAS DISPOSIÇÕES

Artigo 51.º

Proteção de dados no contexto de autorizações, diários de viagem, sistemas de posicionamento/localização em tempo real e certificados

1. No que se refere às autorizações referidas no capítulo II, aos diários de viagem referidos no capítulo IV e aos certificados referidos no capítulo VIII, a Comissão e os Estados-Membros são responsáveis conjuntos pelo tratamento na aceção do artigo 28.º do Regulamento (UE) 2018/1725 e do artigo 26.º do Regulamento (UE) 2016/679, nos termos do artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/1715.
2. Para efeitos dos sistemas de posicionamento/localização em tempo real referidos no artigo 24.º, a Comissão é o responsável pelo tratamento na aceção do artigo 3.º, ponto 8), do Regulamento (UE) 2018/1725.
3. Os dados registados no sistema de informação referido no artigo 24.º, n.º 3, só são acessíveis à Comissão para efeitos de extração da informação referida no artigo 24.º, n.º 5, no TRACES.
4. Para além das categorias de dados tratadas nos termos do artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/1715, os dados recolhidos através do sistema de posicionamento em tempo real referido no artigo 24.º e os dados constantes do diário de viagem relativos ao nome e número de telefone do condutor devem também ser tratados exclusivamente para efeitos de realização de controlos oficiais e outras atividades oficiais, tal como definidas no artigo 2.º do Regulamento (UE) 2017/625.
5. O registo dos dados de posicionamento a intervalos curtos deve ser conservado no sistema de informação referido no artigo 24.º, n.º 3, por um período de seis anos.
6. Os dados pessoais relativos às autorizações referidas no capítulo II e aos certificados referidos no capítulo VIII são conservados pelo TRACES durante todo o período de validade dessas autorizações e certificados e durante um período de seis anos após o seu termo ou retirada.

Artigo 52.º

Medidas nacionais mais rigorosas

O presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros adotem medidas nacionais mais rigorosas destinadas a melhorar a proteção dos animais durante o transporte que ocorra inteiramente no território de um Estado-Membro ou durante um transporte efetuado exclusivamente entre um local de partida no território de um Estado-Membro e um local de destino num país terceiro, desde que essas medidas não interfiram com o bom funcionamento do mercado interno.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão acerca de tais disposições nacionais antes da sua adoção. A Comissão deve transmiti-las aos outros Estados-Membros.

Artigo 53.º
Aplicação móvel

1. Até [5 anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão desenvolve e disponibiliza aos operadores e às autoridades competentes uma aplicação móvel que permita a execução de tarefas administrativas relacionadas com o transporte de animais. A aplicação deve ter, pelo menos, as seguintes funcionalidades ligadas ao TRACES:

- a) Criação e atualização de secções de um diário de viagem pelos utilizadores registados do TRACES;
 - b) Apresentação de um diário de viagem para aprovação;
 - c) Cálculo do espaço disponível necessário;
 - d) Ferramentas para verificar a aptidão para o transporte;
 - e) Ferramentas para verificar as previsões meteorológicas.
2. Até [5 anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve estabelecer, por meio de atos de execução nos termos do artigo 49.º, especificações pormenorizadas para o desenvolvimento da aplicação a que se refere o n.º 1.

Artigo 54.º
Relatórios e avaliação

1. Até [10 anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão procede a uma avaliação do presente regulamento e apresenta um relatório com as principais conclusões ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.
2. Para efeitos do relatório a que se refere o n.º 1, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão as informações necessárias para a elaboração desse relatório.

Artigo 55.º
Derrogação

Em derrogação do presente regulamento, os Estados-Membros podem continuar a aplicar dentro das suas regiões ultraperiféricas as atuais disposições nacionais relativas ao transporte de animais provenientes dessas regiões ou com destino às mesmas. Do facto devem informar a Comissão.

CAPÍTULO XII **DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS**

Artigo 56.º
Revogações

1. O Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho é revogado.
2. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo VI.

Artigo 57.º

Alterações do Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho

O Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho é alterado do seguinte modo:

Ao artigo 3.º são aditadas as seguintes alíneas:

- «e) Estar equipados para as espécies e categorias de animais que alojam;
- f) Ter uma dimensão suficiente para alojar, pelo menos, a carga de um camião de animais, respeitando simultaneamente o espaço disponível previsto nas Diretivas 2008/119/CE⁶⁰ e 2008/120/CE do Conselho⁶¹.».

Ao artigo 5.º é aditado o seguinte ponto:

- «j) Manter um sistema de reservas no TRACES que permita aos organizadores ver e reservar faixas horárias disponíveis.».

Artigo 58.º

Disposição transitória

O anexo I, capítulo I, ponto 2, alínea e), o anexo I, capítulo V, o anexo I, capítulo VI, ponto 3.1, e o anexo I, capítulo VII do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho continuam a ser aplicáveis até à data de aplicação do anexo I, capítulo I, ponto 1, alínea h), dos artigos 27.º a 30.º e do anexo I, capítulo VII, do presente regulamento.

Artigo 59.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de 2 anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento, salvo disposição em contrário nos n.ºs 3 e 4.
3. O artigo 13.º, n.º 2, alínea d), o artigo 44.º, n.º 5, o artigo 44.º, o anexo I, capítulo I, ponto 10, o anexo I, capítulo II, ponto 2.5, e o anexo I, capítulo V, ponto 3.3, são aplicáveis a partir de três anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.
4. O artigo 24.º, n.ºs 1 a 4, o artigo 51.º, os artigos 27.º a 30.º, o capítulo VII, o anexo I, capítulo I, ponto 1, alínea h), e o anexo I, capítulo VII, são aplicáveis a partir de cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

⁶⁰ Diretiva 2008/119/CE do Conselho, de 18 de dezembro de 2008, relativa às normas mínimas de proteção dos vitelos (JO L 10 de 15.1.2009, p. 7).

⁶¹ Diretiva 2008/120/CE do Conselho, de 18 de dezembro de 2008, relativa às normas mínimas de proteção de suínos (JO L 47 de 18.2.2009, p. 5).

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta / iniciativa

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

1.3. A proposta / iniciativa refere-se:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultados e impacto esperados

1.4.4. Indicadores de desempenho

1.5. Justificação da proposta / iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

1.5.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

1.7. Método(s) de execução orçamental(ais) previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de monitorização e prestação de informações

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

- 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA**
- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)**
- 3.2. Impacto financeiro estimado nas dotações**
 - 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais*
 - 3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas*
 - 3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos*
 - 3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas**

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta / iniciativa

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

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Rubrica 1: Mercado Único, Inovação e Digital

1.3. A proposta / iniciativa refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação⁶² preparatória
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

A proposta visa melhorar a proteção dos animais durante o transporte, contribuindo tanto para um maior bem-estar como para uma produção alimentar mais sustentável.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º

Atualizar as atuais condições de transporte de animais à luz dos mais recentes progressos científicos e tecnológicos, a fim de assegurar um nível mais elevado de bem-estar e uma melhor qualidade dos alimentos de origem animal.

Contribuir para uma execução melhor e mais harmonizada das regras relativas ao transporte de animais a nível da UE, mediante o reforço dos controlos oficiais relacionados com a proteção dos animais durante o transporte e digitalizando todo o processo de transporte de animais, a fim de reduzir os encargos administrativos para os operadores e as autoridades competentes.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

Objetivo específico n.º 1

- Redução do tempo de viagem
- Abordagem mais harmonizada e unificada para o cálculo dos tempos de viagem dos animais para abate e das cinco principais espécies de animais de criação
- Aumento do espaço disponível
- **|** mais claras e mais específicas para as diferentes espécies e categorias de animais

⁶² Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

- Melhoria das condições de transporte das categorias vulneráveis de animais, tais como fêmeas prenhes, vitelos não desmamados ou galinhas poedeiras em final de ciclo.
- Melhoria das condições dos navios de transporte de gado
- Certificação externa da conformidade para além das fronteiras da União
- Condições mais rigorosas para a exportação de animais da UE para países terceiros
- Requisitos novos e mais específicos para o transporte de cães e gatos, bem como de animais aquáticos
- Regras mais claras para reduzir a exposição dos animais durante o transporte sob temperaturas extremas (ou seja, muito baixas ou extremamente elevadas)

Objetivo específico n.º 2

- Reduzir as distorções do mercado interno
- Modernizar as ferramentas de partilha de informação
- Digitalizar todo o processo e reduzir a burocracia e os encargos administrativos
- Abordagem harmonizada do regime sancionatório e entendimento comum do nível de gravidade dos incumprimentos
- Sistema de localização em tempo real que garanta uma melhor resposta em caso de incidentes durante o transporte

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem monitorizar os progressos e os resultados.

Objetivo específico n.º 1:

- Duração dos tempos de viagem
- Número e percentagem de animais feridos durante o transporte
- Número e percentagem de animais com problemas relacionados com a saúde e o estado físico (estresse por calor ou frio, sede prolongada e fome)
- Número e percentagem de animais mortos à chegada
- Número de transportes de animais
- Menos casos de incumprimento

Objetivo específico n.º 2:

- Utilização de uma aplicação digital baseada no TRACES a desenvolver.

1.5. **Justificação da proposta / iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A proposta visa melhorar o bem-estar dos animais e facilitar um nível harmonizado de execução e cumprimento. A proposta atualiza as regras relativas ao bem-estar dos animais durante o transporte, de acordo com os mais recentes progressos científicos e tecnológicos, com o objetivo de melhorar o bem-estar dos animais e assegurar uma concorrência leal para os operadores das empresas. O TRACES continuará a ser desenvolvido para tratar todas as certificações, autorizações e aprovações por via

eletrónica, permitindo a todas as autoridades competentes da UE aceder aos dados pertinentes para o transporte de animais. Além disso, a localização ao vivo dos veículos rodoviários estará disponível no TRACES para melhor verificar se os tempos de viagem são respeitados.

A necessidade de recursos financeiros começa em 2024 com um estudo sobre as modalidades de utilização de novas tecnologias e digitalização para facilitar a aplicação e a execução das regras em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte. Os anos seguintes serão dedicados à conceção destas ferramentas e à sua manutenção.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Desde a adoção do Regulamento Transporte de Animais, a ciência evoluiu, a tecnologia permite uma aplicação mais eficiente das regras e os cidadãos da UE estão a prestar cada vez mais atenção ao bem-estar dos animais. Os Estados-Membros têm muitas vezes dificuldades com a interpretação das mesmas disposições, conduzindo frequentemente a um nível diferente de execução das regras em matéria de transportes entre os Estados-Membros. Além disso, os Estados-Membros adotaram as suas próprias regras em matéria de bem-estar adaptando os seus novos requisitos aos mais recentes conhecimentos científicos. Tal implica distorções no mercado interno e na equidade das condições de concorrência para todos os intervenientes em causa.

A presente proposta permite que o setor do transporte de animais tenha em conta os pareceres científicos mais recentes, contribui para o comércio de animais e de alimentos de origem animal em condições de concorrência equitativas e para a melhoria do bem-estar dos animais em toda a UE. O mercado interno será melhorado e os elevados valores da UE em matéria de bem-estar dos animais serão mais facilmente promovidos a nível mundial.

- 1.5.3. *Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

O balanço de qualidade (avaliação) da legislação da UE em matéria de bem-estar dos animais mostra que a regulamentação atual não tem totalmente em conta progressos científicos e tecnológicos significativos, as novas tendências sociais e os desafios em matéria de sustentabilidade. Os Estados-Membros abordaram estas disparidades no domínio da ciência através de legislação nacional, contribuindo para condições de concorrência desiguais em toda a União.

Além disso, as atuais regras em matéria de transportes revelaram-se difíceis de aplicar e de executar, conduzindo a um nível fragmentado de bem-estar dos animais e a condições de concorrência desiguais no mercado da UE.

Os intercâmbios com as autoridades competentes dos Estados-Membros, as diferentes partes interessadas, os resultados das auditorias da Comissão e as melhores práticas identificadas pelos peritos nacionais mostram que são necessárias regras e responsabilidades mais claras para facilitar uma aplicação e execução harmonizadas em toda a União.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

O regulamento fará parte da vertente alimentar do Programa a favor do Mercado Interno e funcionará em sinergia com a política agrícola comum. Embora a presente proposta tenda a promover o bem-estar dos animais através da procura dos consumidores, a PAC dispõe de vários instrumentos para melhorar o bem-estar dos animais destinados à produção de alimentos através de subsídios aos produtores (regimes ecológicos, medidas de desenvolvimento rural para o bem-estar dos animais, investimentos, formação, serviços de aconselhamento, regimes de qualidade, etc.).

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

Os custos serão apoiados pelo Programa a favor do Mercado Único – vertente alimentar, uma vez que os objetivos do presente regulamento contribuem para um dos principais objetivos do programa, ou seja, a produção sustentável e resiliente de alimentos, e para as metas da UE no âmbito da Estratégia do Prado ao Prato.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

duração limitada

- em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA a AAAA para as dotações de pagamento.

✓ duração limitada

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre 2024 e 2027,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Método(s) de execução orçamental(ais) previsto(s)⁶³

✓ Gestão direta pela Comissão

- ✓ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;
- ✓ pelas agências de execução

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- a países terceiros ou a organismos por estes designados;
 - a organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
 - ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;
 - aos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
 - a organismos de direito público;
 - a organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público, na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
 - a organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
 - a organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

[...]

[...]

⁶³ Para explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de monitorização e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

O regulamento inclui disposições para a recolha de dados e indicadores anuais do bem-estar dos animais.

O regulamento exige que os Estados-Membros e os operadores introduzam todas as informações no TRACES e que as autoridades competentes dos Estados-Membros comuniquem anualmente à Comissão dados para efeitos de monitorização e avaliação.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

De acordo com a declaração sobre a governação da Comissão Europeia, a DG Saúde e Segurança dos Alimentos (SANTE) realiza as suas operações em conformidade com as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis, trabalhando de forma aberta e transparente e respeitando o elevado nível esperado de normas profissionais e éticas.

As ações destinadas a melhorar a proteção dos animais durante o transporte serão executadas através de gestão direta, utilizando as modalidades de execução previstas no Regulamento Financeiro: a gestão direta permite estabelecer convenções de subvenção/contratos com beneficiários/contratantes diretamente envolvidos em atividades que contribuam para as políticas da União. A Comissão assegura o acompanhamento direto dos resultados das ações financiadas. As modalidades de pagamento das ações financiadas serão adaptadas aos riscos relativos às operações financeiras.

A fim de assegurar a eficácia, a eficiência e a economia dos controlos da Comissão, a estratégia de controlo será orientada para um equilíbrio entre os controlos *ex ante* e *ex post* e centrada em três fases principais da execução das subvenções/dos contratos, em conformidade com o Regulamento Financeiro:

- Seleção das propostas que correspondem aos objetivos políticos do regulamento;
- Controlos operacionais, de acompanhamento e *ex ante* que abrangem a implementação dos projetos, a contratação pública, o pré-financiamento, os pagamentos intermédios e finais;
- Serão igualmente realizados controlos *ex post* nas instalações dos beneficiários, normalmente numa amostra baseada no risco por motivos de eficiência.

A Direção-Geral da Saúde e da Segurança dos Alimentos (DG SANTE) está sujeita a controlos administrativos, incluindo o controlo orçamental, os relatórios anuais do Tribunal de Contas Europeu e do Serviço de Auditoria Interna da Comissão, a quitação anual quanto à execução do orçamento da UE e eventuais inquéritos realizados pelo OLAF para assegurar a correta utilização dos recursos atribuídos.

Em conformidade com o quadro de controlo interno da Comissão⁶⁴, a DG SANTE elaborou uma estratégia de controlo interno centrada na gestão financeira e na sua conformidade com o Regulamento Financeiro, especialmente no que diz respeito aos cinco objetivos de controlo⁶⁵ e aos princípios fundamentais de controlos eficientes e eficazes em termos de custos e de medidas antifraude. A estratégia é um documento em evolução, que é regularmente atualizado e é adotado pelo Conselho de Administração da DG SANTE.

O diretor responsável pela Gestão de Riscos e Controlo Interno (RMIC) da DG SANTE tem a seu cargo a coordenação da elaboração, atualização e comunicação da estratégia de controlo a todo o pessoal envolvido. Para o efeito, o diretor lança anualmente uma avaliação anual do sistema de controlo interno que contribui para o relatório anual de atividades da DG SANTE.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

A gestão dos riscos está plenamente integrada no ciclo de planeamento e controlo da DG SANTE. Os riscos mais importantes são identificados no exercício anual de avaliação dos riscos. A tónica é colocada na exposição ao risco residual, tendo em conta todas as medidas já tomadas para atenuar o risco. O exercício termina com debates a nível da direção presididos pela diretora-geral. Os chamados «riscos críticos» são comunicados à comissão, juntamente com um plano de ação para os reduzir a um nível aceitável. A fim de acompanhar a execução dos planos de ação, é elaborado e enviado à comissão um relatório de progresso no contexto do relatório intercalar.

A DG SANTE integrou a gestão dos riscos nos seus processos de execução orçamental. Os riscos, questões ou problemas potenciais são identificados em cada etapa do processo de gestão financeira.

A implementação do novo regulamento centra-se na adjudicação de contratos públicos, bem como numa série de subvenções para atividades e organizações específicas.

Os contratos públicos serão celebrados principalmente em domínios como o desenvolvimento de produtos informáticos, o apoio e estudos.

Os principais riscos são os seguintes:

- Risco de não se atingir plenamente os objetivos do regulamento devido a uma implantação ou qualidade insuficientes ou a atrasos na execução dos projetos ou contratos selecionados;
- Risco de utilização ineficiente ou não económica dos fundos atribuídos, tanto no que se refere às subvenções (complexidade das regras de financiamento) como aos contratos públicos (número limitado de operadores económicos com os conhecimentos especializados necessários, o que implica poucas possibilidades de comparar as ofertas de preços em alguns setores);

⁶⁴ C(2017) 2373 de 19.4.2017.

⁶⁵ De acordo com o modelo COSO adotado pelo quadro de controlo interno da Comissão na sua versão mais recente: Comunicação à Comissão – *Revision of the Internal Control Framework* (não traduzido para português), C(2017) 2373 de 19.4.2017, que substitui *Internal Control Standards* (não traduzido para português) estabelecido em SEC(2001) 2037 e revisto por SEC(2007) 1341.

- Risco de descrédito da Comissão caso sejam descobertas atividades fraudulentas ou criminosas; só parcialmente pode ser obtida uma garantia em relação aos sistemas de controlo interno de terceiros, pois os contratantes e beneficiários utilizam os seus próprios sistemas de controlo.

A Comissão pôs em prática procedimentos internos que visam cobrir os riscos acima identificados. Os procedimentos internos são plenamente conformes com o Regulamento Financeiro e incluem medidas antifraude e considerações de custo-benefício. Neste contexto, a Comissão continua a explorar as possibilidades de melhorar a gestão e de realizar ganhos de eficiência. As principais características do quadro de controlo são as seguintes:

Controlos antes e durante a execução dos projetos:

- Será criado um sistema adequado de gestão de projetos centrado nas contribuições dos projetos e contratos para os objetivos estratégicos, assegurando uma participação sistemática de todos os intervenientes, estabelecendo um mecanismo de elaboração de relatórios regulares sobre a gestão dos projetos, complementado por visitas no local numa base casuística, incluindo a elaboração de relatórios de risco dirigidos aos quadros superiores, e mantendo uma flexibilidade orçamental adequada.
- Os modelos de convenções de subvenção e de contratos de prestação de serviços utilizados são desenvolvidos pela Comissão. Estes modelos preveem um certo número de disposições de controlo, tais como certificados de auditoria, garantias financeiras, auditorias no local, bem como inspeções pelo OLAF. As regras que regem a elegibilidade dos custos estão a ser simplificadas, por exemplo, mediante a utilização de custos unitários, montantes fixos, contribuições não relacionadas com os custos e outras possibilidades previstas no Regulamento Financeiro. Desta forma, reduzir-se-á o custo dos controlos e a atenção será concentrada nas verificações e controlos nas áreas de elevado risco.
- Todo o pessoal adere ao código de boa conduta administrativa. O pessoal envolvido no processo de seleção ou na gestão das convenções de subvenção/contratos (também) assina uma declaração de ausência de conflitos de interesses. O pessoal recebe formação regularmente e utiliza redes para o intercâmbio das melhores práticas.
- A execução técnica de um projeto é objeto de controlos documentais a intervalos regulares com base nos relatórios de progresso técnico dos contratantes e beneficiários; além disso, estão previstas reuniões com os contratantes/beneficiários e visitas no local numa base casuística.

Controlos no final do projeto: São realizadas auditorias *ex post* numa amostra de transações para verificar, no local, a elegibilidade das declarações de despesas. O objetivo destes controlos é impedir, detetar e corrigir erros materiais relativos à legalidade e à regularidade das operações financeiras. Tendo em vista conseguir um elevado impacto nos controlos, a seleção dos beneficiários pode combinar uma seleção baseada no risco com uma amostragem aleatória. Será prestada atenção aos aspetos operacionais, sempre que possível, durante a auditoria no local.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

As estratégias de controlo interno da Comissão e da DG SANTE têm em conta os principais fatores de custo e os esforços já envidados ao longo de vários anos para reduzir o custo dos controlos, sem comprometer a sua eficácia. Os sistemas de controlo em vigor mostraram ser capazes de prevenir e/ou detetar erros e/ou irregularidades e, no caso de existirem, de os corrigir.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

O artigo 325.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) exige que a UE e os seus Estados-Membros combatam a fraude e quaisquer outras atividades ilegais que possam afetar os interesses financeiros da UE. Nos termos do artigo 317.º do TFUE e do artigo 36.º do Regulamento Financeiro⁶⁶, a Comissão Europeia executa o orçamento da UE em conformidade com os princípios da boa gestão financeira, aplicando um controlo interno eficaz e eficiente⁶⁷, que inclui a prevenção, deteção, correção e acompanhamento de fraudes e irregularidades.

No que respeita às suas atividades de gestão direta, a Comissão tomará as medidas adequadas para assegurar a proteção dos interesses financeiros da União Europeia mediante a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilegais, mediante a realização de controlos eficazes e, em caso de deteção de irregularidades, através da recuperação dos montantes pagos indevidamente e, se for caso disso, através da aplicação de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Para o efeito, a Comissão adotou uma estratégia antifraude, atualizada pela última vez em abril de 2019 [COM(2019) 196] com o plano de ação revisto de julho de 2023 [COM(2023) 405]. As DG e as agências de execução desenvolveram e implementaram as suas próprias estratégias antifraude com base na metodologia disponibilizada pelo OLAF. Em geral, estas são atualizadas de três em três anos e a sua implementação é monitorizada e comunicada regularmente à direção.

No que se refere à execução orçamental em regime de gestão direta, a Comissão aplica igualmente uma série de medidas, tais como:

- as decisões, os acordos e os contratos resultantes da aplicação do regulamento autorizarão expressamente a Comissão, incluindo o OLAF, e o Tribunal de Contas a realizar auditorias, verificações e inspeções no local e a recuperar os montantes indevidamente pagos e, se for caso disso, a impor sanções administrativas;
- durante a fase de avaliação de um convite à apresentação de propostas/concurso, são aplicados aos candidatos e concorrentes os critérios de exclusão publicados, com base nas declarações e no Sistema de Deteção Precoce e de Exclusão (EDES);

⁶⁶ Regulamento (UE, Euratom) 2018/1046 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de julho de 2018, relativo às disposições financeiras aplicáveis ao orçamento geral da União, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 e (UE) n.º 283/2014, e a Decisão n.º 541/2014/UE, e revoga o Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (JO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

⁶⁷ Comunicação à Comissão – *Revision of the Internal Control Framework* (não traduzido para português), C(2017) 2373, adotada em 19.4.2017 (Princípio 8, Característica 8.2).

- as regras que regem a elegibilidade dos custos serão simplificadas, em conformidade com as disposições do Regulamento Financeiro;

- é dada regularmente formação e são realizadas ações de sensibilização sobre questões relacionadas com fraudes e irregularidades a todo o pessoal envolvido na gestão dos contratos, bem como aos auditores e controladores que verificam no local as declarações dos beneficiários.

O processo de reforço da fiabilidade do gestor orçamental delegado baseia-se na capacidade dos sistemas de controlo em vigor para detetar deficiências significativas e/ou repetitivas. Os sistemas de controlo são compostos por diferentes elementos: supervisão e verificação das operações, verificações *ex ante*, controlos *ex post* e auditorias do Serviço de Auditoria Interna e do Tribunal de Contas Europeu, bem como auditorias no domínio da saúde e dos alimentos realizadas pela DG SANTE nos Estados-Membros da UE e em países terceiros. Todos os intervenientes desempenham um papel essencial na prevenção e deteção de fraudes.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND ⁶⁸	dos países da EFTA ⁶⁹	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁷⁰	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	03.02.06 - Contribuir para um elevado nível de saúde e bem-estar humano, animal e vegetal	DD	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

⁶⁸ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁶⁹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷⁰ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número 1	Mercado Único, Inovação e Digital
--	-------------	-----------------------------------

DG SANTE			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 e seguintes	TOTAL
ODotações operacionais							
03.02 06 Contribuir para um elevado nível de saúde e bem-estar humano, animal e vegetal	Autorizações	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)	0	0	0	0	0
TOTAL das dotações para a DG SANTE	Autorizações	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	=1b+3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

OTOTAL das dotações operacionais	Autorizações	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		-6					
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	=5+ 6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)					
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Pagamentos	=5+ 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com «dados orçamentais de natureza administrativa» a inserir em primeiro lugar no [anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V das regras internas), que é carregado no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 e seguintes	TOTAL
DG SANTE						
○ Recursos humanos		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Outras despesas de administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG SANTE	Dotações	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	---	-------	-------	-------	-------	-------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 e seguintes	TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Pagamentos	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

do quadro financeiro plurianual						
---------------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano		Ano		Ano		Ano		TOTAL	
			2024		2025		2026		2027 e seguintes			
			REALIZAÇÕES									
	Tipo[1]	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2												
- Realização	Estudo sobre as modalidades de utilização de novas tecnologias e digitalização para facilitar a aplicação e a execução das regras em matéria de bem-estar dos animais durante o transporte.			0,250								0,250
- Realização	Desenvolvimento do sistema no TRACES				0,800		0,600					1,400
- Realização	Manutenção do TRACES				0,050		0,200		0,200			0,450
- Realização	Desenvolvimento da aplicação digital								0,300			0,300
Subtotal do objetivo específico n.º 2				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
Totais				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 e seguintes	TOTAL
--	--------------------	--------------------	--------------------	------------------------------------	--------------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual					
Recursos humanos ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Outras despesas de administrativas	0	0,000	0,000	0,000	0
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

<u>com exclusão da RUBRICA 7[2]</u> do quadro financeiro plurianual					
Recursos humanos					
Outras despesas de natureza administrativa					
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual					

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

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão parcialmente cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e / ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

⁷¹

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027 e seguintes
OLugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)				
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	3,5	3,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (nas delegações)				
01 01 01 01 (investigação indireta)				
01 01 01 11 (investigação direta)				
Outras rubricas orçamentais (especificar)				
O Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)⁷²				
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global»)				
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)				
XX 01 xx yy zz⁷³	- na sede			
	- nas delegações			
01 01 01 02 (AC, PND e TT - investigação indireta)				
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)				
Outras rubricas orçamentais (especificar)				
TOTAL	3,5	3,5	6,5	6,5

XX corresponde ao domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão parcialmente cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e / ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	A AD desempenhará todas as tarefas que envolvam relações com os Estados-Membros, os centros de referência e as partes interessadas, bem como qualquer preparação de legislação.
Pessoal externo	

⁷² AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁷³ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta / iniciativa:

- pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

2 400 milhões de EUR de despesas operacionais ao abrigo da rubrica orçamental 03.02.06 nos anos de 2024 a 2027 serão cobertos por reafetação interna no âmbito da rubrica orçamental.

- requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e / ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes, bem como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta / iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros
- prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁷⁴	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁷⁴ O ano N é o do início da aplicação da proposta / iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de aplicação previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - noutras receitas
 - indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa ⁷⁵						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

[...]

Outras observações (p. ex., método / fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

[...]

⁷⁵

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.