

COM(2023) 770 final

ASSEMBLÉE NATIONALE
QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT
SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 21 février 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 21 février 2024

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil

Bruxelles, le 7 décembre 2023
(OR. en)

16405/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0448(COD)**

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

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	7 décembre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 770 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 770 final.

p.j.: COM(2023) 770 final



Bruxelles, le 7.12.2023
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes,
modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE)
n° 1/2005 du Conseil**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

Motifs

Dans le contexte de la stratégie «De la ferme à la table»¹, la Commission a annoncé son intention de réviser la législation de l'Union relative au bien-être animal, notamment au bien-être animal durant le transport. Cette révision s'inscrit dans le cadre du programme de travail de la Commission pour 2023². La législation de l'Union relative au bien-être animal a été élaborée en 1974, dans l'objectif d'améliorer le bien-être animal et de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur. La législation actuelle sur la protection des animaux pendant le transport a été adoptée en 2004 [règlement (CE) n° 1/2005³, le «règlement “Transport”»].

La Commission a réalisé un bilan de qualité de la législation de l'Union relative au bien-être animal⁴, qui s'est conclu en 2022. Celui-ci a montré que les possibilités offertes par les progrès significatifs réalisés en matière scientifique et technologique, les changements de préférences sociétales et les enjeux croissants en matière de durabilité ne sont pas reflétés dans l'actuelle réglementation. En outre, les règles actuelles sont difficiles à mettre en œuvre et à faire respecter, ce qui se traduit par un niveau fragmenté et non optimal de bien-être animal pendant le transport et par des conditions de concurrence inégales sur le marché intérieur de l'Union. Dans le cadre de son évaluation de la stratégie de l'Union pour le bien-être des animaux (2012-2015)⁵, la Commission a également constaté qu'il subsistait des risques de non-conformité relatifs au transport des animaux.

À plusieurs reprises dans ses conclusions, le Conseil a souligné la nécessité de mettre en place des normes plus strictes en matière de bien-être animal lorsque les animaux sont déplacés dans le contexte d'une activité économique⁶. En particulier, dans ses conclusions sur le bien-être animal⁷ du 16 décembre 2019, le Conseil souligne que le bien-être animal devrait être garanti pendant le transport international longue distance des animaux vivants, y compris vers des pays tiers.

¹ Communication de la Commission – Une stratégie «De la ferme à la table» pour un système alimentaire équitable, sain et respectueux de l'environnement [COM(2020) 381 final].

² Commission européenne, *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Programme de travail de la Commission pour 2023, Une Union qui montre sa fermeté et son unité* [COM(2022) 548 final].

³ Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1).

⁴ Commission européenne, *Document de travail des services de la Commission, Bilan de qualité, Législation de l'UE sur le bien-être animal* [SWD(2022)328 final].

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Conseil de l'Union européenne, *Conclusions du Conseil sur un label européen en matière de bien-être animal*, 15 décembre 2020 (réf. 14047/20); Conseil de l'Union européenne, *Conclusions du Conseil sur le bien-être des animaux pendant le transport maritime sur de longues distances vers des pays tiers*, 28 juin 2021 (réf. 10235/21).

⁷ Conclusions du Conseil sur le bien-être animal, partie intégrante d'une production animale durable – Conclusions du Conseil (16 décembre 2019).

Dans sa résolution sur la stratégie «De la ferme à la table»⁸, le Parlement européen a souligné «qu'il importe de tenir compte des derniers progrès de la science en matière de bien-être animal et de répondre aux demandes du public, des milieux politiques et du marché qui s'expriment en faveur de normes plus strictes dans ce domaine». Par ailleurs, en 2022, à la suite du rapport de sa commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport (commission ANIT), le Parlement européen a adopté sa recommandation sur la protection des animaux pendant le transport, par laquelle il invite à réviser le règlement «Transport»⁹.

Dans son rapport spécial de 2018¹⁰, la Cour des comptes européenne a conclu que des faiblesses persistaient pendant le transport. En janvier 2023, elle a publié une étude sur la législation de l'Union en matière de bien-être des animaux pendant le transport¹¹ dans laquelle il était fait état de préoccupations similaires.

Objectifs

La présente révision vise à contribuer à une production agricole et alimentaire durable en garantissant un niveau plus élevé de bien-être animal et en évitant les distorsions sur le marché intérieur, concourant ainsi à une transition vers un système alimentaire économiquement, environnementalement et socialement durable, tel que prévu dans la stratégie «De la ferme à la table». C'est la raison pour laquelle la présente proposition introduit des mesures qui favorisent l'abattage des animaux au niveau local, remplaçant ainsi le transport d'animaux vivants par le transport de carcasses et de viande. Ces mesures aideront dès lors à renforcer le principe des chaînes d'approvisionnement courtes tout en protégeant les animaux en évitant les transports de longue durée vers les abattoirs.

Les transports à d'autres fins que l'abattage devraient être limités et l'intention devrait être de les remplacer autant que possible, à terme, par des transports d'embryons, de sperme et produits assimilés, qui sont beaucoup plus efficaces en ce qui concerne les quantités d'animaux transportés, mais aussi plus respectueux de l'environnement et plus économiques.

Les objectifs généraux de la proposition sont les suivants:

- contribuer à une production agroalimentaire durable;
- garantir un niveau de bien-être animal plus élevé;
- rapprocher les exigences en matière de bien-être animal des données scientifiques les plus récentes;
- répondre aux demandes sociétales;
- faciliter l'application des règles (notamment par la numérisation);

⁸ Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2021 sur une stratégie «De la ferme à la table» pour un système alimentaire équitable, sain et respectueux de l'environnement [2020/2260(INI)].

⁹ Recommandation du Parlement européen du 20 janvier 2022 à l'intention du Conseil et de la Commission à la suite de l'enquête sur les allégations d'infraction et de mauvaise administration dans l'application du droit de l'Union en ce qui concerne la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union [2021/2736(RSP)].

¹⁰ Bien-être animal dans l'UE: réduire la fracture entre des objectifs ambitieux et la réalité de la mise en œuvre, Cour des comptes européenne, 2018.

¹¹ Transport d'animaux vivants dans l'UE: défis et pistes d'action, Cour des comptes européenne, 2023.

- garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, tant pour les animaux d'élevage que pour les animaux transportés à d'autres fins économiques.

Plus particulièrement, les objectifs de la présente révision sont, entre autres, les suivants:

- réduire les problèmes de bien-être animal liés aux transports de longue durée et aux déchargements et rechargements répétés motivés par les multiples périodes de repos requises;
- garantir que les animaux disposent de davantage d'espace lors du transport;
- améliorer les conditions de transport des animaux vulnérables;
- éviter d'exposer les animaux à des températures extrêmes;
- faciliter l'application des règles de l'Union en matière de protection des animaux, notamment grâce à la numérisation;
- mieux protéger les animaux exportés vers des pays tiers;
- mieux protéger les chats et les chiens transportés dans le cadre d'une activité économique.

La présente proposition législative est adoptée en même temps qu'une proposition législative relative au bien-être des chiens et des chats et à leur traçabilité. Les deux propositions sont cohérentes l'une avec l'autre.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition est cohérente avec les règles de l'Union en matière de contrôles officiels dans la chaîne agroalimentaire¹². Elle est également cohérente avec la proposition de la Commission d'établir des règles en matière de bien-être des chiens et des chats élevés et détenus dans des établissements et d'améliorer la traçabilité des chiens et des chats mis sur le marché et fournis dans l'Union.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition est cohérente avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie «De la ferme à la table».

Elle est destinée à fonctionner en synergie avec d'autres initiatives et politiques de l'Union concernant tant les animaux vivants que le transport, en particulier la politique de l'Union en matière de santé animale¹³, les règles de l'Union relatives aux durées de conduite, aux pauses

¹² Règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques (JO L 95 du 7.4.2017, p. 1).

¹³ Règlement (UE) 2016/429 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux maladies animales transmissibles et modifiant et abrogeant certains actes dans le domaine de la santé animale («législation sur la santé animale») (JO L 84 du 31.3.2016, p. 1).

et aux temps de repos pour les conducteurs de camion¹⁴, et les règles relatives à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques¹⁵.

La politique commerciale de l'Union joue aussi un rôle dans la promotion de normes plus strictes en matière de bien-être animal. La proposition contient de nouvelles dispositions, plus claires, concernant les règles relatives au bien-être animal applicables au transport d'animaux vivants d'un pays tiers vers l'Union, ainsi que des dispositions concernant les règles relatives au bien-être animal applicables au transport d'animaux vivants de l'Union vers un pays tiers de destination. Dans les deux cas (importations et exportations), les opérateurs doivent veiller à ce que les règles de l'Union relatives au bien-être animal soient respectées depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination. Une période de transition de cinq ans est prévue dans les deux cas afin de permettre aux opérateurs de s'adapter.

Enfin, les règles en matière de protection des données (en particulier le règlement général sur la protection des données) s'appliquent aux dispositions relatives au suivi des véhicules en temps réel.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 43 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), compte tenu du fait qu'il est nécessaire d'éliminer les obstacles au transport d'animaux vivants qui portent atteinte au marché intérieur des produits d'origine animale afin de garantir le bon fonctionnement des organisations des marchés des animaux et des produits d'origine animale, tout en garantissant un niveau élevé de protection du bien-être animal.

La proposition est également fondée sur l'article 114 du TFUE étant donné qu'elle vise également à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, en ce qui concerne non seulement les animaux relevant de la PAC mais aussi d'autres animaux, tels que les chats et les chiens, les animaux à fourrure, certains types d'animaux sauvages et les animaux utilisés à des fins scientifiques, et va donc au-delà de la production agricole et alimentaire.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les animaux font souvent l'objet d'un transport transfrontière; 1,4 milliard d'animaux terrestres sont transportés chaque année entre les États membres de l'Union. Les problèmes de bien-être animal recensés, y compris leurs facteurs sous-jacents, se posent dans toute l'Union, bien qu'à des degrés divers dans les différents États membres. Enfin, les problèmes en matière de bien-être animal recensés ont des conséquences transfrontières et constituent notamment des menaces pour la santé publique, telles qu'une résistance aux antimicrobiens. En effet, comme établi par l'EFSA¹⁶, le transport d'animaux accroît le risque de transmission de bactéries résistantes aux antimicrobiens entre les animaux (en raison de plusieurs facteurs

¹⁴ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

¹⁵ Directive 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relative à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques (JO L 276 du 20.10.2010, p. 33).

¹⁶ EFSA, groupe scientifique sur les dangers biologiques (BIOHAZ), Koutsoumanis, K. et al., «Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport», *EFSA Journal*, Vol. 20, Issue 10 (e07586), Wiley, 2022, p. 1-93. 10.2903/j.efsa.2022.7586.

de risque, tels que le contact entre animaux, la durée du transport, la transmission par voie aérienne dans les véhicules, ou des conditions environnementales défavorables, telles que la température). Cette propagation accrue de la résistance aux antimicrobiens (RAM) chez les animaux a des conséquences indirectes pour la RAM chez l'homme.

Une action à l'échelle nationale ne devrait pas entraîner une amélioration significative du bien-être animal et ne répondrait qu'en partie aux préoccupations des citoyens. Si le règlement (CE) n° 1/2005 régit déjà cette matière et, partant, limite la marge dont disposent les États membres pour adopter des règles au niveau national, des divergences importantes subsistent dans les règles nationales sur des aspects essentiels (par exemple les conditions de transport des animaux vulnérables à l'intérieur d'un État membre, les dispositions en matière d'exportation des animaux, les dispositions en matière de transport maritime des animaux), ce qui nuit au bon fonctionnement du marché intérieur et à l'égalité de concurrence entre les opérateurs. La poursuite d'actions à l'échelle nationale entraînerait une plus grande fragmentation des exigences en la matière et des différences plus marquées dans les niveaux de bien-être animal entre les États membres. Par ailleurs, les États membres appliquent certaines dispositions et font respecter les règles de façon différente, créant ainsi également des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur. En outre, les règles nationales ne pouvant s'appliquer aux transports transfrontières en provenance d'autres États membres, les mouvements transfrontières sont un vecteur d'abaissement des normes en matière de bien-être animal.

Les exigences en matière de bien-être animal liées au transport au niveau de l'Union requièrent une approche harmonisée et peuvent donc être régies efficacement au niveau de l'Union. La présente proposition contient un ensemble de règles homogènes et débouchera donc sur des dispositions uniformes et plus claires en ce qui concerne le transport des animaux et sur une meilleure utilisation des technologies disponibles. La révision garantira donc une égalité des conditions de concurrence aux opérateurs au sein du marché intérieur, facilitera le commerce d'animaux à l'intérieur de l'Union, et permettra une surveillance réglementaire plus efficace.

Compte tenu de ces éléments, une action de l'Union est justifiée: elle permettrait de mettre en place une approche cohérente de manière plus efficace et plus efficiente qu'une action prise par les États membres de manière individuelle et indépendante.

- **Proportionnalité**

Les mesures proposées visent à trouver un équilibre entre un niveau élevé de bien-être animal et l'incidence des mesures sur les opérateurs concernés. Les conditions supplémentaires en matière d'exportation d'animaux vers des pays tiers garantissent le respect des dispositions du présent règlement jusqu'au lieu de destination du pays tiers concerné, codifiant ainsi la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne à cet égard. Étant donné que l'autre solution, consistant à interdire les exportations d'animaux vivants vers des pays tiers, aurait des effets préjudiciables sur le secteur, les conditions d'exportation plus strictes visent à améliorer le bien-être des animaux tout en faisant en sorte que les opérations restent économiquement réalisables. De même, les mesures relatives aux durées maximales de voyage sont conçues de manière à ne pas avoir d'incidence sur la plupart des activités de transport.

L'application de mesures d'atténuation proportionnées lors du transport d'animaux pendant des périodes de températures élevées ou basses permettra de préserver le bien-être de ces derniers.

La présente proposition prévoit des périodes de transition afin de permettre aux différents acteurs du secteur de s'adapter progressivement. Pour les nouvelles règles relatives aux durées maximales de voyage, notamment aux durées maximales de voyage des veaux non sevrés, l'espace disponible, les exportations, les importations, l'âge et le poids minimaux des veaux non sevrés, et le suivi en temps réel, la période de transition est fixée à cinq ans. Pour les nouvelles règles relatives au transport des chats et des chiens, la période de transition est de trois ans.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que les dispositions actuelles sont édictées dans un règlement, l'instrument approprié pour les modifier est un règlement.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La législation de l'Union en matière de bien-être animal a fait l'objet d'un bilan de qualité, concernant notamment le transport des animaux vivants.

Le bilan de qualité a établi que le niveau de bien-être animal dans l'Union n'était pas optimal et que certaines distorsions sur le marché intérieur avaient une incidence sur les agriculteurs et d'autres opérateurs du secteur alimentaire. Des problèmes persistent concernant les voyages de longue durée, le transport à des températures extrêmes et le transport d'animaux vulnérables, tels que les veaux non sevrés et les animaux gravides. En outre, il est difficile, en pratique, de concilier les durées de voyage par espèce prévues par le règlement «Transport» et les durées de conduite prévues par le règlement (CE) n° 561/2006 relatif à certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹⁷. Par ailleurs, les règles actuelles ne couvrent pas adéquatement les évolutions scientifiques et technologiques et les futurs enjeux en matière de durabilité.

En mai 2022, le comité d'examen de la réglementation a rendu un avis positif sur le bilan de qualité, assorti d'un certain nombre de recommandations.

- **Consultation des parties intéressées**

Aperçu des activités de consultation

En juillet 2021, la Commission a publié une analyse d'impact initiale¹⁸ présentant les options stratégiques à examiner dans l'analyse d'impact. Après analyse des 983 contributions reçues, quatre campagnes ont été mises en évidence et 525 contributions individuelles ont été jugées dignes d'intérêt en ce qui concerne la protection des animaux pendant le transport.

¹⁷ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

¹⁸

Disponible sur la plateforme «Donnez votre avis» de la Commission européenne:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Bien-etre-animal-Revision-de-la-legislation-de-lUnion_fr

Lors d'une consultation publique¹⁹ menée d'octobre 2021 à janvier 2022, près de 60 000 réponses ont été reçues concernant le caractère adéquat des règles actuelles et la manière dont elles pourraient être améliorées.

En outre, le 9 décembre 2021, la Commission a organisé une journée de conférence des parties intéressées²⁰ concernant le bien-être animal, qui a rassemblé près de 500 participants.

L'analyse d'impact initiale, la consultation publique et la conférence des parties intéressées ont couvert différents aspects de la révision en cours de la législation de l'Union relative au bien-être animal, notamment en ce qui concerne les règles en matière de bien-être animal pendant le transport.

Dans l'étude externe réalisée à l'appui de l'analyse d'impact, des activités de consultation ciblées ont été entreprises, dont neuf entretiens exploratoires, une enquête ciblée avec 68 réponses analysées, 43 entretiens dans le cadre d'études de cas, et d'autres contributions apportées dans le cadre de deux groupes de réflexion et d'un atelier.

Enfin, dans le cadre de la plateforme de l'Union sur le bien-être animal, un sous-groupe chargé du transport des animaux a été créé, composé d'experts des États membres, d'organisations professionnelles, d'organisations de la société civile et d'un expert indépendant. La Commission a organisé dix réunions afin de discuter des principales options stratégiques envisagées pour la proposition, dont les comptes rendus sont publiés sur le site web de la Commission.

Les pays tiers possédant de l'expérience en matière de transport de bétail ont contribué à ces consultations.

Principaux résultats des activités de consultation

Citoyens

Les citoyens sont favorables à une limitation de la durée de voyage et à une interdiction des exportations vers des pays tiers, en particulier si les animaux sont destinés à l'abattage. En ce qui concerne les animaux vulnérables, en particulier les animaux non sevrés, les citoyens préfèrent que leur transport soit interdit.

Les citoyens sont également favorables à des exigences spécifiques en fonction des espèces.

ONG de défense du bien-être animal

Les organisations de défense du bien-être animal voudraient elles aussi que les durées de voyage soient limitées et que l'exportation vers des pays tiers soit interdite. Certaines organisations souhaiteraient que le transport soit totalement interdit. Les animaux vulnérables ne devraient, selon elles, pas être transportés.

Pour les autres catégories d'animaux, elles sont en faveur de dispositions spécifiques selon l'espèce et d'une mise à niveau des moyens technologiques utilisés pour permettre une meilleure application de la législation. Les organisations de défense du bien-être animal souhaitent également une harmonisation des sanctions.

¹⁹ Disponible sur la plateforme «Donnez votre avis» de la Commission européenne:
https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_fr

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.
https://commission.europa.eu/events/eu-animal-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_en

Opérateurs économiques

Les opérateurs économiques (en particulier les producteurs) sont les moins favorables à une limitation des durées de voyage. La plupart des opérateurs économiques sont favorables à des dispositions spécifiques aux espèces plutôt qu'à une interdiction du transport de certaines catégories d'animaux.

Les opérateurs soulignent la nécessité de veiller à une meilleure application de la législation plutôt que d'établir de nouvelles règles, et sont favorables à l'utilisation des nouvelles technologies à cet effet.

Autorités nationales

De manière générale, les autorités nationales: ne sont pas favorables à une interdiction totale des exportations d'animaux vivants, mais elles soutiennent massivement l'introduction de mesures plus strictes concernant les animaux non sevrés et les autres animaux vulnérables, ainsi que l'introduction de durées de voyage maximales.

Concernant les nouvelles technologies, les autorités nationales sont généralement favorables à l'introduction d'une application numérique au niveau de l'Union afin de réduire les frais administratifs et de faciliter l'échange de données entre les États membres.

Prise en considération des résultats par la Commission

Les résultats des activités de consultation ont permis de mieux cerner les difficultés rencontrées actuellement dans la mise en œuvre du règlement, mais aussi à éclairer les options stratégiques et à apprécier leurs effets, par exemple à évaluer leur incidence sur les opérateurs ou la mesure dans laquelle la législation révisée répondrait aux préoccupations des citoyens.

Les données collectées auprès des parties prenantes ont également contribué à définir les périodes de transition et à garantir la proportionnalité des mesures.

• **Obtention et utilisation d'expertise**

Méthode utilisée

La Commission a sollicité l'expertise de l'EFSA, qui a rendu cinq avis scientifiques en 2022 (voir considérant 4 de la proposition) sur la protection des animaux pendant le transport concernant les équidés, les bovins, les petits ruminants, les porcins, les oiseaux domestiques, et les lapins.

Les normes internationales en matière de protection des animaux pendant le transport par mer, par route et par air adoptées par l'Organisation mondiale de la santé animale²¹ ont également été prises en considération dans la proposition.

Tous les rapports d'audit pertinents des services de la Commission ont été utilisés, ainsi que les sources ou bases de données statistiques pertinentes [Eurostat, Trade Control and Expert System (TRACES), etc.].

Une étude externe²² a été réalisée à l'appui de l'analyse d'impact accompagnant la révision de la législation de l'Union relative au bien-être animal pendant le transport. Cette étude a

²¹ [Organisation mondiale de la santé animale, Normes en matière de bien-être animal pendant le transport](#)

²² Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals*

permis de recueillir des informations et des données sur les incidences et les coûts des mesures et options initialement proposées pour les parties intéressées.

En outre, une étude²³ relative à l'évaluation des incidences cumulées des deux paquets de mesures et options proposés a été réalisée. Cette étude présente les résultats d'une analyse de la chaîne d'approvisionnement (réalisée par un expert externe) et une modélisation (réalisée par le Centre commun de recherche de la Commission) des incidences des changements dans les coûts de production, tels que recensés dans l'analyse de la chaîne d'approvisionnement, sur les niveaux de production, les prix à la consommation, les exportations et les importations. L'étude contient une évaluation des incidences des deux paquets sur la sécurité alimentaire et le caractère abordable des denrées alimentaires (réalisée par le Centre commun de recherche de la Commission).

De plus, les études de deux projets pilotes, commandées par la Commission à la demande du Parlement européen, sur le transport des veaux laitiers non sevrés²⁴ et des vaches en fin de carrière laitière²⁵, ont été prises en considération. Il a également été tenu compte du document d'analyse de la Cour des comptes²⁶ sur le transport des animaux vivants dans l'Union.

Enfin, en 2022 et 2023, la Commission a consulté le sous-groupe chargé du transport créé dans le cadre de la plateforme de l'Union sur le bien-être animal. La Commission a aussi organisé plusieurs réunions consultatives avec différentes parties intéressées concernées par la révision.

Résumé des avis reçus et pris en considération

Les recommandations de l'EFSA ont été prises en considération dans la proposition, en particulier en ce qui concerne:

- la limitation des durées de voyage,
- l'augmentation de l'espace disponible,
- l'établissement de températures critiques maximales pendant le transport.

Les recommandations ont été modulées dans la proposition afin de garantir la faisabilité technique et économique des changements proposés.

Les rapports d'audit et les consultations avec les points de contact nationaux pour le transport des animaux ont fourni des informations et des bonnes pratiques.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

during transport, Office des publications de l'Union européenne, 2023, section 5.2.1., doi: 10.2875/110728 (étude «Transport»).

²³ Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport*, 2023, doi: 10.2875/061480.

²⁴ Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening: final report*, Office des publications de l'Union européenne, 2022.

²⁵ Commission européenne, direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows: final report*, Office des publications de l'Union européenne, 2022.

²⁶ Cour des comptes européenne, Document d'analyse 03/2023 «Transport d'animaux vivants dans l'UE: défis et pistes d'action». https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_FR.pdf

Les avis de l'EFSA, les recommandations internationales, les rapports d'audit et les comptes rendus des discussions avec les points de contact nationaux et avec le sous-groupe chargé du transport de la plateforme sur le bien-être animal sont tous mis à la disposition du public sur l'internet. Les deux études externes à l'appui de l'analyse d'impact ont également été publiées par la Commission européenne.

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact porte sur six mesures: les durées de voyage et l'espace disponible, les exportations vers des pays tiers, le transport des animaux vulnérables, le transport à des températures élevées, les nouvelles technologies pour le suivi et les contrôles, et le transport des chats et des chiens.

Les mesures respectent le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», étant donné que la mise en œuvre de toutes les mesures choisies (limitation des durées de voyage mais augmentation de l'espace disponible pour les animaux dans les camions) aurait globalement une incidence négligeable sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

En outre, la proposition respecte le principe du «numérique par défaut», étant donné qu'il est prévu de numériser les certificats et les autorisations présentés au format papier au titre de l'actuel règlement.

Durées maximales de voyage et espace disponible pendant le transport

Les options évaluées dans l'analyse d'impact sont les suivantes:

1. une durée maximale de voyage de 12 heures pour tous les animaux, et une révision des règles en matière d'espace disponible conformément à l'EFSA, ou
2. une durée maximale de voyage de 9 heures pour les animaux destinés à l'abattage, et de 21 heures (avec un temps de repos d'au moins une heure après 10 heures de transport) + 24 heures de repos avec déchargement + 21 heures (avec un temps de repos d'au moins une heure après 10 heures de transport) pour les autres animaux, et une révision des règles en matière d'espace disponible conformément à l'EFSA.

L'analyse d'impact conclut que la seconde option est privilégiée. Celle-ci s'articule bien avec les règles de l'Union relatives aux droits sociaux des conducteurs²⁷. La présente proposition reflète ce choix et prévoit une période de transition de cinq ans pour mettre ces mesures en œuvre.

La limitation des durées de voyage aura un effet positif important sur le bien-être animal, tant pour les animaux destinés à l'abattage que pour les animaux transportés à d'autres fins. Cet effet positif ne résulte pas seulement de la limitation de la durée de voyage, mais aussi de la limitation de la fréquence des déchargements et des rechargements, qui est associée à des problèmes de stress et de bien-être (s'il n'y a actuellement pas de limitation du nombre de

²⁷ La mesure prévoyant une durée maximale de voyage de 9 heures pour les animaux destinés à l'abattage est conforme aux règles de l'Union relatives aux droits sociaux des conducteurs, qui prévoient un maximum de 9 heures de conduite en cas de conducteur unique. La mesure relative aux animaux transportés à d'autres fins permet également un alignement sur la législation de l'Union relative aux droits sociaux des conducteurs dans le cas où il y a deux conducteurs. En effet, pour deux conducteurs, la législation de l'Union relative aux droits sociaux des conducteurs prévoit un maximum de 19 heures de conduite. Étant donné que les durées de voyage prévues dans la présente proposition incluent le chargement et le déchargement des animaux (avec une durée estimée à une heure pour le chargement des animaux et à une heure pour leur déchargement), cela correspond à la durée de voyage maximale de 21 heures.

déchargements par temps de repos de 24 heures, les nouvelles règles ne le permettront pas pour les animaux destinés à l'abattage et ne permettront qu'un seul repos de ce type avec déchargement pour les animaux transportés à d'autres fins). Chaque année, 2,6 millions de mammifères destinés à l'abattage sont transportés pendant une durée supérieure à 9 heures, et chaque année, 1 million d'animaux sont transportés pendant plus de 42 heures dans le cadre d'autres types de trajets entre les États membres.

En ce qui concerne les animaux transportés en vue de leur abattage, l'option privilégiée ne devrait pas avoir d'incidences économiques majeures étant donné que relativement peu de trajets effectués dans l'Union dépassent 9 heures (entre 0,3 % et 3,4 % des animaux transportés à des fins d'abattage entre les États membres, selon l'espèce).

Au sein de l'Union, les durées de voyage proposées pour les animaux transportés à des fins d'engraissement et de production auraient une incidence sur 1,4 % des bovins et 0,2 % des porcins. Les durées de voyage proposées pour les animaux transportés à des fins de reproduction auraient une incidence sur 9 % à 16 % des bovins, caprins, porcins et ovins transportés entre les États membres. Cela devrait donc également avoir des incidences économiques limitées sur les opérateurs.

Combinées à l'augmentation de l'espace disponible dans les camions, conformément à l'avis de l'EFSA, ces mesures devraient avoir des effets positifs significatifs sur le bien-être animal, et engendrer des coûts additionnels pour les transporteurs en raison de la nécessité d'acheter des camions supplémentaires, étant donné que les nouvelles règles devraient entraîner une augmentation du nombre d'heures de transport et des coûts.

Au niveau de l'Union, les coûts nets agrégés annuels varient en fonction des espèces et des catégories d'animaux transportés, allant de 35 millions d'EUR pour le transport des poules pondeuses à 1 069 millions d'EUR pour le transport des bovins de boucherie. L'essentiel de ces coûts correspond à l'augmentation de l'espace disponible et est supporté par les transporteurs. Ces données agrégées sont liées aux grandes quantités d'aliments d'origine animale produites dans l'Union (et donc, au grand nombre d'animaux transportés). En moyenne, cela correspond à une augmentation des coûts de production de 1,4 centime d'EUR par kilo de viande, de lait ou d'œufs produit. L'incidence sur les prix à la consommation, telle que décrite ci-après dans la section «Évaluation globale», correspond à une amélioration des conditions de bien-être animal pendant le transport qui répond largement à la demande des citoyens de l'Union, telle qu'illustrée par les résultats de l'Eurobaromètre 2023 dont il ressortait que 83 % de ces citoyens demandaient que ces conditions soient améliorées.

En ce qui concerne les incidences sociales, une augmentation du nombre de transports nécessaires se traduirait par un besoin accru de conducteurs. En ce qui concerne les incidences environnementales, si la réduction des durées de voyage permet de réduire les émissions, l'augmentation de l'espace disponible entraîne une hausse des émissions. L'analyse d'impact montre que l'effet combiné de ces mesures est une hausse marginale des émissions.

Exportation d'animaux vivants

Les options évaluées dans l'analyse d'impact sont les suivantes:

1. l'interdiction des exportations de ruminants; ou
2. de nouvelles règles renforcées en matière d'importation, notamment des règles visant à garantir que les mesures relatives aux durées de voyage et à l'espace disponible sont appliquées jusqu'au lieu de destination, qu'un responsable du bien-

être animal est présent à bord des navires, et que les navires battent pavillon blanc ou gris conformément aux règles de sécurité maritime.

L'analyse d'impact conclut que la seconde option est privilégiée. La présente proposition reflète cette option privilégiée et prévoit une période de transition de cinq ans pour mettre ces mesures en œuvre.

Des exportations soumises à des conditions plus strictes (notamment des règles relatives aux durées maximales de voyage pour le transport routier et des exigences plus strictes en matière de sécurité maritime pour les navires de transport du bétail) se traduiraient par des améliorations significatives du bien-être animal.

Pour le transport routier, si le nombre de kilomètres parcourus peut être réduit, les opérateurs devront néanmoins mettre les camions à niveau pour accroître l'espace disponible.

Concernant le transport maritime, le coût moyen de formation d'un responsable du bien-être animal est estimé à 241 EUR par personne et par an. On pourrait s'attendre à une augmentation des coûts de mise en œuvre associés à l'option de renforcement des normes pour les navires de transport du bétail.

Les émissions des camions et des navires de transport du bétail ne devraient pas subir de variations significatives, étant donné que par ailleurs le nombre d'animaux transportés ne devrait pas non plus varier de manière significative.

Transport des veaux non sevrés

L'option examinée dans l'analyse d'impact consiste en deux mesures applicables aux veaux non sevrés:

1. une durée maximale de voyage de 19 heures pour les veaux non sevrés (9 heures + 1 heure de repos + 9 heures), à condition qu'un système d'alimentation efficace soit en place (période de transition de 5 ans); et
2. un âge minimal de 5 semaines et un poids minimal de 50 kg pour le transport des veaux non sevrés (période de transition de 2 ans).

L'analyse d'impact confirme ces deux mesures dans l'option privilégiée. La présente proposition législative s'écarte de cette conclusion en ce qui concerne la durée de la période de transition pour l'âge et le poids minimaux des veaux non sevrés à transporter, et prévoit une période de transition de cinq ans également dans ce cas. L'objectif est d'atténuer les incidences sur les éleveurs laitiers qui devront s'adapter afin de garder les veaux plus longtemps dans l'exploitation.

La durée maximale de voyage et l'âge et le poids minimaux des animaux transportés permettraient d'améliorer le bien-être des veaux non sevrés, qui sont considérés comme des animaux vulnérables particulièrement exposés aux risques en matière de bien-être et de santé pendant le transport.

Les avancées technologiques relatives à la mise en place d'un système efficace d'alimentation des veaux dans les camions sont en bonne voie, mais ne sont pas encore généralisées; celles-ci permettraient des temps de transport atteignant 19 heures pour les veaux (9 heures de conduite, 1 heure de repos, 9 heures de conduite). Cela permettrait d'atténuer les incidences économiques négatives de la durée maximale de voyage établie à 8 heures en cas d'absence de système d'alimentation efficace, même si les trois États baltes resteraient lésés, puisqu'ils sont actuellement le lieu de départ de voyages de longue durée excédant 19 heures pour le transport des veaux non sevrés. Une période de transition de cinq ans est proposée, compte

tenu du fait que les États membres concernés par cette mesure ont besoin de temps pour restructurer leur secteur. Si l'intervalle d'alimentation serait de 9 heures dans tous les cas, lorsque les veaux sont transportés par transroulier (par exemple, entre l'Irlande et le continent), l'étape du voyage passée sur le transroulier n'est pas prise en compte dans la durée maximale de voyage susmentionnée.

Le coût de l'installation d'un système d'alimentation dans un camion existant est estimé à un montant se situant entre 25 000 EUR et 30 000 EUR, tandis que le coût estimé d'un nouveau camion équipé d'un tel système est d'environ 500 000 EUR. En raison de l'âge plus avancé des veaux, les actuels camions à trois étages devront être convertis en camions à deux étages, ce qui entraînera des coûts limités pour les transporteurs.

Selon les estimations, les nouvelles exigences devraient entraîner une hausse des coûts pour les éleveurs laitiers qui devront garder leurs animaux dans l'exploitation plus longtemps. Cependant, les veaux étant plus forts, leur prix de vente serait plus élevé. Un meilleur état de santé et une mortalité réduite des veaux à l'arrivée grâce à une résilience accrue représentent également des avantages pour les exploitations d'engraissement. Globalement, l'incidence devrait donc être positive pour la plupart des exploitants.

Cette option aurait aussi une incidence positive sur l'environnement, étant donné qu'une durée maximale de voyage plus limitée réduirait les émissions de GES liées au transport.

Transport à des températures très élevées

L'option examinée dans l'analyse d'impact consiste en l'approbation d'un transport de longue durée en fonction des prévisions météorologiques. Si les températures prévues sont comprises entre 25 °C et 30 °C, seuls des trajets courts (max. 9 heures) seraient autorisés de jour, les animaux devant avoir accès à l'eau. Si les températures prévues sont supérieures à 30 °C, seul un transport de nuit (entre 21 heures et 10 heures) serait autorisé. Une période de transition de cinq ans est prévue. L'analyse d'impact confirme qu'il s'agit de l'option privilégiée, qui est également reflétée dans la présente proposition.

L'option permettrait d'améliorer le bien-être des animaux, car elle leur éviterait le stress thermique.

À l'heure actuelle, de nombreux États membres n'autorisent pas les trajets de longue durée lorsque les températures prévues sont supérieures à 30 °C, soit une norme plus stricte que les recommandations de la Commission. Les incidences économiques de cette mesure devraient donc être essentiellement liées au défi logistique que représente le transport d'animaux de nuit lorsque les températures diurnes prévues sont supérieures à 30 °C, mais la mesure permettrait d'uniformiser les règles en la matière dans l'Union. Les transporteurs verront leurs coûts augmenter en raison non seulement des salaires plus élevés liés à la conduite de nuit, mais aussi des frais administratifs majorés lorsque les inspections et les contrôles doivent être effectués pendant la nuit. Une incidence limitée sur les éleveurs et les abattoirs est également attendue.

Aucune incidence sur l'environnement n'est attendue. En ce qui concerne l'incidence sociale, les travailleurs du secteur, en particulier les conducteurs, le personnel des abattoirs et les vétérinaires officiels sont susceptibles de devoir travailler davantage de nuit, ce qui pourrait avoir une incidence supplémentaire sur les besoins de main-d'œuvre.

Nouvelles technologies

Deux options ont été examinées dans l'analyse d'impact. La première option se compose des deux mesures suivantes:

1. le positionnement en temps réel des camions, et
2. une base de données centrale et une application numérique.

La seconde option consistait en des contrôles a posteriori basés sur les tachygraphes, combinés à la base de données centrale et à l'application numérique susvisées.

L'analyse d'impact conclut que la première option est l'option privilégiée, qui est reflétée dans la présente proposition. Elle prévoit que les données GPS des camions seront communiquées par un système automatisé (la base de données centrale de l'Union), lui-même connecté à TRACES, de sorte que l'autorité compétente puisse accéder aux informations sur les temps d'arrivée des camions en certains points (lieu de départ, poste de contrôle, passage de frontières entre États membres, lieu de destination) afin que les autorités compétentes puissent effectuer des contrôles officiels sur la base de ces informations. Étant donné que la réduction de la durée maximale de voyage est l'une des principales mesures visant à atteindre l'objectif stratégique de bien-être animal, cette mesure est nécessaire afin de doter les autorités compétentes des États membres d'outils leur permettant d'effectuer des contrôles officiels de manière efficace.

Les systèmes de suivi en temps réel permettront d'effectuer des contrôles officiels mieux ciblés et plus efficaces avec l'aide de la base de données centrale de l'Union et, partant, d'améliorer le bien-être animal.

Plus de 77 % des camions de transport actuels étant déjà équipés d'un système de suivi, les coûts supportés par les opérateurs pour se conformer aux nouvelles normes seraient marginaux.

La charge administrative pour les transporteurs devrait sensiblement diminuer avec l'utilisation d'un système de suivi automatisé et d'une plateforme informatique.

Le principal coût, bien que limité, concernerait l'élaboration par la Commission de modules dans le système TRACES existant (voir fiche financière législative). Les administrations des États membres devraient supporter des coûts limités liés à la formation du personnel.

Si, en réduisant l'utilisation du papier, la numérisation devrait permettre de réduire les émissions de GES qui y sont associées, une légère augmentation des émissions de GES associées à l'augmentation de l'énergie utilisée est attendue.

Une légère incidence sociale positive est attendue. Si les effectifs administratifs des opérateurs économiques pourraient diminuer, les effectifs nécessaires pour traiter les données collectées dans l'administration publique pourraient augmenter. Pour les opérateurs, la simplification due à la numérisation se traduira par de meilleures conditions de travail.

Une meilleure protection des chats et des chiens transportés à des fins commerciales

Les options évaluées dans l'analyse d'impact sont les suivantes:

1. des dispositions actualisées et plus spécifiques pour le transport des chats et des chiens à des fins économiques, y compris les conditions de température et un âge minimal de 15 semaines pour le transport; ou
2. des dispositions actualisées et plus spécifiques pour les chats et les chiens, mais avec un âge minimal de 12 semaines pour le transport.

L'analyse d'impact conclut que la seconde option est l'option privilégiée, et elle est reflétée dans la présente proposition législative, avec une période de transition de trois ans.

La mesure permettrait d'améliorer le bien-être des chats et des chiens transportés dans le contexte d'une activité économique, pour lesquels des dispositions spécifiques font largement défaut à l'heure actuelle. Par exemple, un âge minimal des animaux à transporter permettra un meilleur développement de l'immunité contre les maladies infectieuses.

Concernant les incidences économiques, les contrôles sanitaires vétérinaires supplémentaires des chats et des chiens pourraient coûter entre 10 EUR et 40 EUR par animal. L'incidence économique des nouvelles exigences en matière d'alimentation et d'abreuvement devrait être limitée, étant donné que des règles relativement similaires s'appliquent déjà. Il est possible que les transporteurs aient aussi à faire face à des coûts supplémentaires liés à l'amélioration ou au remplacement de leurs véhicules actuels en vue de satisfaire aux nouvelles normes. Le prix estimé d'une remorque pour chiens neuve disponible sur le marché, sans climatisation mais adéquatement conçue, se situe entre 1 000 EUR et 3 000 EUR, pour deux à quatre chiens.

Il ne devrait y avoir aucune incidence significative sur l'environnement. En ce qui concerne les incidences sociales, notamment sur la santé humaine, les exigences supplémentaires en matière de vaccination et le relèvement de l'âge minimal des animaux à transporter proposés dans la présente mesure pourraient se traduire par une diminution du nombre d'animaux malades à l'arrivée, ce qui aurait également une incidence positive sur la santé humaine.

Évaluation globale

Le rapport d'analyse d'impact présente également les incidences cumulées attendues des deux paquets d'options, ainsi que leur incidence sur la compétitivité internationale, la sécurité alimentaire, le caractère abordable des denrées alimentaires et les effets distributifs. Il en ressort que, pour les mesures concernant les durées de voyage, l'espace disponible, le transport des veaux non sevrés, les températures élevées et les nouvelles technologies, l'incidence cumulée sur les coûts de production pour le paquet privilégié (paquet 2) représentait, au niveau de l'Union, une augmentation moyenne des coûts de production de 1,4 centime d'EUR par kilo de viande, de lait ou d'œufs par an. Cette augmentation des coûts devrait se produire au cours de la période de transition de cinq ans. La modélisation réalisée a montré que les incidences de cette augmentation limitée des coûts de production sur les niveaux de production, d'importation et d'exportation ainsi que sur les prix à la consommation étaient limitées. En conséquence, les mesures devraient avoir des incidences très limitées sur la compétitivité internationale du secteur de l'élevage de l'Union. De même, aucune incidence significative n'a été constatée concernant la dimension de la sécurité alimentaire liée à la disponibilité (à l'exception d'une réduction marginale de la consommation de volaille). Concernant le caractère abordable des denrées alimentaires, la modélisation montre des incidences sur les prix à la consommation comprises entre 0,06 % et 4,37 %, selon le produit. Cela représente un coût supplémentaire de l'ordre de 2,81 EUR à 14,09 EUR par personne par an, selon le régime alimentaire et les revenus de chacun.

L'analyse d'impact montre que la présente proposition contribuera à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD): elle contribuera à l'ODD 3 «Bonne santé et bien-être», car l'amélioration du bien-être animal pendant le transport contribuera à lutter contre la RAM tant chez l'homme que chez les animaux; elle contribuera également à l'ODD 12 «Consommation et production durables», car la production de denrées alimentaires dans le respect de normes plus strictes en matière de bien-être animal se traduit par un système de production plus responsable.

Avis du comité d'examen de la réglementation concernant l'analyse d'impact

L'analyse d'impact a été présentée au comité d'examen de la réglementation (ci-après le «CER») pour approbation le 30 octobre 2023 et a reçu un avis favorable assorti de réserves le 17 novembre 2023. Dans son avis, le CER a demandé que l'analyse des coûts et avantages soit présentée de manière plus claire, que l'analyse des incidences sur la compétitivité et des incidences distributives dans la chaîne d'approvisionnement soit complétée, et que la comparaison des différentes options soit clarifiée. L'analyse d'impact a été révisée pour tenir compte des recommandations du CER. En particulier, l'analyse de la chaîne d'approvisionnement a été actualisée de sorte qu'elle soit plus exhaustive et reflète mieux les incidences sur les producteurs, et la relation entre l'analyse de la chaîne d'approvisionnement et l'analyse des incidences sur la compétitivité a été clarifiée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Des dispositions plus uniformes – telles que des règles communes en matière de durée maximale de voyage – seront synonymes de simplification pour les opérateurs, ainsi que pour les autorités compétentes, par rapport aux règles actuelles qui diffèrent selon les espèces et les catégories d'animaux. Par ailleurs, des définitions plus claires et un recours moindre à des normes ouvertes se traduiront par une législation plus efficace et plus facile à respecter, puisque les opérateurs économiques ne devront plus effectuer leurs propres évaluations afin de décider des seuils à utiliser pour les différentes dispositions à appliquer.

Un plus grand recours aux outils numériques simplifiera la communication entre les entreprises et les autorités publiques. Le suivi en temps réel des véhicules devrait permettre de mieux planifier, cibler et rationaliser tous les contrôles officiels du transport d'animaux.

Aucune dérogation n'est prévue pour les PME car elles représentent la quasi-totalité des opérateurs économiques concernés et leurs particularités sont donc déjà prises en compte pour la sélection des mesures et la définition des périodes de transition.

- **Droits fondamentaux**

Les dispositions relatives au positionnement en temps réel des véhicules ont été conçues pour garantir la sauvegarde de la protection des données à caractère personnel, conformément au règlement général sur la protection des données.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire de la présente proposition sur le budget de l'Union au cours de la période 2022-2027 du cadre financier pluriannuel (CFP) de l'Union est exposée ci-après. Les détails sont fournis dans la fiche financière jointe à la présente proposition.

Ressources humaines pour la mise en œuvre de la proposition, les études, les audits, la législation tertiaire et les activités internationales: 6,5 équivalents temps plein (ETP) par an à partir de 2026.

Au titre de la rubrique 1 «Contribuer à un niveau élevé de santé humaine, animale et végétale» du cadre financier pluriannuel: 2,4 millions d'EUR pour la période 2024-2027.

Ce montant couvre les éléments suivants:

Coûts ponctuels: étude sur les modalités d'utilisation des nouvelles technologies et de la numérisation pour faciliter la mise en œuvre et l'application des règles en matière de bien-être animal pendant le transport: 250 000 EUR.

Coûts ponctuels: développement du module dans TRACES: 1 400 000 EUR.

Coûts récurrents: maintenance de TRACES: 450 000 EUR par an.

Coûts ponctuels: développement de l'application numérique: 300 000 EUR

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La Commission procède régulièrement à des audits dans les États membres afin de contrôler dans quelle mesure ces derniers respectent le droit de l'Union²⁸. La proposition contient un article sur le réseau d'organes de liaison dans les États membres chargés du bien-être animal pendant le transport. Ce réseau jouera un rôle important pour favoriser une mise en œuvre uniforme du nouveau règlement dans l'ensemble de l'Union.

La Commission a désigné des centres de référence de l'Union pour le bien-être animal qui fournissent une assistance technique pour la mise en œuvre de la législation de l'Union relative au bien-être animal, notamment en matière de transport. La Commission soutient également la formation continue²⁹, qui couvre la protection des animaux pendant le transport, dans le cadre du programme «Une meilleure formation pour des denrées alimentaires plus sûres». La mise en œuvre des nouvelles règles sera également abordée sur la plateforme sur le bien-être animal de l'Union.

Toutes ces activités contribueront à la mise en œuvre de la présente révision. En outre, le degré de mise en œuvre sera visible grâce aux nouvelles exigences en matière de suivi et de rapport concernant les indicateurs, principalement mises en œuvre à l'aide des données TRACES en temps réel, mais aussi à l'aide des rapports des autorités compétentes. Ce rapport de suivi sur la situation en matière de bien-être animal dans l'Union concernant le transport sera présenté cinq ans après la date d'entrée en vigueur du nouveau règlement, et au moins tous les cinq ans par la suite.

Afin de permettre la collecte de données solides après les périodes de transition de cinq ans, un rapport d'évaluation devrait être présenté dix ans après l'entrée en vigueur du règlement.

• Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

Chapitre I: Objet, champ d'application, définitions et dispositions générales

Ce chapitre clarifie le champ d'application de la proposition, contient des définitions et comprend des prescriptions générales applicables à toutes les opérations de transport.

Chapitre II: Autorisations des organisateurs et des transporteurs

Ce chapitre établit les règles et les conditions d'octroi d'autorisations aux organisateurs les habilitant à organiser le transport d'animaux, et aux transporteurs les habilitant à transporter des animaux.

Chapitre III: Moyens de transport

²⁸ Les audits peuvent être consultés à l'adresse suivante: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>

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

Ce chapitre prévoit les conditions d'agrément des véhicules routiers pour le transport des animaux, qui existent déjà dans la législation actuelle. Le transport aérien doit être effectué par des transporteurs membres de l'IATA.

Chapitre IV: Obligations avant le départ

Ce chapitre impose la tenue d'un carnet de route à la fois pour les voyages de longue durée et les voyages de courte durée. Les éleveurs seront responsables de l'aptitude au transport des animaux chargés.

Chapitre V: Obligations pendant le transport et sur le lieu de destination

Ce chapitre porte sur les obligations applicables aux transporteurs pendant le voyage. Les centres de rassemblement sont également couverts.

Ce chapitre prévoit l'obligation de suivi en temps réel des véhicules routiers.

Les transporteurs sont également tenus de collecter des informations sur la base de certains indicateurs, de les analyser et de prendre des mesures correctrices afin d'améliorer le bien-être des animaux transportés.

Chapitre VI: Conditions de transport des animaux terrestres

Ce chapitre prévoit les durées maximales de voyage tant pour les animaux destinés à l'abattage que pour les animaux transportés à d'autres fins. Une durée maximale de voyage spécifique est également définie pour le transport des veaux non sevrés.

Les voyages à des températures extrêmes sont limités dans le temps et soumis à conditions additionnelles.

Chapitre VII: Transport vers et depuis des pays tiers

Ce chapitre prévoit de nouvelles règles en matière de transport d'animaux vers des pays tiers, telles que la certification des organisateurs et des attestations signées par les autorités compétentes des pays tiers avant un transport par navire de transport du bétail.

Les postes de contrôle dans les pays tiers doivent satisfaire à des normes équivalentes à celles applicables dans l'Union.

Chapitre VIII: Obligations des autorités compétentes

Ce chapitre contient des dispositions sur la formation et les certificats d'aptitude professionnelle des opérateurs, ainsi que les exigences en matière de désignation des points de sortie. Le chapitre comprend également des règles sur les organes de liaison nationaux pour le transport des animaux, ainsi que sur l'analyse des données collectées sur la base des indicateurs visés au chapitre V.

Chapitre IX: Sanctions

Ce chapitre contient des dispositions concernant les sanctions pour infractions au règlement, notamment en cas d'infractions graves.

Chapitre X: Dispositions procédurales

Chapitre XI: Autres dispositions

Ce chapitre contient des dispositions sur des mesures nationales plus strictes, la création d'une application numérique afin de faciliter la mise en œuvre et le contrôle de l'application du règlement, ainsi qu'une dérogation concernant les dispositions nationales existantes concernant les régions ultrapériphériques.

Chapitre XII: Dispositions transitoires et finales

Ce chapitre modifie le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil sur les postes de contrôle, imposant que ceux-ci soient adéquatement équipés pour les espèces et catégories d'animaux concernées et mettent un système de réservation à la disposition des organisateurs.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes,
modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE)
n° 1/2005 du Conseil**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2, et son article 114, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen³⁰,

vu l'avis du Comité des régions³¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil³² a établi des règles minimales communes relatives à la protection des animaux pendant le transport. Depuis son adoption, les connaissances scientifiques et technologiques ont évolué. Il existe une meilleure compréhension des besoins en espace disponible et des besoins des animaux pendant le transport, en particulier ceux des animaux non sevrés et des animaux aquatiques. La disponibilité de solutions numériques pour les démarches administratives liées au transport d'animaux a considérablement évolué. Compte tenu de la plus grande sensibilisation des citoyens au bien-être animal et de leurs préoccupations accrues dans ce domaine, ainsi que de la tendance en faveur de méthodes de production plus durables, de nombreux États membres révisent ou adoptent des dispositions nationales allant au-delà des exigences minimales de l'Union. En outre, le bilan de qualité de la législation de l'UE en matière de bien-être animal³³ a révélé, en ce qui concerne le règlement (CE) n° 1/2005, des difficultés liées à l'interprétation, à l'application et au contrôle du respect de certaines dispositions, lesquelles contribuent à des conditions de concurrence inégales pour les différents acteurs. Il est donc nécessaire de réviser

³⁰ JO C du , p. .

³¹ JO C du , p. .

³² Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97, JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

³³ Document de travail des services de la Commission intitulé «Bilan de qualité de la législation de l'UE en matière de bien-être animal », SWD(2022) 328 final du 4.10.2022.

les dispositions relatives à la protection des animaux pendant le transport afin de les mettre en adéquation avec les connaissances scientifiques et technologiques les plus récentes, ainsi que de faciliter leur application et le contrôle de leur respect.

- (2) Le bien-être animal est une valeur de l'Union consacrée à l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE»). L'Union et plusieurs États membres sont en outre signataires de la Convention européenne révisée sur la protection des animaux en transport international³⁴.
- (3) Le transport d'animaux vivants est un élément important de la chaîne agroalimentaire. La protection des animaux pendant le transport est une question d'intérêt public qui influence le comportement des consommateurs envers les produits agricoles. Le présent règlement vise à simplifier les procédures, à réduire la charge administrative et à faciliter le contrôle de l'application de règles harmonisées, tout en garantissant un niveau élevé de protection des animaux pendant le transport. La protection des animaux pendant le transport a une incidence positive sur la santé et le bien-être des animaux et contribue à améliorer la qualité des produits animaux.
- (4) Le présent règlement vise à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, y compris pour les animaux non utilisés pour la production alimentaire, tels que les chats et les chiens, les animaux à fourrure, certains types d'animaux sauvages et les animaux utilisés à des fins scientifiques.
- (5) En 2022, le Parlement européen a adopté des recommandations relatives à la protection des animaux pendant le transport sur la base du rapport de la commission d'enquête sur la protection des animaux pendant le transport, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Union (commission ANIT). Les recommandations invitent la Commission et le Conseil à réexaminer attentivement la législation de l'UE relative à la protection des animaux pendant le transport à la lumière d'une étude scientifique rigoureuse des conséquences du transport sur les animaux de toutes espèces et de tous âges et d'une évaluation approfondie des incidences socioéconomiques, environnementales et sanitaires tenant compte de la diversité des situations et des spécificités géographiques, ainsi que des modes d'élevage dans l'ensemble de l'Union. Le rapport de la commission ANIT a également mis en évidence des lacunes dans la façon dont la législation est actuellement mise en œuvre dans l'ensemble de l'Union et a recommandé l'adoption de mesures telles que la limitation de la durée des voyages, l'interdiction de transport en cas de températures extrêmes et la garantie que le transport d'animaux vers des pays tiers s'effectue dans le respect des principes de protection des animaux tout au long du voyage jusqu'à ce qu'ils atteignent leur destination dans les pays tiers. En outre, le Parlement européen a souligné la nécessité de remplacer le transport d'animaux vivants par un système éthique plus efficace qui privilégie le transport de sperme ou d'embryons plutôt que de bétail d'élevage, et le transport des carcasses et de la viande plutôt que d'animaux destinés à l'abattage.
- (6) En septembre 2022, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (ci-après l'«EFSA») a publié cinq avis scientifiques relatifs aux diverses conséquences et

³⁴ Convention européenne pour la protection des animaux en transport international, Conseil de l'Europe, Chişinau du 6.11.2003, série des traités européens n° 193.

dangers pour le bien-être des petits ruminants³⁵ (ovins et caprins), des équidés³⁶ (chevaux et ânes), des bovins³⁷ (bovins et veaux), des porcs³⁸ et des animaux en conteneurs³⁹, y compris les oiseaux domestiques (poulets, poules pondeuses, dindes, etc.) et les lapins (ci-après les «avis de l'EFSA»). D'une manière générale, les avis de l'EFSA concluent qu'il est nécessaire de fournir davantage d'espace, d'abaisser les températures maximales et de limiter la durée des voyages au minimum pour améliorer la protection des animaux pendant le transport. Par conséquent, le règlement (CE) n° 1/2005 devrait être remplacé par un nouveau règlement qui soit conforme aux connaissances scientifiques et techniques les plus récentes dans ce domaine et aux exigences des consommateurs, tout en évitant les entraves au fonctionnement du marché intérieur et au commerce d'animaux vivants et en garantissant l'applicabilité des nouvelles règles.

- (7) Afin de garantir une application cohérente et efficace du présent règlement dans l'ensemble de l'Union à la lumière du principe fondamental qui le sous-tend, à savoir que les animaux ne doivent pas être transportés dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles, il convient d'établir des dispositions détaillées concernant les besoins spécifiques des différentes espèces apparaissant en relation avec les différents types de transport. Ces dispositions détaillées devraient être interprétées et appliquées conformément au principe susmentionné et mises à jour en temps utile, notamment à la lumière des nouvelles connaissances scientifiques, en tenant compte des nouveaux avis de l'EFSA.
- (8) La technologie des systèmes de navigation et des bases de données électroniques a considérablement progressé depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1/2005. Ces progrès permettent de simplifier les procédures et de renforcer les contrôles et les inspections relatifs à la protection des animaux pendant le transport, ce qui se traduira par une meilleure application des dispositions de l'Union. Il est donc important d'utiliser les nouvelles technologies et d'élargir les possibilités offertes par le système informatique vétérinaire intégré (TRACES-NT), la plateforme de certification et de gestion numérique pour toutes les exigences sanitaires et phytosanitaires, qui est intégrée dans le système de gestion de l'information sur les contrôles officiels (IMSOC)⁴⁰.
- (9) Le présent règlement prévoit des règles permettant à la base de données TRACES d'intégrer les autorisations numériques, les certificats d'agrément, les certificats de

³⁵ Avis scientifique du groupe AHAW (groupe scientifique de l'EFSA sur la santé et le bien-être des animaux) sur le bien-être des petits ruminants pendant le transport. Journal de l'EFSA 2022; 20(9):7404, 101 p.

³⁶ Avis scientifique du groupe AHAW (groupe scientifique de l'EFSA sur la santé et le bien-être des animaux) sur le bien-être des équidés pendant le transport. Journal de l'EFSA 2022; 20(9):7444, 113 p.

³⁷ Avis scientifique du groupe AHAW (groupe scientifique de l'EFSA sur la santé et le bien-être des animaux) sur le bien-être des petits ruminants pendant le transport. Journal de l'EFSA 2022; 20(9):7404, 101 p.

³⁸ Avis scientifique du groupe AHAW (groupe scientifique de l'EFSA sur la santé et le bien-être des animaux) sur le bien-être des porcs pendant le transport. Journal de l'EFSA 2022; 20(9):7445, 108 p.

³⁹ Avis scientifique du groupe AHAW (groupe scientifique de l'EFSA sur la santé et le bien-être des animaux) sur le bien-être des oiseaux domestiques et des lapins transportés dans des conteneurs. Journal de l'EFSA 2022; 20(9):7441, 188 p.

⁴⁰ Règlement d'exécution (UE) 2019/1715 de la Commission du 30 septembre 2019 établissant les règles de fonctionnement du système de gestion de l'information sur les contrôles officiels et de ses composantes («règlement IMSOC»), C/2019/7005, JO L 261 du 14.10.2019, p. 37.

compétence, les carnets de route, le suivi en direct des véhicules routiers et les prévisions de température. TRACES devrait également contenir des listes de postes de contrôle dans les pays tiers et des points de sortie de l'UE. Elle permet également une planification plus réaliste des voyages, une traçabilité efficace, un meilleur suivi des opérations et des indicateurs de bien-être animal, des mesures d'urgence en temps utile et une analyse complète des données, l'objectif général étant d'assurer une mise en œuvre plus efficace et un meilleur contrôle du respect des règles de l'Union relatives à la protection des animaux pendant le transport, ainsi que de réduire considérablement la charge administrative.

- (10) L'obligation des opérateurs de l'Union de protéger les animaux pendant le transport ne s'arrête pas aux frontières extérieures de l'Union. Les organisateurs du transport d'animaux de l'Union vers un lieu de destination situé dans un pays tiers doivent également veiller au respect des règles de l'Union relatives à la protection des animaux pendant le transport pendant les étapes du voyage qui ont lieu en dehors de l'Union et jusqu'à ce que les animaux arrivent au lieu de destination final dans le pays tiers. C'est ce qui ressort de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-424/13⁴¹. Le présent règlement devrait donc s'appliquer au transport d'animaux dont le lieu de départ se trouve sur le territoire de l'Union, que le lieu de destination se trouve ou non sur le territoire de l'Union ou dans un pays tiers.
- (11) Le transport d'animaux vivants de pays tiers vers le territoire de l'Union concerne principalement certaines espèces d'animaux et est généralement effectué par des voies directes. Lorsque des animaux vivants sont importés dans l'Union, les opérateurs qui transportent ces animaux d'un pays tiers vers un lieu de destination situé dans l'Union devraient veiller à ce que les animaux soient protégés d'une manière au moins équivalente aux animaux transportés sur le territoire de l'Union, et ce depuis le moment où les animaux sont chargés sur le moyen de transport dans le pays tiers jusqu'au lieu de destination dans l'Union. Cela est nécessaire compte tenu des préoccupations des citoyens de l'Union concernant le bien-être des animaux pendant le transport, qui s'étend à tous les animaux transportés à destination, en provenance ou à l'intérieur de l'Union. Le présent règlement devrait donc s'appliquer au transport d'animaux dont le lieu de départ se trouve sur le territoire d'un pays tiers et le lieu de destination se trouve sur le territoire de l'Union. Afin de garantir la bonne application des exigences relatives à ce transport au lieu de départ, il est nécessaire que l'autorité compétente du pays tiers vérifie la planification du voyage concerné et certifie, dans le certificat sanitaire officiel pour les importations des animaux dans l'Union et par son agrément du carnet de route, que la planification du voyage a été effectuée conformément aux dispositions du présent règlement ou à des exigences équivalentes. Le transporteur des animaux devrait être chargé de veiller à ce que cette planification soit respectée jusqu'au lieu de destination et se conformer à l'obligation de remplir le carnet de route.
- (12) S'agissant du transit d'animaux en provenance d'un pays tiers vers un autre ou vers le même pays tiers via le territoire de l'Union, les règles de l'Union devraient s'appliquer pendant la partie du voyage se déroulant sur le territoire de l'Union. Bien que ni le lieu d'origine ni le lieu de destination de ce transport ne se trouvent dans

⁴¹ Arrêt du 23 avril 2015, Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, point 56.

l'Union, dans l'intérêt des animaux et compte tenu des préoccupations des citoyens, le présent règlement devrait s'appliquer à la partie du voyage qui a lieu sur le territoire de l'Union. Les transporteurs devraient veiller à ce que les animaux soient transportés dans des conditions conformes au présent règlement, notamment en ce qui concerne l'espace disponible, l'alimentation et l'abreuvement, étant donné qu'ils sont essentiels au bien-être des animaux transportés sur le territoire de l'Union. Toutefois, le respect des règles relatives aux durées de voyage ne devrait pas être requis dans de tels cas, car il pourrait entraîner des trajets encore plus longs pour les animaux concernés en obligeant les opérateurs de pays tiers à contourner le territoire de l'Union par des itinéraires plus longs, ce qui pourrait avoir une incidence plus grave sur le bien-être animal.

- (13) Le Code sanitaire pour les animaux terrestres de l'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA)⁴² contient des lignes directrices fixant des normes minimales au niveau mondial en matière de comportement des animaux, les responsabilités et les niveaux de compétence des différents acteurs intervenant dans leur transport, la documentation à fournir, la planification des voyages, le chargement et les actions en cas de refus des animaux, entre autres. Le présent règlement tient compte de ces lignes directrices.
- (14) L'expérience acquise dans le contrôle du respect de l'application du règlement (CE) n° 1/2005, ainsi que la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, comme dans l'affaire C-301/14⁴³, montrent que l'activité économique liée au transport d'animaux doit être interprétée au sens large. Le transport d'animaux dans le cadre d'une activité commerciale ne devrait pas être considéré comme limité aux cas comprenant un échange immédiat d'argent, de biens ou de services ou lorsque le transport est effectué dans un but lucratif. Si un transport s'inscrit dans le cadre d'une offre de biens ou de services sur un marché donné, il doit être considéré comme un transport dans le cadre de l'activité commerciale.
- (15) Les principales espèces d'animaux transportés dans l'Union et depuis l'Union vers des pays tiers à des fins commerciales sont les animaux vertébrés, notamment les petits ruminants, les équidés, les bovins, les porcins, les oiseaux domestiques, les lapins et les animaux aquatiques, à savoir les poissons, les céphalopodes et les décapodes. Afin de garantir la proportionnalité, le champ d'application du présent règlement devrait être limité à ces espèces.
- (16) Les poissons d'ornement sont généralement transportés dans de petites boîtes par des coursiers express dans des sacs d'eau spécialement adaptés à leurs besoins et la durée du voyage est généralement inférieure à 24 heures. Par conséquent, le transport de poissons d'ornement représente rarement un risque majeur pour le bien-être animal et devrait être exclu du champ d'application du présent règlement.
- (17) La directive 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil⁴⁴ relative à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques régit la protection des animaux

⁴² Code sanitaire pour les animaux terrestres de l'OMSA, 2023, [Accès en ligne au Code sanitaire pour les animaux terrestres - OMSA - Organisation mondiale de la santé animale](#).

⁴³ Arrêt du 3 décembre 2015.

⁴⁴ Directive 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relative à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques (JO L 276 du 20.10.2010, p. 33).

utilisés à des fins scientifiques. Eu égard aux exigences strictes en matière de qualité des animaux nécessaires à la recherche et aux essais, tout compromis sur la santé ou le bien-être des animaux à leur arrivée au lieu de destination a une incidence directe sur la possibilité de les utiliser à ces fins. En outre, les procédures scientifiques peuvent exiger l'utilisation d'animaux susceptibles d'être considérés comme inaptes au transport conformément au présent règlement, tels que certains animaux génétiquement modifiés et les animaux ayant subi des procédures chirurgicales aux fins des projets conformément à la directive 2010/63/UE. Le transport d'animaux vivants à des fins scientifiques est effectué par des opérateurs spécialisés disposant de véhicules spécialement conçus pour assurer la santé et le bien-être des animaux tout au long des voyages programmés. Il est possible d'opérer une distinction selon la finalité pour laquelle ces animaux sont transportés mais leur bien-être devrait être garanti. Il ne serait toutefois ni cohérent ni acceptable de les inclure complètement dans le champ d'application du présent règlement. Pour ces motifs, les règles spécifiques à chaque espèce en ce qui concerne l'aptitude au transport, les intervalles d'abreuvement et d'alimentation et certaines dispositions concernant la durée des voyages, les températures et les temps de repos ne devraient pas s'appliquer au transport d'animaux utilisés ou destinés à être utilisés à des fins scientifiques dans le cadre d'un projet autorisé en vertu de la directive n° 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil.

- (18) L'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 1/2005 montre que les opérateurs prolongent souvent les voyages au-delà des limites fixées dans les dispositions pertinentes en transportant des animaux d'une exploitation vers plusieurs centres de rassemblement de manière consécutive. Les animaux sont regroupés avec des animaux provenant d'autres exploitations de ces centres de rassemblement et seul le dernier centre de rassemblement est enregistré comme lieu de départ. Par conséquent, un séjour obligatoire des animaux au lieu de départ et au lieu de destination devrait être imposé et les centres de rassemblement ne devraient être autorisés à être des lieux de départ que s'ils sont situés localement, dans le but d'empêcher la pratique consistant à transférer les animaux d'un centre de rassemblement à un autre.
- (19) Seuls les organisateurs de transport d'animaux disposant des moyens nécessaires pour se conformer aux exigences du présent règlement devraient être autorisés à transporter des animaux dans le cadre de voyages de longue durée. Il convient donc de mettre en place un système d'agrément pour les organisateurs. Les organisateurs devraient être responsables du respect des règles de l'Union depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination. Ils peuvent sous-traiter le transport des animaux à un transporteur et devraient rester responsables du respect des règles de l'Union par ce transporteur et toute autre personne participant à ce transport. L'organisateur devrait fournir aux autorités compétentes la preuve de sa capacité à veiller à ce que les règles de l'Union en matière de transport soient respectées jusqu'à l'arrivée des animaux au lieu de destination.
- (20) Les transporteurs et leur personnel jouent un rôle central dans le transport des animaux, lequel détermine largement les conditions de bien-être des animaux transportés. Les conditions de bien-être des animaux pendant le transport sont déterminées en grande partie par le comportement quotidien des transporteurs. Ceux-ci devraient disposer des compétences nécessaires pour veiller à ce que les dispositions du présent règlement soient respectées par eux-mêmes et par leur

personnel, que les moyens de transport utilisés disposent de l'agrément nécessaire, et que des plans d'urgence soient en place afin de faire face aux situations d'urgence. Il convient dès lors de disposer d'un système d'agrément pour les transporteurs. Ils devraient être responsables et transparents en ce qui concerne leur situation et leurs opérations. En particulier, ils devraient signaler toute difficulté éventuelle et consigner de façon précise leurs actions et résultats.

- (21) Les moyens de transport devraient être conçus de manière à éviter des blessures ou des souffrances aux animaux. Par conséquent, il convient de définir les exigences techniques à respecter pour qu'un moyen de transport soit agréé et de tenir compte des besoins des espèces et catégories spécifiques d'animaux à bord.
- (22) Le transport d'animaux par voie aérienne est nettement moins fréquent que les transports routier et maritime. En raison des coûts liés à ce type de transport, dans la majorité des cas, les animaux transportés par voie aérienne sont des animaux de compagnie et des animaux de grande valeur destinés à la reproduction ou à des activités sportives. Le transport d'animaux par voie aérienne est effectué conformément aux règles techniques de l'Association internationale du transport aérien (IATA) énoncées dans le règlement sur les animaux vivants (LAR), conçues et mises à jour chaque année par le «Live Animals and Perishables Board» (LAPB) afin d'équilibrer les principes de protection du bien-être des animaux et de sécurité à bord des aéronefs, ainsi que de tenir compte des spécificités et des limites du transport aérien. Les transporteurs membres de l'IATA sont tenus de respecter, dans le cadre de leurs opérations de transport et de l'équipement de leurs aéronefs, les normes prévues par la réglementation. Le transport d'animaux par voie aérienne ne devrait donc être autorisé que dans les aéronefs appartenant à des transporteurs membres de l'IATA.
- (23) Comme le montrent les audits de la Commission et les inspections des autorités compétentes, un nombre important de navires de transport du bétail opérant actuellement dans l'Union ne respectent pas les normes appropriées en matière de sécurité maritime et présentent un risque à la fois pour les animaux et pour l'équipage. Afin de garantir la conformité de ces navires de transport du bétail avec les normes de sécurité et le bon fonctionnement des systèmes essentiels tels que la production d'électricité, la stabilité, la ventilation, le dessalement de l'eau et les systèmes d'évacuation, entre autres, seuls les navires de transport du bétail battant pavillon identifié comme blanc ou gris dans le cadre du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port⁴⁵ devraient être agréés pour le transport d'animaux par les autorités compétentes de l'État membre. En outre, les autorités compétentes ne devraient autoriser le chargement d'animaux sur ces navires que dans le cas où le profil de risque du navire est défini comme présentant un risque faible ou un risque standard conformément au protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.
- (24) Les registres d'agrément des navires de transport du bétail sont actuellement conservés dans le système d'information à l'appui du nouveau régime d'inspection découlant de la directive 2009/16/UE relative au contrôle par l'État du port⁴⁶. Le «Hybrid European Targeting and Inspection System» (THETIS) est une base de

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>

⁴⁶ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

données facilitant les contrôles officiels des navires de mer dans l'Union, y compris les navires de transport du bétail. Cette base de données comprend un module spécifique aux contrôles officiels axé sur les exigences en matière de protection des animaux. Il convient que les informations sur les navires de transport du bétail agréés soient également disponibles dans TRACES, afin que les carnets de route puissent être créés, mis à jour et complétés numériquement dans TRACES. Les autorités compétentes devraient être responsables de la mise à jour régulière de ces informations.

- (25) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/372⁴⁷, après l'octroi de l'agrément à un navire de transport du bétail et avant tout renouvellement de celui-ci, un vétérinaire officiel devrait accompagner l'envoi d'animaux lors du premier voyage. Cela permet au vétérinaire d'effectuer les contrôles officiels tout au long de ce premier voyage afin de vérifier que les systèmes mécaniques et de gestion du navire de transport du bétail ne nuisent pas au bien-être des animaux à bord pendant le voyage.
- (26) Le carnet de route est un outil important pour permettre à tous les acteurs intervenant dans le transport des animaux, ainsi qu'aux autorités compétentes, d'avoir connaissance de l'itinéraire prévu et de la durée du voyage et de vérifier si l'itinéraire prévu est suivi dans la pratique, ce qui facilite le contrôle de l'application de la législation. Des éléments spécifiques du carnet de route devraient être conçus de manière à garantir une meilleure application des normes en matière de bien-être animal, notamment en améliorant la traçabilité et la transparence des opérations de transport. Les carnets de route devraient recevoir l'approbation des autorités compétentes des États membres pour les voyages de longue durée à l'intérieur de l'Union et à destination de pays tiers, ainsi que pour les voyages de courte durée à destination de pays tiers. L'utilisation des carnets de route devrait être entièrement numérisée en utilisant et en élargissant les possibilités offertes par TRACES. La numérisation du carnet de route améliorera la collecte de données et permettra une meilleure analyse et une meilleure identification des risques.
- (27) Afin de garantir que les voyages ne dépassent pas la durée prévue et de veiller à une meilleure traçabilité, un carnet de route simplifié devrait être introduit pour les voyages de courte durée au sein de l'Union. Complétés par l'organisateur et sans obligation d'approbation de l'autorité compétente, ces carnets de route aideront les autorités compétentes à évaluer les performances des opérateurs lors des inspections et des contrôles. Cela permettra en outre aux autorités compétentes et à la Commission de disposer d'informations sur toutes les opérations de transport.
- (28) Les femelles gestantes sont particulièrement vulnérables pendant le transport. Étant donné qu'il n'est pas toujours possible pour le transporteur d'évaluer le stade de gestation de ces animaux, le détenteur devrait être chargé de lui fournir des informations sur le stade de la gestation ou la date d'insémination, le cas échéant.

⁴⁷ Règlement d'exécution (UE) 2023/372 de la Commission du 17 février 2023 établissant les règles relatives à l'enregistrement, au stockage et au partage des comptes rendus écrits des contrôles officiels effectués sur les navires de transport du bétail, aux plans d'urgence prévus en cas d'urgence pour les navires de transport du bétail, à l'agrément des navires de transport du bétail et aux exigences minimales applicables aux points de sortie. JO L 51 du 20.2.2023, p. 32.

- (29) La rareté des dispositions spécifiques du droit de l'Union en matière de transport de chats et de chiens, en particulier en ce qui concerne les chiots et les chatons de diverses races, ainsi que les divergences d'interprétation et d'application des règles de l'Union existantes par les États membres, a pour conséquence que le transport de ces animaux est fréquemment effectué dans des circonstances qui présentent des risques pour leur bien-être et crée des conditions de concurrence inégales entre les opérateurs. Par conséquent, il est nécessaire de mieux définir des règles spécifiques concernant l'âge minimal des chats et des chiens transportés et les intervalles d'alimentation au cours du voyage, d'exiger des traitements vétérinaires préventifs afin d'éviter les maladies liées au stress et propres à une espèce, et d'étendre ainsi les règles spécifiques et harmonisées sur le transport commercial de chats et de chiens. À cette même fin, il est nécessaire de prévoir des règles, telles que des exigences en matière de température et d'humidité, et la nécessité d'un carnet de route pour les voyages de longue durée.
- (30) Les lignes directrices de l'OMSA sur le bien-être des poissons d'élevage pendant le transport fixent les normes minimales de conformité au niveau international et contiennent des recommandations en ce qui concerne les responsabilités, la planification, la conception des véhicules, l'équipement, la manutention, l'eau, la préparation, les questions spécifiques aux espèces, la planification des mesures d'urgence, la documentation, le chargement et le déchargement. Des dispositions spécifiques pour les animaux aquatiques devraient être établies sur la base de ces lignes directrices et mises à jour afin de tenir compte de nouvelles données scientifiques lorsque les avis pertinents de l'EFSA seront disponibles. Un élément important pour le bien-être des animaux transportés est l'espace qui leur est attribué à bord des moyens de transport, qui est déterminé par leur espèce, leur catégorie et leur taille. Dans les avis de l'EFSA, il est recommandé que, lorsqu'ils se trouvent à bord, les animaux disposent de suffisamment d'espace pour changer de position, boire et se reposer. Les exigences en matière d'espace disponible prévues par le règlement (CE) n° 1/2005 devraient dès lors être relevées pour être conformes aux recommandations de l'EFSA.
- (31) Les positions en temps réel des aéronefs, des navires de mer et des trains sont actuellement disponibles et accessibles au public pour des motifs de sécurité et d'information. La plupart des véhicules routiers sont déjà équipés d'un système de navigation par satellite qui enregistre l'itinéraire réel suivi et la durée du trajet. Ces informations sont extrêmement importantes pour permettre aux autorités compétentes de mettre en œuvre et de mieux cibler leurs contrôles officiels en fonction des risques. Toutefois, les autorités compétentes ne disposent pas de ces informations concernant les véhicules routiers.
- (32) La limitation de la durée du voyage joue un rôle fondamental dans la protection des animaux pendant le transport. Il est prouvé que, dans la pratique, la durée estimée du voyage dans la planification initiale est souvent dépassée, ce qui peut avoir des effets néfastes graves sur le bien-être des animaux transportés. À l'heure actuelle, l'autorité compétente ne dispose d'aucun moyen pour vérifier la localisation des envois pendant le voyage afin de cibler leurs contrôles et inspections relatifs aux temps de voyage et de repos, effectués conformément au règlement (UE) 2017/625. Il est donc difficile pour les autorités compétentes de vérifier que la durée réelle du voyage correspond à celle déclarée. Bon nombre de ces problèmes seraient résolus par le recueil

d'informations au moyen d'un système d'information utilisant des outils de positionnement en temps réel.

- (33) L'accès aux informations concernant l'heure à laquelle les véhicules routiers ont atteint certains points clés du trajet, tels que les postes de contrôle ou le lieu de destination, permettrait aux autorités compétentes de renforcer et de mieux planifier et cibler leurs contrôles. Elles pourraient notamment mieux détecter les transports dépassant la durée maximale de voyage, ce qui permettrait d'identifier les transports au terme desquels les animaux sont plus susceptibles de se trouver dans un état de bien-être compromis. Par conséquent, tous les véhicules routiers devraient disposer d'un système de positionnement en temps réel capable de communiquer leur localisation tout au long du voyage et après l'achèvement de celui-ci à un système d'information connecté au système TRACES.
- (34) Les données relatives à la durée du voyage et aux périodes de repos de tous les voyages devraient être enregistrées et conservées aux fins du traitement des informations uniquement dans le cadre des contrôles officiels et des autres activités officielles liées à ces contrôles. La durée de conservation de ces données devrait être de six ans afin qu'elles soient accessibles aux autorités compétentes, afin notamment de leur permettre de vérifier si l'organisateur ou le transporteur remplit les conditions requises pour obtenir le renouvellement d'un agrément après l'expiration de la période de validité de cinq ans. Les données de positionnement enregistrées dans le système d'information connecté au système TRACES ne devraient être enregistrées et conservées qu'aux fins des contrôles officiels et des autres activités officielles liées à ces contrôles. La durée de conservation de ces données devrait également être de six ans.
- (35) Outre le règlement (UE) 2016/679⁴⁸ et le règlement (UE) 2018/1725⁴⁹, et afin de fournir des garanties spécifiques adéquates en matière de protection des données, les dispositions relatives au traitement et au contrôle des données énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2019/1715⁵⁰ concernant la base de données dans laquelle ces données seront stockées devraient s'appliquer.
- (36) Il est important que les autorités compétentes du lieu de départ soient informées de l'état des animaux à leur arrivée au lieu de destination. Les deux conducteurs ou, le cas échéant, les accompagnateurs et les détenteurs du lieu de destination devraient déclarer dans TRACES l'état des animaux arrivant au lieu de destination, y compris des informations sur les indicateurs de bien-être animal. La version électronique du carnet de route permettra aux autorités compétentes du lieu de départ et du lieu de destination de recevoir ces informations, afin de pouvoir prendre des mesures lorsque

⁴⁸ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données); JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

⁴⁹ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE; JO L 295 du 21.11.2018, p. 39.

⁵⁰ Règlement d'exécution (UE) 2019/1715 de la Commission du 30 septembre 2019 établissant les règles de fonctionnement du système de gestion de l'information sur les contrôles officiels et de ses composantes («règlement IMSOC») C/2019/7005, JO L 261 du 14.10.2019, p. 37.

l'état des animaux n'est pas adéquat ou lorsqu'il existe une divergence entre les informations fournies par les détenteurs, les conducteurs ou les accompagnateurs.

- (37) D'une manière générale, les données scientifiques indiquent que les longs voyages nuisent davantage au bien-être animal que les trajets courts. Compte tenu de la répartition actuelle des abattoirs dans les États membres, du dernier avis scientifique sur le bien-être des animaux pendant le transport et dans l'intention de maintenir les voyages aussi courts que possible, les trajets jusqu'à l'abattage ne devraient pas durer plus de neuf heures. D'une manière générale, les abattoirs actuellement utilisés sont adaptés sur le plan technologique aux espèces et catégories d'animaux qu'ils reçoivent. Afin d'éviter une situation dans laquelle l'abattage ne serait pas possible parce qu'aucun abattoir correctement équipé ne se trouve dans la zone de transport de neuf heures, il convient de prévoir une dérogation à la limite de neuf heures afin d'autoriser, à titre exceptionnel, de longs trajets vers des abattoirs équipés de manière appropriée, à condition que l'autorité compétente l'autorise.
- (38) Les avis de l'EFSA ont confirmé que trop d'arrêts de déchargement et de chargement aux postes de contrôle le long du voyage nuisent au bien-être des animaux, car ils supposent une manipulation supplémentaire des animaux, entraînant un stress supplémentaire et un risque accru d'exposition aux blessures et aux infections. Par conséquent, les voyages de longue durée ne devraient pas comprendre plus d'une période de repos avec déchargement et chargement. Pour les trajets par route ou par chemin de fer de plus de neuf heures à des fins autres que l'abattage, outre les derniers avis scientifiques de l'EFSA, il convient de prendre en considération les durées maximales de conduite et les temps minimaux de repos des conducteurs routiers prévus par le règlement (CE) n° 561/2006⁵¹ afin de mieux coordonner les durées de voyage et les temps de repos des animaux transportés.
- (39) Les animaux non sevrés sont particulièrement vulnérables pendant le transport et leur alimentation à bord en fonction de leurs besoins doit être assurée. Conformément à l'avis scientifique de l'EFSA, l'âge et le poids minimaux de ces animaux avant de pouvoir être transportés devraient être augmentés afin qu'ils soient plus résilients et plus aptes au transport. En outre, ces animaux devraient être transportés pendant une période maximale de 8 heures, à moins qu'un système ne soit en place à bord du moyen de transport permettant aux animaux non sevrés d'être effectivement nourris avec du lait ou du lait de remplacement à température corporelle dans des conditions appropriées.
- (40) L'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 1/2005 montre que la fourniture d'une alimentation adéquate aux animaux non sevrés est une exigence difficile à remplir. Les animaux non sevrés doivent être nourris au lait de leur espèce ou à un produit de remplacement du lait approprié à température corporelle dans des conditions similaires à l'allaitement naturel et à des intervalles qui empêchent l'apparition de faim à long terme. Les systèmes d'alimentation devraient être conçus de manière à permettre que le lait ou le produit de remplacement du lait soit fourni à chaque animal à bord, avec un minimum d'intervention des

⁵¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

accompagnateurs ou des conducteurs. L'entretien devrait permettre un nettoyage et une désinfection appropriés afin d'éviter toute contamination du lait. Le système d'alimentation doit être adapté aux circonstances et au type de transport dans lequel il est destiné à être utilisé. En particulier, lorsque les animaux sont transportés par transroulier, il convient de tenir compte de l'espace limité autour du moyen de transport et du mouvement du navire. Afin d'éviter que des incohérences apparaissent entre les systèmes d'alimentation, la Commission devrait approuver ces systèmes sur la base des preuves scientifiques et techniques de leur efficacité dans le cadre de l'utilisation prévue et de leur conformité avec les règles énoncées dans le présent règlement. La Commission devrait également être assistée par l'EFSA dans cette tâche.

- (41) Si les avis scientifiques de l'EFSA considèrent le stress causé par les mouvements comme un risque important pour le bien-être des animaux transportés dans des véhicules routiers, ils ne parviennent pas à la même conclusion en ce qui concerne le stress causé par les mouvements dans les moyens de transport maritimes. La durée des voyages sur les moyens de transport par route et par chemins de fer est limitée et des périodes de repos sont nécessaires afin d'atténuer les effets du stress causé par les mouvements sur le bien-être des animaux transportés. Les animaux transportés par voie maritime ne sont pas exposés au même type de mouvement que les animaux transportés par route ou par chemin de fer. Les mouvements sur les navires de mer n'affectent pas la stabilité des animaux de la même manière que les mouvements sur les véhicules routiers, où ils sont soumis à des mouvements soudains répétés et inattendus. Par conséquent, l'incidence du transport maritime sur les animaux est moins préjudiciable à leur bien-être. Pour autant que les animaux à bord de navires de mer tels que les navires de transport du bétail, les porte-conteneurs et les transrouliers disposent d'un espace suffisant pour pouvoir se coucher et se reposer, sont nourris et abreuvés en quantité suffisante et à des intervalles appropriés, le temps passé en mer ne devrait pas être comptabilisé comme temps de voyage.
- (42) La température à laquelle les animaux sont exposés pendant le transport est un facteur important qui a une incidence sur leur bien-être. La mesure des températures intérieures en cours de route s'est révélée difficile, de même que la prise de mesures correctives. Le maintien de la température à l'intérieur d'un véhicule dans les limites admises est difficile car il dépend de nombreux facteurs, dont l'humidité et l'espace disponible à bord. Le transport d'animaux dans des camions équipés d'un système de climatisation est coûteux et probablement non durable. Par conséquent, il convient de limiter la durée du voyage en cas de températures extrêmes afin de réduire le temps d'exposition des animaux à celle-ci et, dans les cas les plus extrêmes, de n'autoriser le transport d'animaux que pendant la nuit. En outre, des mesures visant à atténuer les effets négatifs potentiels de la température à bord devraient également être prises, notamment l'ouverture des bouches d'aération du camion et la mise à disposition de plus d'espace pour les animaux.
- (43) Les organisateurs qui transportent des animaux vers un lieu de destination situé dans un pays tiers sont tenus de charger un organisme d'accréditation d'effectuer une évaluation du premier voyage afin de déterminer la capacité de l'organisateur à veiller au respect du présent règlement jusqu'à l'arrivée des animaux au lieu de destination dans le pays tiers. Si les conditions énoncées dans le présent règlement ne sont pas remplies, l'autorité compétente devrait suspendre l'agrément de l'organisateur en ce qui concerne le transport vers des pays tiers. L'organisme d'accréditation devrait

évaluer régulièrement les voyages organisés par l'organisateur vers des pays tiers afin de déterminer qu'il réunit toujours les moyens nécessaires pour se conformer au présent règlement. Les organismes d'accréditation devraient posséder les connaissances et les qualifications requises, veiller au maintien de l'indépendance par rapport aux organisateurs, aux transporteurs et à toute autre personne ou entité participant au transport ou à la manipulation des animaux pendant le transport et devraient être accrédités par les organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008⁵².

- (44) Le règlement (CE) n° 1255/97⁵³ du Conseil établit les exigences applicables aux postes de contrôle et à l'utilisation de ces postes de contrôle dans l'Union. Afin de veiller à ce que le transport d'animaux de l'Union vers des pays tiers soit conforme au présent règlement, notamment en ce qui concerne les durées de voyage, les périodes de repos et les conditions d'hébergement des animaux pendant les périodes de repos, les postes de contrôle dans les pays tiers devraient satisfaire à des normes équivalentes à celles établies dans la législation de l'Union, en particulier le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil.
- (45) Les opérateurs de postes de contrôle des pays tiers ou les organisateurs peuvent demander d'être inscrits sur une liste à adopter par la Commission, pour autant qu'ils démontrent qu'ils respectent des exigences au moins équivalentes aux dispositions de l'Union, en particulier celles du règlement (CE) n° 1255/97. À cette fin, les postes de contrôle des pays tiers peuvent apporter la preuve de la conformité avec des exigences au moins équivalentes à celles prévues par le droit de l'Union, en particulier le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil, par un organisme d'accréditation. La liste des postes de contrôle agréés dans les pays tiers devrait être adoptée par la Commission au moyen d'actes d'exécution.
- (46) Afin de mieux garantir que les postes de contrôle répondent aux besoins des animaux se trouvant dans leurs locaux, ceux-ci devraient être adaptés aux espèces et catégories concernées. Un système de réservation devrait être mis en place afin d'éviter les retards ou la surréservation des postes de contrôle. Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 1255/97 en conséquence.
- (47) L'expérience montre que la désignation d'un point de sortie dans l'Union est importante pour garantir la fluidité du transport d'animaux vivants de l'Union vers des pays tiers. Les animaux devraient quitter l'Union par des points de sortie désignés qui satisfont les exigences nécessaires aux fins des contrôles du bien-être des animaux conformément à l'article 21, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) 2017/625⁵⁴ et

⁵² Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil, JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

⁵³ Règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil du 25 juin 1997 concernant les critères communautaires requis aux points d'arrêt et adaptant le plan de marche visé à l'annexe de la directive 91/628/CEE, JO L 174 du 2.7.1997 p. 1.

⁵⁴ Règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques, modifiant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 999/2001, (CE) n° 396/2005, (CE) n° 1069/2009, (CE) n° 1107/2009, (UE) n° 1151/2012, (UE) n° 652/2014, (UE) 2016/429 et (UE) 2016/2031, les règlements du Conseil (CE) n° 1/2005 et (CE) n° 1099/2009 ainsi que les

sont capables d'assurer la communication entre les autorités compétentes des lieux de départ, des centres de rassemblement, des postes de contrôle et des établissements de destination à cet égard. Les autorités compétentes devraient enregistrer ces points de sortie désignés dans TRACES.

- (48) L'expérience a montré qu'il existe un risque que des envois d'animaux transportés par voie maritime soient refusés par le pays de destination sur la base des documents présentés, par exemple, des certificats sanitaires. Dans certains cas, cela peut porter préjudice au bien-être des animaux, étant donné qu'ils ne peuvent pas être renvoyés au lieu de départ pour des raisons de police sanitaire. Les autorités compétentes du lieu de départ ne devraient approuver un carnet de route que lorsque les opérateurs leur fournissent une attestation d'acceptation des documents relatifs au transport international d'animaux vivants par voie maritime, signée par l'autorité compétente du port maritime du pays de destination finale. En conséquence, il convient d'établir un modèle d'attestation.
- (49) Les États membres devraient établir des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas de violations du présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Afin de veiller à une application cohérente et efficace du présent règlement dans l'ensemble de l'Union, il est nécessaire d'éviter l'apparition de différents niveaux de contrôle de l'application de ses dispositions et que la différence de sévérité des sanctions appliquées dans les différents États membres en cas de non-respect du présent règlement ne produise la situation dans laquelle les opérations de transport seraient planifiées en fonction du moindre niveau de sévérité des sanctions en vigueur dans certains États membres. Il convient de recenser les infractions au présent règlement qui entraînent des risques importants pour le bien-être des animaux et d'établir des niveaux minimaux de sanctions financières en ce qui concerne la valeur des envois d'animaux dans de tels cas. Le degré de fréquence de l'infraction devrait également constituer un facteur et les infractions répétées devraient être considérées comme plus graves. Cela devrait décourager les infractions futures et améliorer le respect de l'application du règlement.
- (50) Le bilan de qualité de la législation de l'UE en matière de bien-être animal a mis en lumière des difficultés à évaluer l'efficacité du règlement (CE) n° 1/2005 en ce qui concerne l'amélioration du bien-être animal en raison de l'absence d'indicateurs prévus dans ledit règlement. Il convient de créer un système de suivi des indicateurs relatifs au bien-être animal.
- (51) Les transporteurs et les détenteurs devraient être tenus de collecter des données sur la base d'indicateurs de bien-être animal pertinents pour leurs activités de transport. L'analyse des données permettra aux transporteurs et aux détenteurs de détecter les lacunes en matière de bien-être animal et de mettre en place des mesures correctives appropriées, le cas échéant. Les données relatives aux indicateurs devraient également être mises à la disposition des autorités compétentes et de la Commission dans TRACES.

directives du Conseil 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE et 2008/120/CE, et abrogeant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 854/2004 et (CE) n° 882/2004, les directives du Conseil 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE et 97/78/CE ainsi que la décision 92/438/CEE du Conseil (règlement sur les contrôles officiels) (JO L 95 du 7.4.2017, p 1-142).

- (52) Afin de mettre à jour les règles techniques figurant aux chapitres I, II, V et VII de l'annexe I et à l'annexe II, afin d'aligner ces règles sur les connaissances scientifiques et techniques les plus récentes lorsque celles-ci sont disponibles, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE. Afin de faciliter la bonne mise en œuvre du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter, conformément à l'article 290 du TFUE, des actes visant à mettre à jour le modèle de carnet de route figurant à l'annexe III et le modèle d'attestation figurant à l'annexe IV. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».⁵⁵ En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (53) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, y compris les éléments des plans d'urgence et leurs modèles, les règles techniques concernant l'agrément des navires de transport du bétail, les éléments techniques nécessaires à la mise en place des enregistrements du système de suivi en direct de la navigation, l'agrément des systèmes d'alimentation des animaux non sevrés à bord, le contenu des évaluations nécessaires à la certification des organisateurs transportant des animaux vers des pays tiers et la fréquence à laquelle celles-ci sont nécessaires, les listes des postes de contrôle répondant à des normes équivalentes à celles établies dans le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et les définitions des indicateurs de bien-être et les méthodes de contrôle de ces systèmes, ainsi que les règles techniques relatives à l'utilisation du système TRACES, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁵⁶.
- (54) Il importe de veiller à ce que les États membres n'appliquent pas les règles nationales d'une manière qui porte atteinte à la bonne application des dispositions du présent règlement ou au bon fonctionnement du marché intérieur. Les États membres devraient notifier toute règle nationale de ce type à la Commission. La Commission devrait les porter à la connaissance des autres États membres. Dès lors que des règles nationales relèvent du champ d'application de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil, elles devraient être notifiées à la Commission conformément à ladite directive.
- (55) L'analyse d'impact réalisée pour élaborer le présent règlement indique que certaines des nouvelles exigences énoncées dans le présent règlement nécessitent une planification et des investissements de la part des opérateurs concernés. Les nouvelles règles relatives aux durées de voyage et à l'alimentation des animaux non sevrés pendant le transport nécessiteront des changements dans les modes de transport et des

⁵⁵ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer», JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁵⁶ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission, JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

investissements dans de nouveaux camions afin d'offrir plus d'espace aux animaux et éventuellement de nouveaux systèmes d'alimentation. En conséquence, le présent règlement devrait prévoir des périodes transitoires appropriées afin de tenir compte du temps nécessaire aux opérateurs concernés pour se mettre en conformité avec les exigences correspondantes énoncées dans le présent règlement.

- (56) Étant donné que l'objectif du présent règlement, consistant à garantir une conception harmonisée de la protection des animaux pendant le transport, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de la dimension, des effets et du caractère transfrontière et international du transport, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,
- (57) «Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA].»

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier *Objet*

Le présent règlement établit des règles concernant la protection des animaux pendant le transport effectué dans le cadre d'une activité économique.

Article 2 *Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique au transport d'animaux:
 - à l'intérieur de l'Union;
 - d'un lieu de départ dans un pays tiers vers un lieu de destination dans l'Union;
 - d'un lieu de départ dans l'Union vers un lieu de destination dans un pays tiers; et
 - d'un poste de contrôle frontalier d'entrée dans l'Union jusqu'à un point de sortie de l'Union, lorsque les animaux transportés transitent par le territoire de l'Union.
2. Le transport effectué aux fins suivantes n'est soumis qu'à l'article 4:
 - a) transport effectué par les éleveurs de leurs propres animaux à l'aide de leurs propres moyens de transport, aux fins de la transhumance saisonnière;
 - b) transport effectué par les éleveurs de leurs propres animaux à l'aide de leurs propres moyens de transport, à des fins autres que la transhumance, sur une

distance inférieure ou égale à 50 km de l'exploitation dans laquelle ces animaux sont détenus;

- c) transport d'animaux à des fins de participation à des entraînements, des expositions, des compétitions, des événements culturels, des cirques, ainsi qu'à des activités de sport équestre et de loisir.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux types de transport suivants:
- a) le transport d'animaux qui n'est pas effectué dans le cadre d'une activité économique;
 - b) le transport direct d'animaux à destination ou en provenance de cabinets ou de cliniques vétérinaires;
 - c) le transport d'espèces protégées relevant de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES)⁵⁷;
 - d) le transport d'animaux entre jardins zoologiques, au sens de l'article 2 de la directive 1999/22/CE du Conseil⁵⁸;
 - e) le transport de poissons d'ornement;
 - f) les livraisons directes d'animaux aquatiques à des entreprises du secteur alimentaire fournissant le consommateur final.
4. L'article 4, paragraphe 2, point b), les articles 20 et 26, les chapitres I et V de l'annexe I ainsi que le point 4 de l'annexe II ne s'appliquent pas au transport d'animaux réalisé dans le cadre d'un projet autorisé au titre de la directive 2010/63/UE⁵⁹.

Article 3 *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1. «animaux»: les animaux vertébrés, les céphalopodes et les décapodes, vivants;
- 2. «lieu de départ»:
 - a) le lieu dans lequel un animal a été hébergé pendant une semaine au moins avant le départ et où il est chargé en premier lieu sur un moyen de transport; ou
 - b) un centre de rassemblement, si l'animal y a été amené depuis un lieu distant de 100 km au maximum;

⁵⁷ Décision (UE) 2015/451 du Conseil du 6 mars 2015 relative à l'adhésion de l'Union européenne à la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) (JO L 75 du 19.3.2015, p. 1).

⁵⁸ Directive 1999/22/CE du Conseil du 29 mars 1999 relative à la détention d'animaux sauvages dans un environnement zoologique (JO L 94 du 9.4.1999, p. 24).

⁵⁹ Directive 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relative à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques (JO L 276 du 20.10.2010, p. 33).

3. «lieu de destination»: un abattoir ou tout autre lieu dans lequel un animal est déchargé d'un moyen de transport et hébergé pour une durée minimale d'une semaine avant tout départ ultérieur;
4. «voyage»: les mouvements d'animaux effectués à l'aide d'un ou de plusieurs moyens de transport, commençant par le chargement du premier animal sur le premier moyen de transport au lieu de départ et se terminant par le déchargement du dernier animal au lieu de destination, et les opérations annexes, y compris les périodes de repos et le transfert d'un moyen de transport à un autre;
5. «moyen de transport»: un véhicule routier ou ferroviaire, un navire ou un aéronef utilisé pour le transport d'animaux;
6. «animaux aquatiques»: les poissons, les céphalopodes et les décapodes;
7. «organisateur»:
 - a) un transporteur transportant des animaux ou ayant sous-traité le transport d'animaux à au moins un autre transporteur pour l'intégralité ou une partie du voyage; ou
 - b) une personne physique ou morale ayant passé un contrat concernant le transport d'animaux avec un transporteur; ou
 - c) une personne ayant signé, dans le système TRACES, la section 1 du carnet de route visé à l'annexe III;
8. «voyage de longue durée»: un voyage dépassant neuf heures;
9. «autorité compétente»: une autorité compétente au sens de l'article 3, point 3), du règlement (UE) 2017/625;
10. «Système TRACES»: le système informatisé visé à l'article 133, paragraphe 4, du règlement (UE) 2017/625, servant à l'échange de données, d'informations et de documents;
11. «transporteur»: un opérateur dont l'activité économique consiste à transporter des animaux pour son compte propre ou pour celui d'un tiers;
12. «voyage de courte durée»: un voyage ne dépassant pas neuf heures;
13. «convoyeur»: une personne directement chargée du bien-être des animaux transportés et qui accompagne ceux-ci durant leur voyage par route ou par voie ferrée;
14. «véhicule»: un moyen de transport monté sur roues, propulsé ou remorqué;
15. «responsable du bien-être des animaux»: une personne directement chargée du bien-être des animaux transportés par navire de transport du bétail pendant toute la durée du voyage en mer;
16. «navire de transport du bétail»: un navire de mer construit ou adapté pour être utilisé pour le transport d'animaux terrestres, autres que les oiseaux domestiques ou les lapins domestiques;
17. «conteneur»: toute caisse, toute boîte, tout réceptacle ou toute autre structure rigide utilisés pour le transport d'animaux et ne constituant pas un moyen de transport;
18. «navire porte-conteneurs»: un navire transportant des animaux terrestres, autres que les oiseaux domestiques ou les lapins domestiques, dans des conteneurs amovibles;

19. «animaux terrestres»: équidés détenus et animaux des espèces bovine, porcine, ovine et caprine, cervidés, lapins domestiques et oiseaux domestiques, volailles comprises;
20. «transroulier»: un navire doté d'équipements permettant l'embarquement ou le débarquement de véhicules routiers ou ferroviaires;
21. «conteneur pour animal de grande taille»: un conteneur utilisé pour le transport d'animaux terrestres, autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, par des moyens de transport routiers ou ferroviaires ou à bord de navires porte-conteneurs;
22. «vétérinaire officiel»: un vétérinaire officiel au sens de l'article 3, point 32, du règlement (UE) 2017/625;
23. «centre de rassemblement»: un établissement de rassemblement enregistré conformément à l'article 97, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/429, dans lequel sont rassemblés temporairement, en vue de la constitution de lots, des animaux des espèces bovine, ovine, caprine, équine ou porcine issus de plusieurs exploitations d'origine;
24. «poste de contrôle»: tout poste de contrôle au sens de l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 1255/97;
25. «durée du voyage»: la durée pendant laquelle les animaux sont déplacés à l'aide d'un moyen de transport, incluant le temps de chargement et de déchargement des animaux;
26. «détenteur»: toute personne physique ou morale, à l'exception des transporteurs, responsable des animaux ou s'occupant de ceux-ci de façon permanente ou temporaire;
27. «point de sortie»: un point de sortie au sens de l'article 3, point 39), du règlement (UE) 2017/625;
28. «poste de contrôle frontalier», un poste de contrôle frontalier au sens de l'article 3, point 38), du règlement (UE) 2017/625;
29. «systèmes de positionnement»: les systèmes d'infrastructures qui fournissent, de manière continue, les services de datation et de positionnement précis, garantissant et assurant une couverture mondiale, nécessaires aux fins du présent règlement;
30. «temps de repos»: une période continue au cours d'un voyage pendant laquelle les animaux ne sont pas déplacés à l'aide d'un moyen de transport;
31. «transport biologiquement sûr»: le transport d'animaux aux fins de la directive 2010/63/UE, qui prévoit la présence d'une barrière physique protégeant les animaux de toute contamination microbienne et garantit leur bien-être grâce à la fourniture d'aliments et d'eau et des conditions environnementales adaptées à leur espèce et à leur stade de développement, notamment suffisamment d'espace pour se reposer et s'étirer;
32. «organisme de certification»: une entité juridique accréditée conformément au règlement (CE) n° 765/2008 et fonctionnant dans le respect de la norme ISO/CEI 17065 «Évaluation de la conformité — exigences pour les organismes certifiant les produits, les procédés et les services»;

33. «équidés non débourrés»: les équidés qui ne peuvent être attachés ou menés par le licou sans entraîner une excitation, des douleurs ou des souffrances évitables.

Article 4

Dispositions générales applicables au transport d'animaux

1. Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils subissent ou risquent de subir des souffrances inutiles.
2. Toute personne transportant des animaux ou à l'origine du transport d'animaux doit veiller au respect des conditions suivantes:
 - a) toutes les dispositions nécessaires ont été prises au préalable pour réduire autant que possible la durée du voyage et, partant, les risques pour le bien-être animal les plus courants, notamment les souffrances occasionnées par la faim, la soif, la fatigue, les blessures ou l'inconfort thermique;
 - b) les animaux sont aptes à entreprendre l'intégralité du voyage prévu;
 - c) les moyens de transport sont conçus, construits, entretenus et utilisés de façon à éviter des blessures ou des souffrances inutiles aux animaux et à assurer leur sécurité;
 - d) les équipements de chargement et de déchargement sont conçus, construits, entretenus et utilisés de façon à éviter des blessures et des souffrances inutiles aux animaux et à assurer leur sécurité;
 - e) toute personne physique responsable des animaux à un stade de leur transport est compétente en la matière, ainsi que pour la manipulation des animaux transportés, et exécute ses tâches sans recourir à la violence ni à des méthodes susceptibles d'infliger des blessures ou des souffrances inutiles aux animaux;
 - f) le transport est effectué dans les meilleurs délais;
 - g) les conditions de bien-être des animaux sont régulièrement contrôlées et maintenues de façon appropriée;
 - h) la surface au sol et la hauteur des moyens de transport, de même que les équipements de chargement et de déchargement, sont adaptés aux espèces, tailles et catégories des animaux concernés, ainsi qu'au voyage prévu;
 - i) de l'eau, de la nourriture et des périodes de repos sont proposées aux animaux à intervalles réguliers et sont adaptées, en qualité et en quantité, à leur espèce et à leurs besoins physiologiques;
 - j) les animaux aquatiques ont à leur disposition de l'eau de qualité et en volume suffisants.

CHAPITRE II

AUTORISATIONS DES ORGANISATEURS ET DES TRANSPORTEURS

Article 5

Demande d'autorisation d'organiser des voyages de longue durée

1. Les organisateurs ne peuvent prendre des dispositions pour le transport de longue durée d'animaux que s'ils sont en possession d'une autorisation octroyée conformément à l'article 6.
2. L'organisateur introduit une demande d'autorisation de transport d'animaux pour des voyages de longue durée auprès de l'autorité compétente dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 1 de l'annexe V. La demande doit préciser si l'organisateur entend ou non organiser le transport d'animaux vers des pays tiers.
3. Les organisateurs ne demandent pas d'autorisation auprès de plus d'une autorité compétente, ni dans plus d'un État membre.
4. La demande visée au paragraphe 2 contient des éléments de preuve indiquant que les conditions suivantes sont respectées:
 - a) l'organisateur est établi ou, dans le cas d'un organisateur établi dans un pays tiers, représenté dans l'État membre dans lequel se trouve l'autorité compétente concernée;
 - b) l'organisateur a la capacité de se conformer à l'article 14.

Article 6

Octroi, renouvellement, suspension et retrait des autorisations délivrées aux organisateurs

1. L'autorité compétente accorde l'autorisation visée à l'article 5 dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 1 de l'annexe V, sous réserve que les conditions énoncées à l'article 5, paragraphe 4, soient remplies.
2. L'autorisation visée au paragraphe 1 doit préciser les espèces et catégories des animaux ainsi que le(s) type(s) de transport couvert(s) et mentionner si elle s'applique ou non au transport d'animaux vers des pays tiers.

L'autorisation a une durée de validité maximale de 5 ans à compter de sa date de délivrance.
3. Un mois avant l'expiration de l'autorisation, l'organisateur peut en demander le renouvellement dans le système TRACES. La demande de renouvellement doit contenir des éléments de preuve indiquant que les conditions énoncées à l'article 5, paragraphe 4, sont remplies, ainsi que le certificat prévu à l'article 33, s'il y a lieu, une analyse étayée du suivi des indicateurs pour la période de validité de la précédente autorisation et, s'il convient, des preuves écrites des mesures mises en place si les valeurs quantifiant les indicateurs dépassent les seuils prévus à l'article 26, paragraphe 3. L'autorité compétente octroie ou rejette la demande de renouvellement et enregistre le renouvellement ou le rejet dans le système TRACES, en motivant son rejet le cas échéant.

4. Si l'organisateur ne remplit plus les conditions énoncées à l'article 5, paragraphe 4, ou à l'article 33, paragraphe 6, l'autorité compétente ordonne la suspension de l'autorisation conformément à l'article 138, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) 2017/625, et enregistre ladite suspension dans le système TRACES dans les meilleurs délais. S'il y a lieu, l'autorité compétente suspend la partie de l'autorisation couvrant le transport vers un pays tiers.

L'autorité compétente fournit à l'organisateur, par écrit, une justification des raisons ayant motivé la suspension, ainsi que des recommandations pour remédier aux manquements constatés.

L'autorité compétente lève la suspension si l'organisateur apporte la preuve qu'il a remédié aux manquements qui la justifiaient.

Pour le transport à l'intérieur de l'Union, si l'organisateur n'a pas remédié aux manquements dans le mois suivant la suspension, l'autorité compétente retire l'autorisation.

Pour le transport vers un pays tiers, si l'organisateur n'a pas remédié aux manquements dans les trois mois suivant la suspension, l'autorité compétente retire l'autorisation.

Article 7

Demande d'autorisation de transporter des animaux pour des voyages de courte durée

1. Les transporteurs ne peuvent transporter des animaux pour des voyages de courte durée que s'ils sont en possession:
 - a) d'une autorisation de voyages de courte durée octroyée conformément à l'article 9, paragraphe 1, pour les espèces et catégories concernées; ou
 - b) d'une autorisation de voyages de longue durée octroyée conformément à l'article 9, paragraphe 1, pour les espèces et catégories concernées.
2. Le transporteur introduit une demande d'autorisation de transporter des animaux pour des voyages de courte durée auprès de l'autorité compétente dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 2 de l'annexe V. La demande doit contenir des éléments de preuve indiquant que les conditions suivantes sont respectées:
 - a) le transporteur est établi ou, dans le cas d'un transporteur établi dans un pays tiers, représenté dans l'État membre dans lequel se trouve l'autorité compétente concernée;
 - b) le transporteur dispose d'un personnel et d'équipements suffisants et appropriés, a donné à son personnel des instructions écrites concernant l'abreuvement, l'alimentation et le soin des animaux, et a mis en place des procédures opérationnelles permettant à son personnel de respecter le présent règlement;
 - c) les conducteurs et convoyeurs employés par le transporteur ou fournissant des services à celui-ci ont suivi les formations pertinentes et disposent des certificats d'aptitude professionnelle visés à l'article 38;

- d) ni le transporteur ni ses représentants au sein de l'État membre dans lequel la demande est introduite n'ont commis d'infraction grave telle qu'énoncée à l'article 44 dans les 5 ans précédant la date d'introduction de la demande.

Aux fins du point d), si le transporteur ou ses représentants ont commis une infraction grave au cours de cette période, ils doivent démontrer, à la satisfaction de l'autorité compétente, qu'ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter toute nouvelle infraction.

Article 8

Demande d'autorisation de transporter des animaux pour des voyages de longue durée

1. Les transporteurs ne peuvent transporter d'animaux pour des voyages de longue durée que s'ils sont en possession d'une autorisation octroyée conformément à l'article 9, paragraphe 1. Ces autorisations sont également valables pour les voyages de courte durée.
2. Le transporteur introduit une demande d'autorisation de transport d'animaux pour des voyages de longue durée auprès de l'autorité compétente dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 3 de l'annexe V. Les transporteurs ne demandent pas d'autorisation auprès de plus d'une autorité compétente, ni dans plus d'un État membre.
3. La demande visée au paragraphe 2 contient des éléments de preuve indiquant que les conditions suivantes sont respectées:
 - a) le transporteur respecte les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 2; et
 - b) le transporteur détient les documents suivants:
 - i. des certificats d'agrément valables, conformément aux dispositions des articles 12 ou 13, pour les moyens de transport devant être utilisés par le transporteur pour le voyage de longue durée concerné;
 - ii. un document exposant de manière détaillée les procédures permettant au transporteur de suivre et d'enregistrer les mouvements des véhicules et des navires placés sous sa responsabilité, ainsi que les procédures à suivre pour joindre en permanence les conducteurs concernés durant les voyages de longue durée;
 - iii. un plan d'urgence en cas d'urgence pendant le transport prévu.
4. Afin d'assurer une présentation uniforme des plans d'urgence en cas d'urgence survenant pendant des voyages de longue durée, prévus au point b) iii, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 49 en vue de l'établissement d'exigences minimales concernant le contenu du plan d'urgence, pour différents types de voyages, ainsi qu'à établir et à mettre à jour si nécessaire des formulaires types pour la communication de ces plans d'urgence.

Article 9

Octroi, renouvellement, suspension et retrait des autorisations délivrées aux transporteurs

1. L'autorité compétente accorde une autorisation à un transporteur pour des voyages de courte ou de longue durée, conformément à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8, paragraphe 1, dans le système TRACES, en utilisant les formulaires

figurant respectivement aux sections 2 et 3 de l'annexe V, sous réserve que les conditions énoncées respectivement à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, soient remplies.

2. L'autorisation visée au paragraphe 1 doit préciser les espèces et catégories des animaux ainsi que le type de transport couvert et mentionner si elle s'applique à des voyages de longue ou de courte durée.

L'autorisation a une durée de validité maximale de 5 ans à compter de sa date de délivrance.

3. Un mois avant l'expiration de l'autorisation de voyage de courte ou de longue durée, le transporteur peut en demander le renouvellement dans le système TRACES. La demande de renouvellement doit contenir les documents requis au titre de l'article 7, paragraphe 2, ou à l'article 8, paragraphe 2, ainsi qu'une analyse étayée du suivi des indicateurs pour la période de validité de la précédente autorisation et, s'il y a lieu, des preuves écrites des mesures mises en place si les valeurs quantifiant les indicateurs dépassent les seuils prévus à l'article 26, paragraphe 3.
4. L'autorité compétente accorde ou rejette la demande de renouvellement et enregistre le renouvellement ou le rejet dans le système TRACES, en motivant son rejet le cas échéant.
5. Le transporteur communique à l'autorité compétente concernée tout changement concernant les documents visés à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, dans un délai de 5 jours ouvrables à partir de la date à laquelle ce changement est survenu.
6. Si le transporteur ne remplit plus les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 2, ou à l'article 8, paragraphe 2, l'autorité compétente ordonne la suspension de l'autorisation, conformément à l'article 138, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) 2017/625, et enregistre ladite suspension dans le système TRACES dans les meilleurs délais.

L'autorité compétente fournit au transporteur, par écrit, une justification des raisons ayant motivé la suspension, ainsi que des recommandations pour remédier aux manquements constatés.

L'autorité compétente lève la suspension si le transporteur apporte la preuve qu'il a remédié aux manquements qui la justifiaient.

Si le transporteur n'a pas remédié aux manquements dans le mois suivant la suspension, l'autorité compétente retire l'autorisation.

Article 10

Formation des conducteurs, convoyeurs et responsables du bien-être des animaux

Le transporteur veille à ce que les conducteurs, les convoyeurs et les responsables du bien-être des animaux visés à l'article 21 suivent un des cours agréés de formation au bien-être des animaux visés à l'article 37, paragraphe 1, point b). Il importe qu'une telle formation soit pertinente au regard de leurs missions, des espèces et des catégories d'animaux qu'ils ont à manipuler, ainsi que des moyens de transport utilisés.

CHAPITRE III

MOYENS DE TRANSPORT

Article 11

Dispositions générales concernant les moyens de transport

1. Le transport d'animaux par route ou par chemin de fer pour un voyage de longue durée n'est autorisé que si le moyen de transport a été inspecté et si un certificat d'agrément a été délivré conformément à l'article 12.
2. Le transport d'animaux par navire de transport du bétail sur une distance supérieure à dix milles marins, au départ d'un port de l'Union, n'est autorisé que si le navire de transport du bétail a été inspecté et si un certificat d'agrément a été délivré conformément à l'article 13.
3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent aux conteneurs utilisés dans le transport, par route, par chemin de fer ou par navire porte-conteneurs, d'animaux terrestres, autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques.
4. Les animaux ne peuvent être transportés que par des aéronefs appartenant à des compagnies aériennes affiliées à l'Association internationale du transport aérien.
5. Les animaux ne peuvent être transportés par des transrouliers que si les conditions énoncées à l'annexe I, chapitre II, point 3, sont remplies.

Article 12

Certificat d'agrément des moyens de transport par route ou par chemin de fer et des conteneurs pour animaux de grande taille

1. Le transporteur introduit une demande de certificat d'agrément d'un moyen de transport d'animaux par route ou par chemin de fer pour des voyages de longue durée ou de conteneurs pour animaux de grande taille auprès de l'autorité compétente dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 5 de l'annexe V.
2. L'autorité compétente délivre au transporteur un certificat d'agrément du moyen de transport dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 5 de l'annexe V, sous réserve que ce moyen de transport remplisse les conditions suivantes:
 - a) le moyen de transport ne fait pas l'objet d'une demande présentée à une autre autorité compétente dans le même État membre ou un autre État membre, n'est pas couvert par un certificat d'agrément délivré par une telle autorité, ni ne fait l'objet d'une demande rejetée par une telle autorité;
 - b) le moyen de transport a fait l'objet d'une inspection par l'autorité compétente et a été jugé conforme aux exigences de l'annexe I, chapitres II et VI, applicables à la conception, à la construction et à l'entretien des moyens de transport par route utilisés pour les voyages de longue durée.
3. L'autorité compétente enregistre tout rejet de demande de certificat d'agrément dans le système TRACES, ainsi que les raisons ayant motivé sa décision.

Le certificat d'agrément a une durée de validité maximale de 5 ans à compter de sa date de délivrance.

4. Un mois avant l'expiration du certificat d'agrément visé au paragraphe 2, le transporteur peut en demander le renouvellement dans le système TRACES, conformément aux exigences figurant aux paragraphes 1 et 2.
5. Le transporteur communique à l'autorité compétente toute modification, tout réaménagement ou toute altération du moyen de transport susceptible de porter atteinte au bien-être des animaux transportés, dans les cinq jours suivant une telle modification, un tel réaménagement ou une telle altération.
6. Si un moyen de transport ne remplit plus les conditions énoncées au paragraphe 2, l'autorité compétente ordonne la suspension du certificat conformément à l'article 138, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) 2017/625 et enregistre ladite suspension dans le système TRACES.

L'autorité compétente fournit au transporteur, par écrit, une justification des raisons ayant motivé la suspension, ainsi que des recommandations pour remédier aux manquements constatés.

L'autorité compétente lève la suspension si le transporteur apporte la preuve qu'il a remédié aux manquements qui la justifiaient.

Si le transporteur n'a pas remédié aux manquements dans le mois suivant la suspension, l'autorité compétente retire le certificat.

Article 13

Certificat d'agrément des navires de transport du bétail

1. Le transporteur introduit une demande de certificat d'agrément d'un navire de transport du bétail pour le transport d'animaux auprès de l'autorité compétente dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 6 de l'annexe V. La demande comprend les documents suivants:
 - a) un document contenant les données relatives au demandeur et au navire de transport du bétail, y compris la date de conversion, s'il y a lieu, le plan du navire avec la disposition des enclos et des systèmes d'éclairage, d'évacuation des eaux, de lutte contre l'incendie et de ventilation;
 - b) un document décrivant le fonctionnement des systèmes énumérés au point a) et la manière dont les sources d'énergie sont capables de fournir suffisamment d'énergie pour soutenir l'ensemble de ces systèmes.
2. L'autorité compétente délivre un certificat d'agrément du navire de transport du bétail dans le système TRACES, en utilisant le formulaire figurant à la section 6 de l'annexe V, sous réserve que ce moyen de transport remplisse les conditions suivantes:
 - a) le navire effectuera son premier voyage à partir de l'État membre dans lequel la demande a été introduite;
 - b) le navire ne fait pas l'objet d'une demande présentée à une autre autorité compétente dans le même État membre ou un autre État membre, n'est pas couvert par un certificat d'agrément délivré par une telle autorité, ni ne fait l'objet d'une demande rejetée par une telle autorité;

- c) le navire a fait l'objet d'une inspection par l'autorité compétente et a été jugé conforme aux exigences de l'annexe I, chapitres II et IV, applicables à la construction et à l'équipement des navires de transport du bétail;
- d) le navire bat pavillon d'un pays relevant de la liste blanche ou grise de la performance de l'État du pavillon, conformément au protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

L'agrément du navire de transport du bétail est suspendu, sauf si un vétérinaire officiel a procédé à des contrôles officiels à bord de ce navire tout au long du premier voyage de celui-ci après son agrément et avant le renouvellement de cet agrément, et si ces contrôles ont démontré que la construction et l'équipement du navire de transport du bétail ne nuisent pas au bien-être des animaux à bord, ou que des mesures correctrices efficaces ont été prises.

- 3. L'autorité compétente enregistre tout rejet de demande d'agrément dans le système TRACES, ainsi que les raisons ayant motivé sa décision.

Le certificat d'agrément a une durée de validité maximale de 5 ans à compter de sa date de délivrance.

- 4. Un mois avant l'expiration du certificat d'agrément du navire de transport du bétail visé au paragraphe 2, le transporteur peut en demander le renouvellement dans le système TRACES, conformément aux exigences figurant aux paragraphes 1 et 2.
- 5. Le transporteur communique à l'autorité compétente toute modification, tout réaménagement ou toute altération du navire susceptible de porter atteinte au bien-être des animaux transportés, dans les cinq jours suivant une telle modification, un tel réaménagement ou une telle altération ou si la condition énoncée au paragraphe 2, point d), n'est plus remplie.
- 6. Si un navire ne remplit plus les conditions énoncées au paragraphe 2, l'autorité compétente ordonne la suspension du certificat conformément à l'article 138, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) 2017/625, et enregistre ladite suspension dans le système TRACES.

L'autorité compétente fournit au transporteur, par écrit, une justification des raisons ayant motivé la suspension, ainsi que des recommandations pour remédier aux manquements constatés.

L'autorité compétente lève la suspension si le transporteur apporte la preuve qu'il a remédié aux manquements qui la justifiaient.

Si le transporteur n'a pas remédié aux manquements dans le mois suivant la suspension, l'autorité compétente retire le certificat.

- 7. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 49 en ce qui concerne:
 - a) la constitution d'une base de données électronique pour enregistrer les inspections à bord des navires de transport du bétail aux fins du présent article et les contrôles officiels effectués au titre du règlement (UE) 2017/625;
 - b) la composition des équipes d'inspecteurs chargées d'effectuer les inspections visées au paragraphe 1;

- c) la fixation de règles détaillées concernant la présence à bord d'un vétérinaire officiel aux fins de l'agrément d'un navire de transport du bétail.

CHAPITRE IV

OBLIGATIONS AVANT LE DÉPART

Article 14

Obligations pour les organisateurs

1. Les organisateurs sont tenus de veiller à ce que l'intégralité du voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination dans l'Union ou un pays tiers, respecte le présent règlement.
2. Les organisateurs sont chargés de planifier le voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination. L'organisateur se conforme aux dispositions relatives au carnet de route visé à l'article 15 et signe la section 1 dudit carnet dans le système TRACES, conformément aux points 1 et 2 de l'annexe III.
3. Les organisateurs font en sorte, pour chaque voyage, que:
 - a) les animaux à transporter soient hébergés au lieu de départ pendant au moins une semaine avant le départ;
 - b) les différentes parties du voyage soient coordonnées, surtout si elles sont effectuées par des transporteurs différents, de sorte que le bien-être des animaux ne soit pas compromis en raison d'une coordination insuffisante des différentes parties du voyage ou des différents opérateurs;
 - c) l'organisation du voyage tienne compte des prévisions de température lorsque celles-ci sont pertinentes pour les espèces et les catégories d'animaux concernées, conformément à l'article 31 et au chapitre V de l'annexe I;
 - d) une personne soit désignée pour fournir à tout moment, aux autorités compétentes au lieu de départ, aux centres de rassemblement, aux postes de contrôle et aux établissements de destination, des informations relatives à la planification, à l'exécution et à l'achèvement du voyage.

Article 15

Carnet de route pour tous les voyages de longue ou de courte durée vers des pays tiers

1. Pour les voyages de longue ou de courte durée vers des pays tiers, les organisateurs doivent remplir avant le voyage, dans le système TRACES, la section 1 du carnet de route, conformément au point 1 de l'annexe III.
2. Lorsque le carnet de route concerne un voyage de longue ou de courte durée vers un pays tiers, l'organisateur introduit ledit carnet dans le système TRACES, à des fins d'approbation par l'autorité compétente du lieu de départ, deux jours au moins, mais pas plus de cinq jours, avant la date de départ prévue. Le voyage ne peut commencer tant que l'autorité compétente n'a pas approuvé le carnet de route, conformément au paragraphe 4.
3. Le carnet de route comporte la confirmation d'une réservation à un poste de contrôle lorsque, comme le prévoit la planification du voyage, la durée du voyage est susceptible de dépasser 21 heures.

4. L'autorité compétente approuve le carnet de route dans le système TRACES si les conditions suivantes sont remplies:
 - a) le carnet de route est réaliste et indique que le transport est conforme au présent règlement;
 - b) les transporteurs mentionnés dans le carnet de route disposent des autorisations de transporteur correspondantes valables, des certificats d'agrément valables pour les moyens de transport devant être utilisés et de certificats d'aptitude professionnelle valables pour les conducteurs et les convoyeurs.
5. Si les conditions prévues au paragraphe 4 ne sont pas remplies, l'autorité compétente demande à l'organisateur de changer de dispositions pour le voyage prévu, de manière que celui-ci soit conforme au présent règlement.
6. Les autorités compétentes veillent à ce que les carnets de route pour les voyages de longue ou de courte durée vers des pays tiers soient conservés pendant une période maximum de six ans dans le système TRACES à des fins de contrôles officiels ultérieurs, conformément à l'article 21 du règlement (UE) 2017/625.

Article 16

Carnet de route pour les voyages de courte durée à l'intérieur de l'Union

1. Pour les voyages de courte durée à l'intérieur de l'Union, les organisateurs doivent remplir le carnet de route dans le système TRACES, conformément au point 2 de l'annexe III.
2. Les carnets de route pour les voyages de courte durée à l'intérieur de l'Union sont conservés pendant six ans dans le système TRACES à des fins de contrôles officiels ultérieurs, conformément à l'article 21 du règlement (UE) 2017/625.

Article 17

Obligations des détenteurs avant le voyage

1. Les détenteurs au lieu de départ sont tenus de veiller à ce que les animaux devant être chargés à bord du moyen de transport sont aptes au transport.

Pour les femelles pleines, le détenteur au lieu de départ indique dans le carnet de route la date d'insémination ou la date présumée de la monte naturelle.
2. Le chargement d'animaux à bord du moyen de transport est supervisé par un vétérinaire.

CHAPITRE V

OBLIGATIONS PENDANT LE TRANSPORT ET SUR LE LIEU DE DESTINATION

Article 18

Obligations générales incombant aux transporteurs

1. Le transporteur transporte les animaux conformément au présent règlement, en particulier aux règles applicables aux espèces transportées énoncées à l'annexe I, qui concerne les animaux terrestres, et à l'annexe II, qui concerne les animaux aquatiques, jusqu'à leur arrivée au lieu de destination dans l'Union ou dans un pays tiers.
2. Le transporteur est responsable de l'aptitude au transport des animaux depuis le chargement de ces derniers au lieu de départ jusqu'à leur déchargement au lieu de destination.
3. Pour le transport par route ou par chemin de fer, le transporteur confie la manipulation des animaux aux conducteurs et convoyeurs titulaires du certificat d'aptitude professionnelle visé à l'article 38.
4. Pour le transport par route ou par chemin de fer, les transporteurs veillent à ce qu'un convoyeur accompagne chaque lot d'animaux, sauf lorsque:
 - a) les animaux sont transportés dans des conteneurs sécurisés, correctement ventilés et contenant, au besoin, assez de nourriture et d'eau, dans des distributeurs ne pouvant se renverser, pour un voyage d'une durée deux fois supérieure à la durée prévue;
 - b) le conducteur exerce les fonctions de convoyeur.
5. Pour le transport par route ou par chemin de fer comprenant un transport par transroulier pendant une partie du voyage, le transporteur et la personne responsable du chargement des véhicules sur le navire s'assurent que ce dernier satisfait aux exigences énoncées à l'annexe I, chapitre II, point 3.

Article 19

Obligations incombant aux organisateurs, aux transporteurs, aux conducteurs et aux convoyeurs pendant le transport par route ou par chemin de fer

1. Le conducteur ou le convoyeur contrôle les animaux au moins toutes les 4,5 heures afin d'évaluer leur bien-être et leur aptitude au transport.
2. Le conducteur et le convoyeur informent immédiatement le transporteur et l'organisateur, conformément aux procédures définies dans le plan d'urgence visé à l'article 8, de tout événement grave susceptible d'avoir une incidence négative sur le bien-être des animaux. L'organisateur transmet les informations à l'autorité compétente concernée.
3. Si un animal devient inapte au transport au cours du voyage parce que le convoyeur ou le conducteur ne s'est pas correctement acquitté de ses tâches, le transporteur est tenu pour responsable.

4. Lors de transferts d'un moyen de transport à un autre, le conducteur ou le convoyeur veille à ce que les spécifications techniques figurant à l'annexe I, chapitres I et III soient respectées à l'égard des animaux transportés.

Article 20

Obligations incombant aux détenteurs dans les centres de rassemblement, aux postes de contrôle et aux lieux de destination

1. Les détenteurs d'animaux détenus dans les centres de rassemblement, aux postes de contrôle et aux lieux de destination veillent au respect des spécifications techniques énoncées à l'annexe I, chapitre I, points 1 à 3, et à l'annexe II, point 4, s'il y a lieu.
2. Dans les centres de rassemblement ou aux postes de contrôle, les détenteurs consignent l'état dans lequel les animaux sont arrivés et remplissent et signent, dans le système TRACES, la section 3 du carnet de route dont le modèle figure à l'annexe III, point 1.

Article 21

Responsable du bien-être des animaux sur les navires de transport du bétail

1. Pour un voyage par navire de transport du bétail, le transporteur désigne un responsable du bien-être des animaux qui possède la formation requise et est détenteur d'un certificat d'aptitude professionnelle conformément à l'article 38.
2. Le responsable du bien-être des animaux est placé et agit sous l'autorité directe du transporteur, et lui fait directement rapport, ainsi qu'à l'organisateur, sur les questions relatives au bien-être des animaux.
3. Le responsable du bien-être des animaux est chargé:
 - a) de s'occuper des animaux et de les contrôler au moins deux fois par jour afin d'évaluer leur bien-être et leur aptitude au transport, et de prendre les mesures appropriées pour maintenir leur bien-être;
 - b) d'informer l'autorité compétente sur le lieu de départ ainsi que l'organisateur, conformément aux procédures définies dans le plan d'urgence visé à l'article 8, paragraphe 3, point b) iii, de tout événement grave susceptible d'avoir une incidence négative sur le bien-être des animaux;
 - c) de veiller au respect du règlement n° 1099/2009 lorsqu'un animal est mis à mort au cours d'un transport par mer pour mettre fin à ses souffrances.
4. L'organisateur informe le capitaine du navire de transport du bétail des responsabilités du responsable du bien-être des animaux pendant le transport, visées au paragraphe 3.

Article 22

Centres de rassemblement

1. Les opérateurs des centres de rassemblement fournissent à leur personnel des formations sur les spécifications techniques figurant au point 1 des chapitres I et III de l'annexe I.
2. Les opérateurs des centres de rassemblement:

- a) ne confie la manipulation des animaux qu'aux membres de leur personnel ayant suivi des cours de formation sur les spécifications techniques pertinentes de l'annexe I;
 - b) informent régulièrement les membres de leur personnel et les autres personnes admises dans le centre de rassemblement des devoirs et obligations leur incombant en vertu du présent règlement, ainsi que des sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement;
 - c) tiennent en permanence à la disposition des membres de leur personnel et des autres personnes admises dans le centre de rassemblement les coordonnées de l'autorité compétente à laquelle toute infraction aux dispositions du présent règlement doit être signalée;
 - d) prennent, en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement par toute personne présente dans le centre de rassemblement, et sans préjudice des mesures éventuelles prises par l'autorité compétente, les mesures nécessaires pour remédier à l'infraction et pour empêcher qu'elle se reproduise;
 - e) adoptent, supervisent et mettent en œuvre le règlement intérieur nécessaire afin de garantir le respect des points a) à d).
3. Un centre de rassemblement ne figure pas en tant que lieu de destination dans le carnet de route visé aux articles 15 et 16.

Article 23

Retard en cours de transport

1. Les organisateurs et, s'il y a lieu, l'autorité compétente prennent les mesures nécessaires afin d'éviter ou de réduire autant que possible tout retard en cours de transport.
2. Les autorités compétentes veillent à ce que des dispositions particulières soient prises sur les lieux de départ, dans les centres de rassemblement, aux postes de contrôle, dans les établissements de destination, aux points de sortie et aux postes de contrôle frontaliers pour donner la priorité au transport des animaux, notamment par la mise à disposition de voies rapides pour permettre l'inspection des animaux, s'il y a lieu, sans retard injustifié.

Article 24

Systèmes de positionnement des moyens de transport

1. Les moyens de transport par route sont équipés d'un système de positionnement communiquant avec le système d'information visé au paragraphe 3 sur la base des exigences techniques visées au paragraphe 8.
2. Le système de positionnement visé au paragraphe 1 enregistre la position des véhicules routiers à intervalles fréquents et est opérationnel pendant le voyage depuis le lieu de départ jusqu'à l'arrivée au lieu de destination.
3. Les enregistrements obtenus à partir des systèmes de positionnement des moyens de transport sont conservés dans un système d'information développé par la Commission conformément au paragraphe 7, auquel le système TRACES peut accéder.

4. Lorsqu'ils remplissent la section 1 du carnet de route dont le modèle figure à l'annexe III, point 1, les organisateurs indiquent où sont situés:
 - a) le lieu de départ;
 - b) les postes de contrôle;
 - c) le point de sortie de l'Union et les points de passage des frontières entre les États membres; et
 - d) le lieu de destination.
5. Une fois le voyage terminé, le système TRACES extrait du système d'information visé au paragraphe 3 les données relatives au moment auquel les moyens de transport sont arrivés aux lieux visés au paragraphe 4. Ces informations seront stockées dans le système TRACES aux fins des contrôles officiels, notamment de l'analyse des voyages effectués.
6. La Commission peut utiliser les informations visées au paragraphe 5 aux fins de l'élaboration des rapports annuels visés à l'article 114 du règlement (UE) 2017/625, après anonymisation des données à caractère personnel, et aux fins de l'organisation d'audits dans les États membres.
7. Au plus tard le [3 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission développe le système d'information visé au paragraphe 3.
8. Au plus tard le [3 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, les protocoles techniques nécessaires pour permettre aux systèmes de positionnement visés au paragraphe 1 de communiquer la position des véhicules, avec une précision définie, au système d'information visé au paragraphe 3, afin de permettre l'utilisation de ce dernier, ainsi que les protocoles nécessaires pour permettre l'extraction, par le système TRACES, des informations requises contenues dans le système d'information.

Article 25

Obligations sur le lieu de destination

1. Le conducteur ou le convoyeur ainsi que le détenteur au lieu de destination, enregistrent dans le système TRACES la date et l'heure d'arrivée des animaux ainsi que l'état de ces derniers, en remplissant et en signant la section 3 du carnet de route dont le modèle figure à l'annexe III, point 1.

En cas de désaccord quant à l'état des animaux à leur arrivée au lieu de destination entre le conducteur ou le convoyeur et le détenteur sur ce lieu, ou lorsqu'il ressort du carnet de route que les animaux sont arrivés en mauvais état, le détenteur et le conducteur ou le convoyeur consignent les anomalies constatées à la section 5 du carnet de route dont le modèle figure à l'annexe III, point 1.
2. Par dérogation au paragraphe 1, le conducteur ou le convoyeur transportant des animaux aux fins d'un projet autorisé au titre de la directive 2010/63/UE n'enregistre dans le système TRACES que la date et l'heure d'arrivée.
3. Le déchargement est supervisé par un vétérinaire.

Article 26
Suivi des indicateurs

1. Aux fins de l'article 25, paragraphe 1, le conducteur ou le convoyeur ainsi que le détenteur sur le lieu de destination évaluent l'état des animaux terrestres à leur arrivée au moyen des indicateurs suivants:
 - a) le nombre total d'animaux;
 - b) le nombre d'animaux de chaque lot morts à l'arrivée;
 - c) le nombre d'animaux de chaque lot blessés pendant le transport;
 - d) les problèmes de santé et les problèmes physiques autres que des blessures observés chez les animaux d'un lot, notamment, le cas échéant, un stress de chaleur ou de froid, les symptômes d'une soif prolongée ou de faim.
2. Le détenteur enregistre dans le système TRACES, dans la section 3 du carnet de route, les constatations relatives aux indicateurs prévus au paragraphe 1.
3. L'organisateur et le transporteur assurent le suivi des indicateurs visés au paragraphe 1 et analysent les informations recueillies au terme de leurs transports. Lorsqu'il ressort de cette analyse que les exigences de l'article 4 n'ont pas été respectées ou lorsque les valeurs quantifiant les indicateurs dépassent les seuils établis par la Commission conformément au paragraphe 5, ils prennent des mesures correctrices.
4. La Commission adopte, conformément à l'article 49, des actes d'exécution établissant les points relatifs à la santé et à l'état physique des animaux qui doivent faire l'objet d'un suivi conformément au paragraphe 1, point d), ainsi que les méthodes à utiliser pour quantifier les indicateurs visés au paragraphe 1.
5. La Commission peut, sur la base de l'avis de l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA), adopter des actes délégués conformément à l'article 48 établissant les seuils à partir desquels des mesures correctrices doivent être prises.

CHAPITRE VI
CONDITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT D'ANIMAUX
TERRESTRES

Article 27

Durée de voyage, temps de repos, intervalles d'alimentation et d'abreuvement lors du transport d'animaux terrestres adultes par route et par chemin de fer dans le cas des voyages de longue durée

1. Sans préjudice des règles plus strictes en matière de durée de voyage prévues au présent chapitre et à l'annexe I, chapitre V, les voyages de longue durée effectués pour transporter, par route ou par chemin de fer, des animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, à des fins autres que l'abattage, satisfont aux conditions suivantes:
 - a) le voyage se déroule en deux parties maximum, chacune d'elles n'excédant pas 21 heures, au terme desquelles les animaux atteignent le lieu de destination;

- b) après les 21 premières heures de voyage, et s'ils n'ont pas encore atteint le lieu de destination, les animaux sont déchargés pour un temps de repos d'au moins 24 heures à un poste de contrôle avant que le transport puisse se poursuivre;
 - c) les deux parties du voyage visées au point a) incluent des temps de repos d'au moins une heure après un maximum de dix heures de transport; pendant le temps de repos, les animaux restent à bord du moyen de transport à l'arrêt.
- 2. Pour les voyages de longue durée, les exigences énoncées à l'annexe I, chapitre VI, s'appliquent.
 - 3. Le transport par route d'oiseaux domestiques et de lapins domestiques à des fins autres que l'abattage suit les règles spécifiques énoncées à l'annexe I, chapitre V, point 2.
 - 4. Il est proposé de l'eau et de la nourriture à intervalles réguliers aux animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, conformément à l'annexe I, chapitre V.
 - 5. En ce qui concerne le transport par chemin de fer, le paragraphe 1, point c), ne s'applique pas.
 - 6. Les paragraphes 1 à 5 ne s'appliquent pas aux animaux voyageant en transport biologiquement sûr à des fins d'élevage ou aux fins d'un projet autorisé en vertu de la directive 2010/63/UE.

Article 28

Durée de voyage et temps de repos en cas de transport par route ou par chemin de fer d'animaux terrestres destinés à l'abattage

- 1. Seuls des voyages de courte durée sont autorisés pour le transport d'animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques destinés à l'abattage.
- 2. Lorsque, à l'intérieur de l'Union, aucun abattoir adapté à l'abattage des espèces et catégories d'animaux visées au paragraphe 1 ne peut être atteint au terme d'un voyage de courte durée à partir d'un lieu de départ donné, les autorités compétentes du lieu de départ peuvent accorder une autorisation pour un voyage de longue durée vers l'abattoir le plus proche adapté à l'espèce transportée.
- 3. Le transport de lapins et de volailles destinés à l'abattage respecte les règles spécifiques applicables à ces espèces énoncées à l'annexe I, chapitre V, point 2.

Article 29

Durée de voyage, temps de repos, alimentation et abreuvement des veaux, agneaux, chevreaux, porcelets et poulains non sevrés

- 1. Pour le transport par route de veaux, d'agneaux, de chevreaux, de porcelets et de poulains non sevrés, la durée de voyage ne dépasse pas 8 heures.
- 2. Par dérogation au paragraphe 1, pour autant que le moyen de transport soit équipé d'un système d'alimentation agréé conformément au paragraphe 5, les veaux, agneaux, chevreaux, porcelets et poulains non sevrés peuvent être transportés pendant une durée maximale de 9 heures, après quoi un temps de repos d'au moins

une heure sans déchargement est observé avant la poursuite du voyage, pour une durée maximale de 9 heures supplémentaires.

3. Lorsque des parties d'un voyage consistant en un transport de veaux, d'agneaux, de chevreaux, de porcelets et de poulains non sevrés doivent se faire par mer, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul de la durée du voyage.
4. Les veaux, agneaux, chevreaux, porcelets et poulains non sevrés reçoivent de l'eau à volonté ainsi que du lait adapté à leur espèce ou un substitut de lait approprié, toutes les 9 heures à compter du début du voyage, quel que soit le moyen de transport utilisé.
5. Le fabricant d'un système d'alimentation tel que visé au paragraphe 2, établi dans l'Union ou, s'il est établi dans un pays tiers, représenté dans l'Union, peut soumettre à la Commission une demande d'agrément dudit système.
6. La Commission approuve, par voie d'actes d'exécution conformément à l'article 49, le système d'alimentation visé au paragraphe 2, pour autant qu'il soit scientifiquement et techniquement prouvé que ce système permet d'alimenter pendant le voyage tous les veaux, agneaux, chevreaux, porcelets et poulains non sevrés embarqués, avec du lait ou des substituts de lait à température corporelle et respectant le niveau d'hygiène voulu.

Article 30

Voyages par route à destination et en provenance de navires de transport du bétail et de transrouliers pour le transport d'animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques

1. Lors du transport d'animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, lorsqu'une partie du voyage s'effectue par mer et que sont transportés des lots provenant de différents lieux d'origine, la durée du voyage est calculée à compter du chargement des animaux sur le lieu de départ le plus éloigné, en temps de conduite, du port de chargement. Le calcul de la durée du voyage est suspendu entre le moment où le dernier animal est chargé sur le navire et le moment où le premier animal est déchargé au port d'arrivée.
2. Les intervalles d'alimentation à bord sont conformes aux règles spécifiques énoncées à l'annexe I, chapitre V, point 1.

Article 31

Durée de voyage et conditions de transport d'animaux terrestres autres que les oiseaux domestiques et les lapins domestiques, par route et par chemin de fer, à des températures extrêmes

1. L'organisateur, lorsqu'il soumet le carnet de route dans le système TRACES, et l'autorité compétente, lorsqu'elle approuve le carnet de route, prennent en considération les températures prévues sur le lieu de départ, le lieu de destination et, s'il y a lieu, le lieu où se trouve le poste de contrôle au moment où les animaux y sont attendus. Pour les lots transportés vers des pays tiers, l'organisateur prend également en considération les températures prévues au point de sortie ou sur le lieu où se trouve le poste de contrôle frontalier du pays tiers.

2. En ce qui concerne le transport par route d'animaux terrestres, à l'exception des chiens et des chats:
 - a) lorsque des températures inférieures à 0 °C sont prévues, les véhicules routiers doivent être couverts et la circulation de l'air dans le compartiment des animaux doit être contrôlée, afin de protéger les animaux contre le risque de refroidissement pendant le voyage;
 - b) lorsque des températures inférieures à - 5 °C sont prévues, les mesures visées au point a) sont d'application et la durée du voyage ne doit pas dépasser 9 heures;
 - c) lorsque des températures comprises entre 25 °C et 30 °C sont prévues, la durée de voyage dans la plage horaire comprise entre 10 h 00 et 21 h 00 ne doit dépasser pas 9 heures;
 - d) lorsque des températures supérieures à 30 °C sont prévues, seuls les trajets se déroulant exclusivement entre 21 h 00 et 10 h 00 sont autorisés;
 - e) lorsque des températures supérieures à 30 °C entre 21 h 00 et 10 h 00 sont prévues, l'espace disponible pour les animaux est augmenté de 20 %.
3. Les chiens et les chats voyagent dans un compartiment dont la température ambiante est comprise entre 20 °C et 25 °C et dont le taux d'humidité est compris entre 30 % et 70 %.
4. Les paragraphes 1 à 3 ne s'appliquent pas aux animaux voyageant en transport biologiquement sûr à des fins d'élevage ou aux fins d'un projet autorisé en vertu de la directive 2010/63/UE.
5. Aux fins du paragraphe 1, les États membres indiquent dans le système TRACES, au plus tard à la date d'application du présent règlement, le lien vers l'organisme chargé des prévisions de température qu'ils ont désigné, afin que ces prévisions soient partagées avec l'ensemble des autorités compétentes et des opérateurs.

Pour le transport d'animaux vers des pays tiers, la température prévue au lieu de destination est celle déterminée par l'organisme du lieu de départ désigné pour établir les prévisions de température.

CHAPITRE VII

TRANSPORT À DESTINATION ET EN PROVENANCE DE PAYS TIERS

Article 32

Obligations concernant le transport d'animaux vers des pays tiers

1. Les organisateurs ne peuvent prendre des dispositions pour le transport d'animaux vers des pays tiers que s'ils sont titulaires d'une autorisation octroyée conformément à l'article 5.
2. Les organisateurs remplissent la section 1 du carnet de route dont le modèle figure à l'annexe III, point 1, conformément à l'article 15, tant pour les voyages de courte durée que pour les voyages de longue durée, et veillent à ce que les transporteurs et les détenteurs sur le lieu de destination remplissent les sections du carnet de route qui les concernent.

3. Pour les voyages comprenant un transport par navire de transport du bétail, l'organisateur veille à ce que l'autorité compétente du pays tiers de destination ait rempli, signé et marqué d'un cachet l'attestation dont le modèle figure à l'annexe IV et l'ait transmise à l'autorité compétente du lieu de départ. L'autorité compétente ne valide pas le carnet de route si cette attestation n'est pas fournie.
4. Les lots d'animaux ne quittent le territoire douanier de l'Union que par les points de sortie désignés visés à l'article 39.

Article 33

Certificat concernant le transport d'animaux vers des pays tiers

1. L'organisateur veille à ce qu'un organisme de certification évalue le premier voyage qu'il organise vers un lieu de destination situé dans un pays tiers.
2. L'organisme de certification évalue si les conditions ci-après ont été remplies au cours du premier voyage visé au paragraphe 1:
 - a) les véhicules et les navires respectent les règles pertinentes de l'annexe I;
 - b) les durées maximales de voyage, les conditions particulières de transport en cas de températures extrêmes, et les temps de repos fixés par le présent règlement sont conformes à ce qui est indiqué dans le carnet de route;
 - c) l'espace disponible est conforme aux exigences de l'annexe I, chapitre VII;
 - d) les animaux restent sur le lieu de destination déclaré au moins 7 jours ou sont abattus;
 - e) l'objet du voyage est conforme à celui qui est indiqué dans le carnet de route;
 - f) lorsqu'une partie du voyage comprend un transport par transroulier, les animaux arrivent en bon état au port d'arrivée;
 - g) les animaux sont manipulés conformément au présent règlement;
 - h) s'il y a lieu, les postes de contrôle utilisés figurent sur la liste visée à l'article 34, paragraphe 3;
 - i) pour le transport d'animaux aquatiques, les véhicules et les opérations de transport respectent les règles énoncées à l'annexe II.
3. Si les conditions énoncées au paragraphe 2 sont remplies, l'organisme de certification délivre à l'organisateur un certificat pour le transport d'animaux vers des pays tiers. Le certificat a une durée de validité de cinq ans.
4. L'organisateur transmet le certificat à l'autorité compétente qui a octroyé l'autorisation visée à l'article 5.
5. Les autorités compétentes enregistrent dans le système TRACES les organisateurs certifiés.
6. Si les conditions énoncées au paragraphe 2 ne sont pas remplies, l'organisme de certification en informe l'organisateur et l'autorité compétente, qui suspend l'autorisation octroyée à l'organisateur pour le transport vers des pays tiers, conformément à l'article 6, paragraphe 4.

7. Les organismes de certification effectuent au moins deux évaluations inopinées de voyages effectués par l'organisateur au cours des cinq années de validité du certificat, afin de vérifier le respect des conditions énumérées au paragraphe 2.
8. L'organisme de certification transmet les rapports des évaluations inopinées à l'organisateur et à l'autorité compétente et leur notifie les manquements graves constatés à l'issue d'inspections inopinées. Dans de tels cas, l'autorité compétente suspend l'autorisation octroyée à l'organisateur pour le transport vers des pays tiers, conformément à l'article 6, paragraphe 4. Ces évaluations inopinées sont sans préjudice des contrôles officiels effectués au titre du règlement (UE) 2017/625.
9. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 49 afin de préciser les éléments qu'il convient de vérifier lors des évaluations et la fréquence des évaluations.

Article 34

Postes de contrôle dans les pays tiers

1. Les temps de repos des animaux dans les pays tiers se déroulent uniquement dans des postes de contrôle répondant à des exigences au moins équivalentes à celles prévues par le règlement (CE) n° 1255/97 et figurant dans la liste visée au paragraphe 3.
2. Les postes de contrôle des pays tiers ne figurent dans la liste visée au paragraphe 3 que si un organisme de certification certifie qu'ils ont les moyens de se conformer à des exigences équivalentes à celles prévues par le règlement (CE) n° 1255/97. Le certificat a une durée de validité de cinq ans. L'opérateur du poste de contrôle ou l'organisateur peut demander à la Commission d'inclure le poste de contrôle dans la liste visée au paragraphe 3.
3. La Commission approuve, par voie d'actes d'exécution conformément à l'article 49, une liste de postes de contrôle répondant à des normes qui sont équivalentes à celles prévues par le règlement (CE) n° 1255/97. Cette liste est mise à disposition dans le système TRACES.
4. La Commission retire un poste de contrôle de la liste visée au paragraphe 3 lorsqu'il ressort d'une évaluation effectuée par l'organisme de certification ou d'un audit réalisé par la Commission que ce poste de contrôle ne répond plus à des normes équivalentes à celles prévues par le règlement (CE) n° 1255/97. La procédure visée à l'article 49 s'applique.

Article 35

Animaux entrant dans l'Union

1. Les transporteurs qui transportent des animaux vers l'Union:
 - a) veillent à ce que les animaux soient transportés conformément au présent règlement, ou dans des conditions reconnues par l'Union comme étant équivalentes à celles prévues par le présent règlement, depuis le lieu de départ dans le pays tiers jusqu'au lieu de destination dans l'Union;
 - b) remplissent le carnet de route dans le système TRACES, comme figurant à l'annexe III, point 1, en précisant notamment le lieu, la date et l'heure de départ dans le pays tiers.

2. Le certificat sanitaire officiel accompagnant les animaux entrant dans l'Union en provenance de pays et de territoires tiers contient une attestation de l'autorité compétente du lieu de départ certifiant que la planification du voyage est conforme à des exigences au moins équivalentes à celles du présent règlement.
3. Pour les voyages de longue durée, l'autorité compétente du lieu de départ dans le pays tiers examine et approuve le carnet de route avant le départ, dans le système TRACES.

Article 36

Animaux transitant par le territoire de l'Union

Lorsque des animaux sont transportés d'un lieu d'origine situé dans un pays tiers vers un lieu de destination situé dans le même pays tiers ou dans un autre pays tiers et transitent par le territoire de l'Union, les opérateurs veillent à ce que les dispositions du présent règlement soient respectées pendant la partie du voyage se déroulant sur le territoire de l'Union, à l'exception des dispositions relatives aux durées maximales de voyage énoncées à l'article 27, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 28, à l'article 29, paragraphes 1 et 2, et à l'annexe I, chapitre V, point 2.2.

CHAPITRE VIII

OBLIGATIONS INCOMBANT AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES

Article 37

Formations

1. Aux fins de l'article 10, les États membres désignent l'autorité compétente chargée:
 - a) de veiller à ce que les conducteurs, les convoyeurs et les responsables du bien-être des animaux intervenant dans le transport d'animaux aient accès à des cours de formation portant sur les espèces et les catégories d'animaux concernées;
 - b) de tenir une liste des cours de formation agréés à la disposition des conducteurs, des convoyeurs et des responsables du bien-être des animaux pendant le transport;
 - c) d'organiser un examen final indépendant pour tester les connaissances des conducteurs, des convoyeurs et des responsables du bien-être des animaux, dont le contenu est pertinent pour les catégories d'animaux concernées et correspond à la séquence de transport concernée;
 - d) de délivrer les certificats d'aptitude professionnelle attestant la réussite à l'examen final indépendant;
 - e) de déterminer le contenu des cours de formation visés au point a) et les modalités de l'examen visé au point b).
2. Les cours de formation visés au paragraphe 1 couvrent au moins les compétences, connaissances et aptitudes relatives aux éléments suivants:
 - a) les obligations relatives au bien-être des animaux, en particulier celles qui sont énoncées aux annexes I et II;

- b) les comportements propres aux différentes espèces d'animaux et leurs besoins physiologiques et éthologiques pendant un voyage;
- c) les moyens de réduire autant que possible les risques pour le bien-être des animaux pendant un voyage;
- d) le fait de pouvoir reconnaître les expressions d'émotions positives et négatives des animaux, y compris tout signe de souffrance pendant un voyage;
- e) l'utilisation et l'entretien des équipements utilisés pour les animaux hébergés à bord des moyens de transport;
- f) les méthodes de suivi des indicateurs conformément à l'article 26; et
- g) les plans d'urgence visés à l'article 8.

Article 38

Certificat d'aptitude professionnelle

1. L'autorité compétente délivre un certificat d'aptitude professionnelle dans le système TRACES si les conditions suivantes sont remplies:
 - a) le demandeur a réussi l'examen final visé à l'article 37, paragraphe 1, point c);
 - b) le demandeur a fourni une déclaration écrite indiquant qu'il n'a pas commis d'infraction grave telle que visée à l'article 44 au cours des trois années précédant la date de demande dudit certificat.
2. L'autorité compétente ne délivre pas le certificat d'aptitude professionnelle si une autre autorité compétente a interdit au demandeur de manipuler des animaux.
3. Le certificat d'aptitude professionnelle comprend les informations mentionnées à l'annexe V, section 4. Il a une durée de validité maximale de cinq ans à compter de sa date de délivrance.
4. Les États membres reconnaissent les certificats d'aptitude professionnelle valides délivrés dans un autre État membre.
5. Les États membres peuvent reconnaître des qualifications acquises à d'autres fins comme étant équivalentes à celles sur lesquelles portent les certificats d'aptitude professionnelle délivrés aux fins du présent règlement, pour autant qu'elles aient été acquises dans des conditions équivalentes à celles énoncées dans le présent article. Les autorités compétentes publient et tiennent à jour sur l'internet une liste des qualifications reconnues comme étant équivalentes à celles sur lesquelles porte le certificat d'aptitude professionnelle.
6. S'il apparaît qu'une personne titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle délivré au titre du présent règlement ne démontre plus des compétences, des connaissances ou des informations suffisantes pour effectuer les tâches qui lui incombent, les autorités compétentes retirent son certificat du système TRACES.

Article 39

Désignation des points de sortie

Les États membres:

- a) désignent les points de sortie par lesquels peut avoir lieu le transport d'animaux vers des pays tiers;
- b) enregistrent dans le système TRACES les points de sortie désignés situés sur leur territoire et mettent régulièrement à jour ces informations.

Ces informations sont mises à la disposition du public dans le système TRACES.

Article 40

Inspection du navire de transport du bétail lors du chargement et du déchargement

1. Avant le chargement d'animaux sur un navire de transport du bétail, l'autorité compétente inspecte le navire afin de vérifier notamment que:
 - a) le navire de transport du bétail a été construit et est équipé pour transporter la quantité et le type d'animaux concernés;
 - b) les compartiments où les animaux seront hébergés sont maintenus en bon état;
 - c) l'équipement visé à l'annexe I, chapitre IV, est maintenu en bon état de fonctionnement;
 - d) s'agissant du profil de risque, le navire de transport du bétail présente un risque normal ou un risque faible selon le classement du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.
2. Avant le chargement d'animaux sur un navire de transport du bétail ou leur déchargement, l'autorité compétente inspecte le navire afin de vérifier que:
 - a) les animaux sont aptes à poursuivre leur voyage;
 - b) les opérations de chargement/déchargement sont menées dans le respect des dispositions de l'annexe I, chapitre III, point 2;
 - c) les mesures d'alimentation et d'abreuvement sont conformes aux dispositions de l'annexe I, chapitre IV, point 2.

Article 41

Organismes de liaison chargés de la protection des animaux pendant le transport

1. En plus des tâches et responsabilités qui leur incombent conformément au règlement (UE) 2017/625, les organismes de liaison chargés de la protection des animaux pendant le transport, désignés conformément à l'article 103, paragraphe 1, dudit règlement, sont chargés des tâches suivantes:
 - a) la fourniture d'une assistance mutuelle pour faciliter la bonne application du présent règlement, notamment en cas de retards dans le transport ou de rejet, par des pays tiers, de lots d'animaux transportés par route, par chemin de fer ou par navire;
 - b) l'échange de conseils et de bonnes pratiques concernant le respect du présent règlement.
2. La Commission organise régulièrement des réunions du réseau des organismes de liaison visés au paragraphe 1, afin de faciliter l'application uniforme du présent règlement à l'intérieur de l'Union.

CHAPITRE IX SANCTIONS

Article 42

Mesures et sanctions visant à garantir le respect du règlement

Sans préjudice de l'application du règlement (UE) 2017/625, les États membres déterminent le régime de mesures et de sanctions applicables à l'égard des personnes physiques ayant commis une infraction au présent règlement, ou des personnes morales tenues pour responsables d'une telle infraction. En particulier, les États membres veillent systématiquement:

- a) à enquêter sur les infractions présumées afin de confirmer ou de dissiper les soupçons;
- b) à prendre les mesures qui s'imposent lorsqu'une infraction est détectée, y compris pour y mettre fin; et
- c) à appliquer des sanctions conformément au présent chapitre et au règlement (UE) 2017/625 à l'égard des personnes physiques ayant commis une infraction au présent règlement ou des personnes morales tenues pour responsables d'une telle infraction.

Article 43

Sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement

1. Sans préjudice de l'application du règlement (UE) 2017/625, les États membres veillent à ce qu'une personne physique ayant commis une infraction au présent règlement ou une personne morale tenue pour responsable d'une telle infraction fasse l'objet de sanctions administratives conformément au présent règlement et au droit national. Les États membres peuvent également appliquer des sanctions pénales.
2. Les États membres veillent à ce que les sanctions appliquées conformément au présent règlement et aux dispositions pertinentes du droit national soient proportionnées à la gravité des infractions et suffisamment sévères pour sanctionner et décourager efficacement de nouvelles infractions.
3. Lorsqu'ils établissent les sanctions, notamment lorsqu'ils fixent le montant des sanctions financières conformément au paragraphe 5, les États membres prennent en considération la nature, la gravité et l'ampleur de l'infraction, y compris le préjudice au bien-être des animaux concernés, le nombre d'animaux touchés, leur type, leur âge ou leur vulnérabilité, la durée de l'infraction, sa répétition, l'accumulation d'infractions simultanées, et le fait que l'infraction a été commise délibérément ou par négligence.
4. Sont considérés comme des circonstances aggravantes:
 - a) le fait de recourir à des pratiques frauduleuses ou trompeuses ou à des documents/certificats falsifiés ou dont on sait qu'ils sont invalides;
 - b) le fait d'inscrire délibérément des déclarations fausses ou trompeuses dans le carnet de route.

5. Les États membres veillent à ce qu'une infraction grave soit passible d'une sanction financière administrative d'un montant minimal au moins équivalent à la valeur du lot acheminé. Les États membres veillent à ce qu'une infraction grave répétée sur une période de trois ans soit passible de sanctions administratives financières dont le montant minimal est au moins équivalent au double de la valeur du lot acheminé.

Les États membres peuvent tenir compte de la situation économique de la personne physique ayant commis l'infraction ou de la personne morale tenue pour responsable de l'infraction afin de garantir le caractère dissuasif des sanctions. À cette fin, les États membres peuvent, dans le respect du droit national, appliquer un système où la sanction pécuniaire infligée est calculée en pourcentage du chiffre d'affaires de l'opérateur tenu pour responsable de l'infraction.

Article 44

Infractions graves

Les infractions ci-après sont considérées comme graves lorsqu'elles sont commises délibérément ou par négligence:

- a) les animaux transportés présentent de graves blessures ouvertes, des prolapsus ou des fractures;
- b) les animaux sont transportés avant l'âge minimal autorisé;
- c) la hauteur verticale fournie aux animaux transportés n'atteint pas 80 % de la hauteur verticale exigée conformément à l'annexe I, chapitre III, point 6;
- d) l'espace disponible pour les animaux transportés n'atteint pas 80 % de l'espace disponible exigé conformément à l'annexe I, chapitre VII;
- e) la durée du voyage dépasse de 30 % la durée maximale de voyage autorisée, temps de repos non compris;
- f) les animaux aquatiques sont transportés sans que soient contrôlés les paramètres relatifs à l'eau définis à l'annexe II;
- g) les animaux sont transportés dans le cadre de voyages de longue durée sans que les documents suivants soient fournis: l'autorisation de l'organisateur, l'autorisation du transporteur, le certificat d'agrément du moyen de transport, ou le certificat d'aptitude professionnelle du conducteur ou du convoyeur;
- h) les animaux sont transportés dans le cadre de voyages de longue durée sans que l'autorité compétente ait approuvé le carnet de route;
- i) les animaux sont transportés à destination d'un pays tiers sans certificat valide autorisant le transport d'animaux vers des pays tiers conformément à l'article 33.

Article 45

Autres sanctions

1. Les sanctions prévues dans le présent chapitre sont sans préjudice d'autres sanctions pouvant être prises par les autorités compétentes lorsqu'une infraction est constatée, notamment:
 - a) l'immobilisation du véhicule ou du navire de transport du bétail impliqué dans l'infraction;

- b) la confiscation du véhicule ou du navire de transport du bétail ou des animaux transportés;
 - c) la suspension ou le retrait de l'autorisation de l'organisateur ou du transporteur;
 - d) la suspension ou la cessation de tout ou partie des activités économiques de l'opérateur liées au transport d'animaux.
2. Les États membres fixent la durée des sanctions visées au paragraphe 1.

CHAPITRE X DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

Article 46

Rapport sur l'état du bien-être des animaux transportés

1. Sur la base des données enregistrées dans le système TRACES conformément à l'article 26 et de toute autre donnée pertinente, la Commission publie, au plus tard [*cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], puis tous les cinq ans, un rapport de suivi sur le bien-être des animaux transportés dans l'Union.
2. Aux fins de l'élaboration des rapports visés au paragraphe 1, les États membres fournissent à la Commission les informations nécessaires.

Article 47

Modification des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 48 afin d'actualiser les spécifications techniques figurant à l'annexe I, chapitres I, II, V et VII et à l'annexe II afin de tenir compte d'éventuels progrès techniques et évolutions scientifiques lorsque cela est possible, notamment des avis scientifiques de l'EFSA, ainsi que des incidences sociales, économiques et environnementales, en ce qui concerne:
- a) la conception et l'entretien des moyens de transport;
 - b) les équipements utilisés pour la manipulation des animaux;
 - c) les exigences en matière d'eau, notamment les niveaux maximaux en ce qui concerne les paramètres applicables, et les exigences en matière de suivi;
 - d) les besoins en matière d'alimentation;
 - e) l'aptitude au transport;
 - f) les pratiques de chargement et de déchargement;
 - g) les manipulations pendant et après les activités de transport;
 - h) les conditions à bord des transrouliers et les conditions relatives au transport par air;
 - i) les pratiques de transport;
 - j) les exigences en matière d'espace disponible et de densité animale.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution conformément à l'article 49 pour mettre à jour les modèles de carnets de route figurant à l'annexe III et le modèle d'attestation figurant à l'annexe IV.

Article 48

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée au paragraphe 2 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu du paragraphe 2 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte à ces deux institutions ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 49

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux institué par l'article 58, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 178/2002. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 50

Compétences d'exécution concernant les documents

La Commission peut, par voie d'actes d'exécution conformément à l'article 49, établir des règles aux fins de l'application uniforme des articles 6, 9, 12, 13 et 38 en ce qui concerne les règles relatives à la délivrance d'autorisations, de certificats et de carnets de route électroniques et à l'utilisation de signatures électroniques.

CHAPITRE XI AUTRES DISPOSITIONS

Article 51

Protection des données dans le cadre d'autorisations, de carnets de route, de systèmes de positionnement en temps réel et de certificats

1. Pour les autorisations visées au chapitre II, les carnets de route visés au chapitre IV et les certificats visés au chapitre VIII, la Commission et les États membres sont les responsables conjoints du traitement au sens de l'article 28 du règlement (UE) 2018/1725 et de l'article 26 du règlement (UE) 2016/679, conformément à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/1715.
2. Aux fins des systèmes de positionnement en temps réel visés à l'article 24, la Commission est le responsable du traitement au sens de l'article 3, point 8, du règlement (UE) 2018/1725.
3. Les données enregistrées dans le système d'information visé à l'article 24, paragraphe 3, ne sont accessibles qu'à la Commission, aux fins de l'extraction des informations visées à l'article 24, paragraphe 5, dans le système TRACES.
4. Outre les catégories de données traitées conformément à l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/1715, les données recueillies au moyen du système de positionnement en temps réel visé à l'article 24 et les données figurant dans le carnet de route relatives au nom et au numéro de téléphone du conducteur sont également traitées aux seules fins de l'exécution des contrôles officiels et des autres activités officielles définies à l'article 2 du règlement (UE) 2017/625.
5. L'enregistrement des données de positionnement à intervalles fréquents est conservé dans le système d'information visé à l'article 24, paragraphe 3, pendant une période de six ans.
6. Les données à caractère personnel relatives aux autorisations visées au chapitre II et aux certificats visés au chapitre VIII sont conservées dans le système TRACES pendant toute la durée de validité de ces autorisations et certificats et pendant une période de six ans après leur expiration ou leur retrait.

Article 52

Mesures nationales plus strictes

Le présent règlement n'empêche pas les États membres d'adopter des mesures nationales plus strictes visant à améliorer la protection des animaux pendant le transport effectué intégralement sur le territoire d'un État membre, ou pendant le transport effectué exclusivement entre un lieu de départ situé sur le territoire d'un État membre et un lieu de

destination situé dans un pays tiers, pour autant que ces mesures n'interfèrent pas avec le bon fonctionnement du marché intérieur.

Les États membres informent la Commission de telles dispositions nationales avant leur adoption. La Commission les porte à la connaissance des autres États membres.

Article 53
Application mobile

1. Au plus tard [cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission développe et met à la disposition des opérateurs et des autorités compétentes une application mobile permettant l'exécution de tâches administratives liées au transport d'animaux. L'application possède au moins les fonctionnalités ci-après en lien avec le système TRACES:

- a) création et mise à jour des sections d'un carnet de route par les utilisateurs du système TRACES enregistrés;
- b) soumission d'un carnet de route pour approbation;
- c) calcul de l'espace disponible requis;
- d) outils permettant de vérifier l'aptitude au transport;
- e) outils permettant de vérifier les prévisions météorologiques.

2. Au plus tard [cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission établit, par voie d'actes d'exécution conformément à l'article 49, des spécifications détaillées concernant le développement de l'application visée au paragraphe 1.

Article 54
Rapports et évaluation

1. Au plus tard [dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à une évaluation du présent règlement et présente un rapport exposant ses principales constatations au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions.
2. Aux fins de l'élaboration du rapport visé au paragraphe 1, les États membres fournissent à la Commission les informations nécessaires.

Article 55
Dérogation

Par dérogation au présent règlement, les États membres peuvent continuer d'appliquer les dispositions nationales en vigueur en ce qui concerne le transport, dans leurs régions ultrapériphériques, d'animaux originaires de ces régions ou y arrivant. Ils en informent la Commission.

CHAPITRE XII

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 56 *Abrogation*

1. Le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil est abrogé.
2. Les références au règlement abrogé s'entendent comme des références au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI.

Article 57 *Modifications du règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil*

Le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil est modifié comme suit:

À l'article 3, le point suivant est ajouté:

- «e) disposent d'équipements adaptés aux espèces et aux catégories d'animaux qu'ils hébergent;
- f) ont une taille suffisante pour accueillir au moins le nombre d'animaux que peut contenir un camion tout en respectant les exigences en matière d'espace disponible prévues par les directives 2008/119/CE⁶⁰ et 2008/120/CE du Conseil⁶¹.»

À l'article 5, le point suivant est ajouté:

- «j) de mettre à disposition dans le système TRACES un système de réservation permettant aux organisateurs de voir les créneaux disponibles et d'effectuer des réservations.»

Article 58 *Dispositions transitoires*

L'annexe I, chapitre I, point 2 e), l'annexe I, chapitre V, l'annexe I, chapitre VI, point 3.1 et l'annexe I, chapitre VII, du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil continuent de s'appliquer jusqu'à la date d'application de l'annexe I, chapitre I, point 1 h), des articles 27 à 30 et de l'annexe I, chapitre VII, du présent règlement.

Article 59 *Entrée en vigueur et application*

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir de deux ans à compter de sa date d'entrée en vigueur, sauf dispositions contraires aux paragraphes 3 et 4.

⁶⁰ Directive 2008/119/CE du Conseil du 18 décembre 2008 établissant les normes minimales relatives à la protection des veaux (JO L 10 du 15.1.2009, p. 7).

⁶¹ Directive 2008/120/CE du Conseil du 18 décembre 2008 établissant les normes minimales relatives à la protection des porcs (JO L 47 du 18.2.2009, p. 5).

3. L'article 13, paragraphe 2, point d), l'article 44, paragraphe 5, l'article 44, l'annexe I, chapitre I, point 10, l'annexe I, chapitre II, point 2.5, et l'annexe I, chapitre V, point 3.3, sont applicables à partir de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
4. L'article 24, paragraphes 1 à 4, l'article 51, les articles 27 à 30, le chapitre VII, l'annexe I, chapitre I, point 1 h), et l'annexe I, chapitre VII, sont applicables à partir de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

1.4. Objectif(s)

1.4.1. *Objectif général/objectifs généraux*

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s)*

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

1.4.4. *Indicateurs de performance*

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

- 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**
- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**
- 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits**
 - 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels*
 - 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*
 - 3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines*
 - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes**

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Rubrique 1: Marché unique, innovation et numérique

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

une action nouvelle

une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁶²

la prolongation d'une action existante

une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

La proposition vise à renforcer la protection des animaux pendant le transport, en contribuant à la fois à l'amélioration de leur bien-être et à une production alimentaire plus durable.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n°

Mettre à jour les conditions actuelles de transport des animaux à la lumière des progrès scientifiques et technologiques les plus récents afin de garantir une amélioration de leur bien-être et de la qualité des denrées alimentaires d'origine animale.

Contribuer à une application plus efficace et harmonisée des règles en matière de transport d'animaux au niveau de l'UE, en renforçant les contrôles officiels liés à la protection des animaux pendant le transport et en numérisant l'ensemble du processus de transport des animaux afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs et les autorités compétentes.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Objectif spécifique n° 1

-Réduction des durées de voyage

-Approche plus harmonisée et unifiée pour calculer les durées de voyage des animaux destinés à l'abattage et des cinq principales espèces d'animaux d'élevage

-Augmentation de l'espace disponible

⁶² Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

- Conditions plus claires et spécifiques applicables à différentes espèces et catégories d'animaux
 - Amélioration des conditions de transport des catégories d'animaux vulnérables telles que les femelles en gestation, les veaux non sevrés ou les poules à la fin du cycle de production
 - Amélioration des conditions des navires de transport du bétail
 - Certification externe de la conformité dépassant les frontières de l'Union
 - Conditions plus strictes concernant l'exportation d'animaux de l'UE vers des pays tiers
 - Nouvelles exigences plus spécifiques concernant le transport de chiens, de chats et d'animaux aquatiques
 - Règles plus claires afin de réduire l'exposition des animaux à des températures extrêmes (c'est-à-dire très faibles ou extrêmement élevées) pendant le transport
- Objectif spécifique n° 2
- Réduction des distorsions du marché intérieur
 - Modernisation des outils d'échange d'informations
 - Numérisation de l'ensemble du processus et réduction des formalités et de la charge administratives
 - Approche harmonisée du système de sanctions et compréhension commune du niveau de gravité des manquements
 - Système de suivi du temps en direct garantissant une meilleure réaction en cas d'incident pendant le transport

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

- Objectif spécifique n° 1:
- Durées de voyage
 - Nombre et pourcentage d'animaux blessés pendant le transport
 - Nombre et pourcentage d'animaux présentant des problèmes liés à la santé et à l'état physique (stress de chaleur ou de froid, soif et faim prolongées)
 - Nombre et pourcentage d'animaux morts à l'arrivée
 - Nombre de transports d'animaux
 - Diminution des manquements
- Objectif spécifique n° 2:
- Utilisation d'une application numérique devant être développée qui est basée sur le système TRACES.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

La proposition vise à améliorer le bien-être des animaux et à faciliter un niveau harmonisé de mise en application et de conformité. La proposition actualise les règles relatives au bien-être animal pendant le transport à l'aune des progrès scientifiques et technologiques les plus récents afin d'améliorer le bien-être des animaux et de garantir une concurrence loyale pour les opérateurs économiques. Le développement du système TRACES sera poursuivi afin de traiter toutes les certifications, autorisations et approbations par voie électronique, ce qui permettra à toutes les autorités compétentes de l'UE d'accéder aux données pertinentes pour le transport d'animaux. En outre, le suivi en direct des véhicules routiers sera possible dans TRACES et permettra de mieux contrôler le respect des durées de voyage.

Il sera nécessaire de disposer de ressources financières dès 2024 pour financer une étude sur les modalités relatives à l'utilisation des nouvelles technologies et à la numérisation aux fins de la facilitation de la mise en œuvre et de l'application des règles sur le bien-être des animaux pendant le transport. Les années suivantes seront consacrées à la conception de ces outils et à leur maintenance.

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Depuis l'adoption du règlement relatif au transport des animaux, la science a évolué, la technologie permet une mise en œuvre plus efficace des règles et les citoyens de l'UE accordent une attention croissante au bien-être animal. Les États membres éprouvent fréquemment des difficultés à interpréter les mêmes dispositions, ce qui entraîne souvent un niveau d'application des règles en matière de transport d'animaux différent d'un État membre à l'autre. En outre, les États membres ont adopté leurs propres règles en matière de bien-être en alignant leurs nouvelles exigences sur les données scientifiques les plus récentes. Cela implique des distorsions sur le marché intérieur, ainsi qu'au niveau des conditions de concurrence pour tous les acteurs concernés.

La présente proposition fournit les avis scientifiques les plus récents au secteur du transport d'animaux, contribue à la fois au commerce d'animaux et de denrées alimentaires d'origine animale en respectant des conditions de concurrence équitables, ainsi qu'à l'amélioration du bien-être du bétail dans l'ensemble de l'UE. Le marché intérieur sera amélioré et les principes de l'UE en matière de bien-être animal seront promus plus facilement au niveau mondial.

1.5.3 *Leçons tirées d'expériences similaires*

Le bilan de qualité (évaluation) de la législation de l'UE en matière de bien-être animal montre que des évolutions importantes dans le domaine de la science et de la technologie, de nouvelles tendances sociétales et des défis en matière de durabilité ne sont pas pleinement pris en compte dans le règlement actuel. Les États membres ont remédié à ces disparités scientifiques par leur législation nationale, et ont ainsi contribué à des conditions de concurrence inégales dans l'ensemble de l'Union.

En outre, les règles actuelles en matière de transport d'animaux se sont révélées difficiles à mettre en œuvre et à faire respecter, ce qui a entraîné une fragmentation du niveau de bien-être animal ainsi que des conditions de concurrence inégales sur le marché de l'UE.

Les échanges avec les autorités compétentes des États membres, les différentes parties prenantes, les résultats des audits de la Commission et les meilleures pratiques recensées par les experts nationaux montrent qu'il est nécessaire d'établir des règles et des responsabilités plus claires afin de faciliter une mise en œuvre et une application harmonisées dans l'ensemble de l'Union.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

Le règlement fera partie du volet relatif à l'alimentation du programme pour le marché unique et fonctionnera en synergie avec la politique agricole commune (PAC). Si la présente proposition a tendance à promouvoir le bien-être des animaux en s'appuyant sur la demande des consommateurs, la PAC dispose de différents instruments pour améliorer le bien-être des animaux destinés à la production de denrées alimentaires au moyen de subventions aux producteurs (programmes écologiques, mesures de développement rural dans le domaine du bien-être animal, investissements, formation, services de conseil, systèmes de qualité, etc.).

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

Les coûts seront soutenus par le volet relatif à l'alimentation du programme pour le marché unique, étant donné que les objectifs du présent règlement contribuent à l'un des objectifs clés du programme, à savoir une production alimentaire durable et résiliente, ainsi qu'aux objectifs de la stratégie de l'UE «De la ferme à la table».

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

- en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

✓ **Durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2024 jusqu'en 2027,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁶³

✓ **Gestion directe** par la Commission

- ✓ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ✓ par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
 - à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
 - à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
 - aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
 - à des établissements de droit public;
 - à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
 - à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
 - à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

[...]

[...]

⁶³ Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Le règlement comprend des dispositions visant à collecter des données et des indicateurs annuels sur le bien-être des animaux.

Le règlement impose aux États membres et aux opérateurs de saisir toutes les informations dans TRACES et aux autorités compétentes des États membres de communiquer chaque année à la Commission les données à des fins de suivi et d'évaluation.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1 *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

Conformément à la déclaration sur la gouvernance de la Commission européenne, la DG Santé et sécurité alimentaire (SANTE) mène ses activités dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables, en travaillant de manière ouverte et transparente, et en respectant le niveau élevé attendu de normes professionnelles et éthiques.

Les actions visant à améliorer la protection des animaux pendant le transport seront mises en œuvre dans le cadre d'une gestion directe, en utilisant les modes de mise en œuvre prévus par le règlement financier: la gestion directe permet d'établir des conventions/contrats de subvention avec les bénéficiaires/contractants participant directement à des activités qui servent des politiques de l'Union. La Commission assure un suivi direct des résultats des actions financées. Les modalités de paiement des actions financées seront adaptées aux risques liés aux opérations financières.

Afin de garantir l'efficacité, l'efficience et l'économie des contrôles effectués par la Commission, la stratégie de suivi sera orientée vers un équilibre entre les contrôles ex ante et ex post et se concentrera sur trois étapes clés de la mise en œuvre des subventions et des contrats, conformément au règlement financier:

- la sélection des propositions/appels d'offres qui correspondent aux objectifs stratégiques du règlement;
- le suivi opérationnel et les contrôles ex ante concernant la mise en œuvre des projets, la passation des marchés publics, le préfinancement, les paiements intermédiaires et finaux;
- des contrôles ex post sur les sites des bénéficiaires seront également effectués, généralement pour un échantillon de transactions fondé sur une analyse des risques pour des raisons d'efficacité.

La direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire (DG SANTE) est soumise aux contrôles administratifs suivants: contrôle budgétaire, rapports annuels de la Cour des comptes européenne et du service d'audit interne de la Commission, décharge annuelle sur l'exécution du budget de l'UE et, éventuellement, enquêtes menées par l'OLAF pour garantir la bonne utilisation des ressources allouées.

Conformément au cadre de contrôle interne de la Commission⁶⁴, la DG SANTE a élaboré une stratégie de contrôle interne qui met l'accent sur la gestion financière et sa conformité avec le règlement financier, en particulier avec les cinq objectifs de contrôle⁶⁵, les grands principes de contrôles rentables et efficaces, et les mesures antifraude. La stratégie constitue un document évolutif régulièrement mis à jour et adopté par le conseil d'administration de la DG SANTE.

Le directeur chargé de la gestion des risques et du contrôle interne de la DG SANTE est chargé de coordonner l'élaboration, la mise à jour et la communication de la stratégie de contrôle à l'ensemble du personnel concerné. À cette fin, le directeur procède chaque année à une évaluation du système de contrôle interne qui alimente le rapport annuel d'activité de la DG SANTE.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

La gestion des risques est pleinement intégrée dans le cycle de planification et de contrôle de la DG SANTE. Les risques les plus importants sont recensés dans l'exercice annuel d'évaluation des risques. L'accent est mis sur l'exposition au risque résiduel, en tenant compte de toutes les mesures déjà prises pour atténuer le risque. L'exercice s'achève par des discussions tenues au niveau de l'encadrement supérieur et présidées par le directeur général. Les «risques critiques» sont signalés au commissaire, accompagnés d'un plan d'action visant à les réduire à un niveau acceptable. Afin de suivre la mise en œuvre des plans d'action, un rapport d'avancement est élaboré et communiqué au commissaire dans le cadre du rapport à mi-parcours.

La DG SANTE a intégré la gestion des risques dans ses processus d'exécution budgétaire. Les risques, questions ou problèmes potentiels sont recensés à chaque étape du processus de gestion financière.

La mise en œuvre du nouveau règlement se concentre sur l'attribution de marchés publics ainsi que sur un certain nombre de subventions pour des activités et des organisations spécifiques.

Les marchés publics seront principalement conclus dans des domaines tels que le développement de produits informatiques ainsi que l'assistance et les études en la matière.

Les principaux risques sont les suivants:

- risque de ne pas atteindre pleinement les objectifs du règlement en raison d'une participation insuffisante ou de problèmes de qualité/retards dans la mise en œuvre des projets ou contrats sélectionnés;
- risque d'utilisation inefficace ou non économique des fonds accordés, tant pour les subventions (complexité des règles de financement) que pour les marchés (peu d'opérateurs économiques possédant les connaissances spécialisées requises, ce qui

⁶⁴ C(2017) 2373 du 19.4.2017

⁶⁵ Selon le modèle du COSO, adopté par le cadre de contrôle interne de la Commission dans sa dernière version: C(2017) 2373 du 19.4.2017 3 Communication à la Commission sur la révision du cadre de contrôle interne [C(2017) 2373 du 19.4.2017] qui remplace les standards de contrôle interne établis dans le document SEC(2001) 2037 et révisés par le document SEC(2007) 1341.

entraîne des possibilités insuffisantes de comparaison des offres de prix dans certains secteurs);

- risque d'atteinte à la réputation de la Commission en cas de découverte d'activités frauduleuses ou criminelles; les systèmes de contrôle interne des tiers ne sont pas entièrement fiables, étant donné que les contractants et les bénéficiaires exploitent chacun leur propre système de contrôle.

La Commission a mis en place des procédures internes visant à tenir compte des risques susmentionnés. Ces procédures internes sont pleinement conformes au règlement financier, comportent des mesures de lutte contre la fraude et sont fondées sur des considérations relatives aux coûts et aux avantages. Dans ce cadre, la Commission continue d'explorer les possibilités d'améliorer la gestion et de réaliser des gains d'efficacité. Les principales caractéristiques du dispositif de contrôle sont énoncées ci-après:

Contrôles préalables et concomitants à l'exécution des projets:

- Un système adéquat de gestion de projet sera mis en place, axé sur les contributions des projets et des contrats aux objectifs stratégiques, en assurant une participation systématique de tous les acteurs, en établissant des comptes rendus réguliers sur la gestion du projet, complétés par des visites sur place au cas par cas, y compris des rapports sur les risques destinés à l'encadrement supérieur, le tout en maintenant la souplesse budgétaire adéquate.

- Les modèles de convention de subvention et de contrat de services utilisés sont élaborés au sein de la Commission. Ces modèles prévoient un certain nombre de mécanismes de contrôle, comme des certificats d'audit, des garanties financières, des vérifications sur place et des inspections par l'OLAF. Les règles régissant l'éligibilité des coûts sont simplifiées grâce, par exemple, au recours aux coûts unitaires, aux montants forfaitaires, aux contributions indépendantes des coûts et aux autres possibilités offertes par le règlement financier. Cela permettra de réduire le coût des contrôles et d'orienter les vérifications et contrôles vers les domaines à haut risque.

- Tous les membres du personnel souscrivent au code de bonne conduite administrative. Les membres du personnel participant à la procédure de sélection ou à la gestion des contrats/conventions de subvention signent (également) une déclaration d'absence de conflit d'intérêts. Le personnel reçoit régulièrement des formations et utilise des réseaux d'échange de bonnes pratiques.

- La réalisation technique des projets fait l'objet, à intervalles réguliers, de contrôles documentaires effectués sur la base des rapports techniques intermédiaires remis par les contractants et les bénéficiaires; des réunions avec les contractants/bénéficiaires et des visites sur place sont également prévues au cas par cas.

Contrôles au terme du projet: Des audits ex post sont effectués sur un échantillon de transactions pour vérifier sur place l'admissibilité des demandes de remboursement. Ces contrôles sont destinés à prévenir, détecter et corriger les erreurs matérielles liées à la légalité et à la régularité des transactions financières. Pour maximiser l'incidence des contrôles, la procédure de sélection des bénéficiaires à soumettre à un audit peut combiner une sélection en fonction du risque et un échantillonnage aléatoire. Les aspects opérationnels seront pris en compte, dans la mesure du possible, lors des vérifications sur place.

2.2.3 *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Les stratégies de contrôle interne de la Commission et de la DG SANTE tiennent compte des principaux facteurs de coût et des efforts déjà entrepris depuis plusieurs années pour réduire le coût des contrôles, sans en compromettre l'efficacité. Les systèmes de contrôle existants se sont révélés aptes à prévenir et/ou à relever les erreurs et/ou les irrégularités et, le cas échéant, à les corriger.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

L'article 325 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne exige de l'Union et des États membres qu'ils luttent contre la fraude et toute autre activité illégale susceptible de porter atteinte aux intérêts financiers de l'UE. En vertu de l'article 317 du TFUE et de l'article 36 du règlement financier⁶⁶, la Commission exécute le budget de l'UE, dans le respect des principes de bonne gestion financière, en appliquant un contrôle interne efficace et efficient⁶⁷, qui comprend la prévention, la détection, la correction et le suivi de la fraude et des irrégularités.

En ce qui concerne les activités relevant de la gestion directe, la Commission prend les mesures appropriées garantissant la protection des intérêts financiers de l'Union européenne par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, au moyen de contrôles efficaces et, si des irrégularités sont décelées, par le recouvrement des montants indûment versés et, s'il y a lieu, par l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives. À cet effet, la Commission a adopté une stratégie antifraude, mise à jour en dernier lieu en avril 2019 [COM(2019) 196], et dont le plan d'action a été révisé en juillet 2023 [COM(2023) 405]. Les DG et les agences exécutives ont conçu et mis en œuvre leurs propres stratégies antifraude sur la base de la méthodologie fournie par l'OLAF. En général, elles sont mises à jour tous les trois ans et leur mise en œuvre fait l'objet d'un suivi et d'un rapport régulier à la direction.

En ce qui concerne l'exécution du budget en gestion directe, la Commission met également en œuvre une série de mesures:

- dans les décisions, conventions et contrats résultant de la mise en œuvre du règlement, la Commission, OLAF compris, et la Cour des comptes seront expressément habilitées à mener des audits, des vérifications sur place et des inspections, ainsi qu'à recouvrer les montants indûment versés et, le cas échéant, à imposer des sanctions administratives;
- pendant la phase d'évaluation des propositions ou offres reçues à la suite d'un appel, les candidats et soumissionnaires seront évalués en fonction des critères

⁶⁶ Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

⁶⁷ Communication à la Commission sur la révision du cadre de contrôle interne C(2017) 2373, adoptée le 19.4.2017 (principe 8, caractéristique 8.2).

d'exclusion publiés, sur la base de déclarations et du système de détection rapide et d'exclusion (EDES);

- les règles régissant l'éligibilité des dépenses seront simplifiées conformément aux dispositions du règlement financier;

- des actions de formation et de sensibilisation sur des questions relatives à la fraude et aux irrégularités sont régulièrement dispensées à l'ensemble du personnel participant à la gestion des contrats, ainsi qu'aux auditeurs et aux contrôleurs qui vérifient les déclarations des bénéficiaires sur le terrain.

Le processus d'obtention d'une assurance de l'ordonnateur délégué repose sur la capacité des systèmes de contrôle en place à détecter les déficiences significatives et/ou répétitives. Les systèmes de contrôle sont composés de différents éléments: la supervision et la vérification des opérations, les vérifications ex ante, les contrôles ex post et les audits du service d'audit interne et de la Cour des comptes européenne, ainsi que les audits dans les domaines de la santé et de l'alimentation réalisés par la DG SANTE dans les États membres de l'UE et les pays tiers. Tous les acteurs concernés jouent un rôle essentiel dans la prévention et la détection de la fraude.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND. ⁶⁸	de pays AELE ⁶⁹	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁷⁰	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	03 02 06 - Contribuer à un niveau élevé de santé humaine, animale et végétale	CD.	NON	NON	NON	NON

⁶⁸ CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.

⁶⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁷⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro 1	Marché unique, innovation et numérique
--	-------------	--

DG SANTÉ			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 et suivantes	TOTAL
○ Crédits opérationnels							
03 02 06 - Contribuer à un niveau élevé de santé humaine, animale et végétale	Engagements	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques							
Ligne budgétaire		(3)	0	0	0	0	0
TOTAL des crédits pour la DG SANTE	Engagements	=1a+3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	=1b +3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○ TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		-6					
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	=5+6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)					
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Paiements	=5+ 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe 5 des règles internes), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 et suivantes	TOTAL
DG SANTE						
○ Ressources humaines		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL pour la DG SANTE	Crédits	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 et suivantes	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7	Engagements	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Paiements	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

du cadre financier pluriannuel						
--------------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année		Année		Année		Année		TOTAL	
			2024		2025		2026		2027 et suivantes			
			RÉALISATIONS (outputs)									
	Type[1]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2												
- Réalisation	Étude sur les modalités relatives à l'utilisation des nouvelles technologies et à la numérisation aux fins de la facilitation de la mise en œuvre et de l'application des règles sur le bien-être des animaux pendant le transport.			0,250								0,250
- Réalisation	Développement du système dans TRACES					0,800		0,600				1,400
- Réalisation	Maintenance de TRACES					0,050		0,200		0,200		0,450
- Réalisation	Développement d'une application numérique									0,300		0,300
Sous-total objectif spécifique n° 2				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
Totaux				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 et suivantes	TOTAL
--	----------------------	----------------------	----------------------	---------------------------------------	--------------

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel					
Ressources humaines ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Autres dépenses administratives	0	0,000	0,000	0,000	0
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

Hors RUBRIQUE 7[2] du cadre financier pluriannuel					
Ressources humaines					
Autres dépenses de nature administrative					
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel					

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

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront partiellement couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

71

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 et années suivantes
○ Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
	20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	3,5	3,5	6,5	6,5
	20 01 02 03 (en délégation)				
	01 01 01 01 (recherche indirecte)				
	01 01 01 11 (Recherche directe)				
	Autres lignes budgétaires (à spécifier)				
○ Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)⁷²					
	20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)				
	20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)				
XX 01 xx yy zz ⁷³	- au siège				
	- en délégation				
	01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)				
	01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)				
	Autres lignes budgétaires (à spécifier)				
	TOTAL	3,5	3,5	6,5	6,5

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront partiellement couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Les AD exécuteront toutes les tâches qui impliquent des relations avec les États membres, les centres de référence, les parties prenantes, ainsi que toute préparation de la législation.
Personnel externe	

⁷² AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

⁷³ Sous-plafond de personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du CFP.

2 400 000 EUR de dépenses opérationnelles au titre de la ligne budgétaire 03 02 06 pour les années 2024 à 2027 seront couverts au moyen d'un redéploiement interne au sein de la ligne budgétaire.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année N ⁷⁴	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁷⁴ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les autres recettes
 - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁷⁵					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
Article									

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

[...]

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

[...]

⁷⁵ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.