

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio

- **Codice della proposta:** COM(2023) 770 final
- **Codice interistituzionale:** aaaa/0000(xxx)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero della salute

Premessa: finalità e contesto

Il quadro normativo vigente è costituito dal Regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il Regolamento (CE) n. 1255/97, dal Decreto legislativo 25 luglio 2007, n. 151 "*Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate*".

Nel contesto della strategia "Dal produttore al consumatore", la Commissione ha annunciato l'intenzione di rivedere la normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, compreso il benessere degli animali durante il trasporto. La revisione fa parte del programma di lavoro della Commissione per il 2023. L'elaborazione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali è iniziata nel 1974 con l'obiettivo di migliorare il benessere degli animali e garantire il buon funzionamento del mercato interno. L'attuale normativa sulla protezione degli animali durante il trasporto è stata adottata nel 2004 (regolamento (CE) n. 1/2005, "regolamento sul trasporto"). La Commissione ha effettuato un vaglio di adeguatezza della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, che è stato ultimato nel 2022 e dal quale è emerso che le opportunità offerte dai significativi sviluppi scientifici e tecnologici, i cambiamenti nelle preferenze espresse dalla società e le crescenti sfide in materia di sostenibilità non trovano riscontro nell'attuale regolamento. Inoltre le norme vigenti sono difficili da attuare e da applicare, il che comporta un

livello frammentato e non ottimale di benessere degli animali durante il trasporto e condizioni di disparità nel mercato interno dell'UE. La valutazione della Commissione della strategia dell'UE sul benessere degli animali (2012-2015) ha inoltre rilevato che permangono alcuni rischi di conformità connessi al trasporto di animali. Diverse conclusioni del Consiglio hanno costantemente evidenziato la necessità di norme più rigorose in materia di benessere degli animali quando questi sono **spostati** **movimentati** nel contesto di un'attività economica. In particolare le conclusioni sul benessere degli animali del 16 dicembre 2019 sottolineano che il benessere degli animali dovrebbe essere garantito durante il trasporto internazionale su lunga distanza di animali vivi, anche verso paesi terzi.

Nella sua risoluzione sulla strategia "Dal produttore al consumatore", il Parlamento europeo ha sottolineato "l'importanza di tenere conto degli ultimi progressi nella scienza in materia di benessere degli animali e di rispondere alle richieste pubbliche, politiche e di mercato di norme relative al benessere degli animali più rigorose". Inoltre, nel 2022, a seguito della relazione della commissione d'inchiesta del Parlamento europeo sul trasporto degli animali (commissione ANIT), il Parlamento europeo ha adottato la sua raccomandazione sulla protezione degli animali durante il trasporto con **raccomandazioni invito/suggerimento** per la revisione del regolamento sul trasporto. Nella sua relazione speciale del 2018 la Corte dei conti europea ha rilevato che persistono debolezze durante il trasporto. Nel gennaio 2023 la Corte ha pubblicato un'analisi della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto, in cui sono state sollevate preoccupazioni analoghe.

Obiettivi

La revisione mira a contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile, garantendo un livello più elevato di benessere degli animali ed evitando distorsioni sul mercato interno, contribuendo in tal modo al passaggio a un sistema alimentare sostenibile sul piano economico, ambientale e sociale, come stabilito nella strategia "Dal produttore al consumatore". Per questo motivo, la presente proposta introduce misure che favoriscono la macellazione degli animali a livello locale, sostituendo così il trasporto di animali vivi con il trasporto di carcasse e carni (**questo punto non è applicabile in Italia ma è infatti solo appoggiato dai Paesi del Nord Europa che si contappongono al gruppo dei Paesi mediterranei, dove l'attività economica è largamente basata sul commercio di animali vivi**). Tali misure contribuiranno a rafforzare il principio delle filiere corte e proteggeranno nel contempo gli animali impedendo i lunghi trasporti verso la macellazione. Anche i trasporti per scopi diversi dalla macellazione dovrebbero essere limitati nell'intento di sostituirli il più possibile con il trasporto di embrioni, sperma e simili, che sono molto più efficienti in termini di numero di animali trasportati, nonché rispettosi dell'ambiente e associati a minori spese (**altro punto non applicabile per l'Italia**). Gli obiettivi generali della proposta sono i seguenti:

– contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile; – garantire un livello più elevato di benessere degli animali; – avvicinare le prescrizioni in materia di benessere degli animali ai più recenti dati scientifici; – rispondere alle esigenze della società; – rendere le norme più facili da attuare (anche attraverso la digitalizzazione; – garantire il buon funzionamento del mercato interno, sia per gli animali d'allevamento che per gli animali trasportati per altri fini economici.

Più precisamente, gli obiettivi specifici della revisione sono, tra l'altro, i seguenti: – ridurre i problemi in materia di benessere degli animali legati ai lunghi viaggi e alle ripetute operazioni di scarico e nuovo carico **legate** ai **vari** periodi di riposo; – garantire che gli animali dispongano di più spazio durante il trasporto; – migliorare le condizioni di trasporto degli animali di categorie ritenute vulnerabili; – evitare di esporre gli animali a temperature estreme; – facilitare l'applicazione delle norme dell'UE in materia di protezione degli animali, anche attraverso la digitalizzazione; – **garantire migliori condizioni di trasporto** agli animali esportati verso paesi terzi; – **garantire migliori condizioni di trasporto** a gatti e cani trasportati in relazione a un'attività economica. La presente proposta legislativa è adottata contemporaneamente a una proposta legislativa relativa al benessere di cani e gatti e alla loro tracciabilità. Le due proposte sono coerenti tra loro.

Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato.

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

Coerenza con le altre normative dell'Unione

La proposta è coerente con gli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia "Dal produttore al consumatore". La proposta intende operare in sinergia con altre iniziative e politiche dell'UE che riguardano sia gli animali vivi che il trasporto, in particolare la politica dell'UE in materia di sanità animale, le norme dell'UE sui tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo per i conducenti di camion e le norme sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici. Anche la politica commerciale dell'UE svolge un ruolo nella promozione di norme più rigorose in materia di benessere. La proposta contiene disposizioni nuove e più chiare sulle norme in materia di benessere degli animali applicabili al trasporto di animali vivi da un paese terzo verso l'Unione, nonché disposizioni sulle norme in materia di benessere degli animali applicabili al trasporto di animali vivi dall'Unione verso un Paese terzo di destinazione. In entrambi i casi (importazioni ed esportazioni), gli operatori devono garantire che le norme dell'UE in materia di benessere degli animali siano rispettate dal punto di partenza al punto di destinazione. In entrambi i casi è previsto un periodo transitorio di cinque anni che consente agli operatori di adeguarsi. Infine le norme sulla

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

Grazie a disposizioni più chiare e aggiornate, che tengano conto dei dati scientifici più recenti, e attraverso un maggiore utilizzo delle tecnologie moderne, gli operatori economici potranno conformarsi alla normativa rivista con maggiore facilità e le autorità competenti potranno applicarla più agevolmente. Inoltre l'iniziativa contribuirà a ridurre le distorsioni sul mercato unico legate alle condizioni di trasporto di animali vivi a fini economici. In ultima analisi, l'iniziativa contribuirà a un sistema di produzione alimentare più resiliente e sostenibile nell'UE.

La natura transfrontaliera del trasporto di animali richiede una regolamentazione a livello dell'UE. La sola azione a livello nazionale darebbe origine a normative nazionali disparate nei vari Stati membri, determinando così una maggiore frammentazione, distorsioni di concorrenza e un livello di benessere degli animali non uniforme in tutta l'UE. Con l'adozione di un insieme di norme aggiornate e più omogenee, gli scambi di animali all'interno dell'UE sarebbero più agevoli e si svolgerebbero in condizioni di maggiore parità tra gli operatori dell'UE. Ciò comporterebbe un miglioramento del mercato interno e una promozione a livello mondiale degli elevati valori dell'UE in materia di benessere degli animali.

Per affrontare i problemi sopra descritti sono state individuate sei misure. Per alcune di queste misure sono state prese in considerazione opzioni strategiche alternative. Sulla base di un'analisi multicriterio dei loro impatti sociali, economici, ambientali e sul benessere degli animali, è stata definita la seguente combinazione di opzioni prescelte (con determinati periodi di transizione, se opportuno): 1) limitare ulteriormente la durata massima del viaggio in caso di trasporto di animali vivi (massimo 9 ore per gli animali destinati al macello; per gli altri animali: 21 ore (+ 24 ore di riposo) + 21 ore di viaggio); 2) aumentare lo spazio disponibile nel veicolo sulla base delle raccomandazioni dell'EFSA; 3) applicare la durata massima del viaggio anche alle esportazioni di animali vivi dall'UE e imporre l'uso di ulteriori strumenti per garantire che le norme dell'UE siano rispettate fino a destinazione, in linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia (ad esempio presenza di un addetto al benessere degli animali a bordo delle navi, buoni livelli di sicurezza marittima per le navi); 4) rafforzare le disposizioni in materia di benessere per il trasporto di animali vulnerabili (ad esempio per i vitelli non svezzati: durata massima del viaggio 9 ore + 1 ora di alimentazione + 9 ore, se è approvato un sistema di alimentazione efficace; età minima di cinque settimane e peso minimo di 50 kg per i vitelli non svezzati da trasportare); 5) rivedere le norme per limitare le sofferenze degli animali dovute al trasporto effettuato in condizioni di temperature elevate (se le previsioni meteorologiche indicano una temperatura compresa tra 25 °C e 30 °C, sono consentiti solo brevi viaggi diurni; se la temperatura è superiore a 30 °C, è consentito solo il trasporto notturno); 6) utilizzare in maniera ottimale gli strumenti digitali per agevolare l'osservanza delle norme in materia di trasporto (ad esempio localizzazione in tempo reale dei veicoli; banca dati centrale e applicazione digitale); 7) introdurre norme specifiche per il trasporto

di cani e gatti (ad esempio limiti di età e condizioni di temperatura).

Come emerge dalle opinioni discordanti dei portatori di interessi, il benessere degli animali è un ambito che polarizza il dibattito e in cui raramente le ONG e l'industria condividono lo stesso punto di vista, sebbene approvino l'obiettivo di migliorare il benessere degli animali e di ridurre le distorsioni del mercato interno. I portatori di interessi del settore concordano in generale sul miglioramento delle condizioni di trasporto (temperatura, spazio disponibile, condizioni migliorate per l'esportazione, in particolare via mare) ma sono restii a limitare ulteriormente la durata dei viaggi, in particolare per quanto riguarda le esportazioni di animali vivi dall'UE. Tuttavia il settore è diviso al suo interno, in quanto l'esistenza di normative nazionali divergenti negli Stati membri dell'UE determina una divergenza di interessi nel settore. Dall'altro lato le ONG non appoggiano l'opzione di continuare a esportare animali vivi a condizioni rigorose e preferirebbero che fosse introdotto un divieto di esportazione di animali vivi. Analogamente esse sono a favore di norme molto più stringenti per quanto concerne la durata massima del viaggio (massimo otto ore per tutti gli animali).

L'opzione prescelta dovrebbe apportare notevoli benefici in termini di benessere degli animali. Essa avrà inoltre un impatto positivo sui trasportatori e su altri operatori economici dell'UE che, grazie a norme più armonizzate rispetto a quelle attualmente vigenti, beneficeranno di una maggiore parità di condizioni nel mercato unico. Inoltre migliori condizioni di benessere durante il trasporto comporteranno minori rischi per la salute degli animali e ridurranno i tassi di mortalità nonché la percentuale di animali che giungono a destinazione malati o feriti, il che avrà per effetto di ridurre il numero di carcasse rifiutate nei macelli (con una conseguente riduzione dei costi di distruzione delle carcasse, stimati a 27 EUR a carcassa) e di migliorare la qualità della carne, oltre a generare vantaggi economici per i produttori, ad esempio grazie alla riduzione dei costi veterinari. L'iniziativa apporterà anche benefici indiretti per la società, ad esempio contribuendo a ridurre il rischio di resistenza agli antimicrobici e la diffusione di zoonosi e rispondendo meglio alle aspettative dei cittadini riguardo al benessere degli animali.

Esempio:

· quadro normativo:

o proposte correlate;

o riferimenti: strategie, "pacchetti", programmi della Presidenza, conclusioni del Consiglio europeo, ecc.;

o regolamenti, direttive, libri, relazioni già esistenti in materia;

· finalità generali;

· elementi qualificanti ed innovativi.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base

giuridica

La proposta rispetta il principio di attribuzione perché l'Unione agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite dagli Stati membri nei trattati per realizzare gli obiettivi da questi stabiliti.

La base giuridica della proposta è l'articolo 43 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in quanto è necessario eliminare gli ostacoli al trasporto di animali vivi che incidono sul mercato interno dei prodotti di origine animale al fine di garantire il buon funzionamento delle organizzazioni di mercato nel settore degli animali e dei prodotti di origine animale, assicurando nel contempo un elevato livello di protezione del benessere degli animali. La proposta si basa inoltre sull'articolo 114 TFUE, in quanto mira anche a garantire il buon funzionamento del mercato interno, non solo per gli animali contemplati dalla PAC, ma anche per altri animali, quali gatti e cani, animali da pelliccia, alcuni tipi di animali selvatici e animali utilizzati a fini scientifici, andando quindi oltre l'agricoltura e la produzione alimentare.

Esempio:

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di attribuzione ...*
- *La base giuridica è/non è correttamente individuata negli articoli ...; in particolare:*
 - *l'articolo ... consente/non consente ...;*
 - *l'articolo ... consente/non consente ...*

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà.

Gli animali sono spesso trasportati oltre frontiera e 1,4 miliardi di animali terrestri sono trasportati ogni anno tra gli Stati membri dell'UE. I problemi individuati in materia di benessere degli animali, compresi i fattori che ne sono alla base, si verificano in tutta l'UE, anche se in misura diversa nei vari Stati membri. Infine i problemi individuati in materia di benessere degli animali hanno conseguenze transfrontaliere, tra cui le minacce per la salute pubblica, come la resistenza agli antimicrobici. Infatti, come stabilito dall'EFSA, il trasporto di animali aumenta il rischio di trasmissione di batteri resistenti agli antimicrobici tra gli animali stessi (a causa di diversi fattori di rischio, quali il contatto tra gli animali, la durata del trasporto, la trasmissione aerea nel veicolo, condizioni ambientali avverse come la temperatura). Tale aumento della diffusione della resistenza antimicrobica tra gli animali ha conseguenze indirette sulla resistenza agli antimicrobici che interessa gli esseri umani. Le azioni intraprese a livello nazionale non porterebbero presumibilmente a un notevole miglioramento del benessere degli animali e sarebbero solo parzialmente in grado di rispondere alle preoccupazioni dei cittadini. Sebbene il settore sia già disciplinato dal regolamento (CE) n. 1/2005 e il margine d'azione degli Stati membri per l'adozione di norme nazionali sia quindi limitato, permangono notevoli divergenze tra le norme nazionali su aspetti chiave (ad esempio le condizioni per il trasporto di animali vulnerabili all'interno di uno Stato membro, le prescrizioni per l'esportazione di animali, le prescrizioni per il trasporto di

animali via mare), che incidono negativamente sul corretto funzionamento del mercato interno e sulla parità di condizioni tra gli operatori. Un'azione costante a livello nazionale porterebbe a un'ulteriore frammentazione delle prescrizioni e a maggiori differenze nei livelli di benessere degli animali tra gli Stati membri. Gli Stati membri applicano inoltre determinate disposizioni e attuano le norme in modo diverso, creando così anche ostacoli al buon funzionamento del mercato interno. In aggiunta le norme nazionali non possono applicarsi ai trasporti transfrontalieri provenienti da altri Stati membri, con un conseguente abbassamento dei livelli di benessere degli animali dovuto ai movimenti transfrontalieri. Le prescrizioni in materia di benessere degli animali connesse al trasporto nell'UE richiedono un approccio armonizzato e possono quindi essere efficacemente regolamentate a livello dell'UE. Con un insieme omogeneo di norme, la presente proposta porterà a prescrizioni uniformi e più chiare per il trasporto degli animali e a un migliore utilizzo delle tecnologie disponibili. La revisione garantirà quindi parità di condizioni per gli operatori nel mercato interno, agevolerà gli scambi intra-UE di animali e assicurerà una sorveglianza regolamentare più efficiente. Alla luce di questi elementi, l'azione dell'UE è giustificata: consentirebbe di ottenere un approccio coerente in modo più efficace ed efficiente rispetto agli Stati membri che agiscono individualmente e in maniera indipendente.

Esempio:

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:*
 - ...;
 - ...

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. Le misure proposte mirano a trovare un equilibrio tra un elevato livello di benessere degli animali e l'impatto sugli operatori interessati. Ulteriori condizioni per l'esportazione di animali verso paesi terzi garantiscono il rispetto delle disposizioni del presente regolamento fino al punto di destinazione nel paese terzo, codificando in tal modo la giurisprudenza della Corte di giustizia europea al riguardo. Dato che l'alternativa di vietare le esportazioni di animali vivi verso Paesi al di fuori dell'UE avrebbe effetti negativi sul settore, le condizioni più rigorose per l'esportazione mirano a migliorare il benessere degli animali pur mantenendo le operazioni economicamente praticabili. Analogamente, le misure relative ai tempi massimi di viaggio sono intese a preservare la maggior parte delle attività di trasporto. Misure di mitigazione proporzionate da applicare in caso di trasporto di animali a temperature elevate o basse consentiranno il trasporto senza ostacolare il benessere degli animali trasportati. La presente proposta prevede periodi di transizione per consentire agli attori di adeguarsi gradualmente. Per le nuove norme sui tempi massimi di viaggio, compresi i tempi massimi di viaggio per i vitelli non svezzati, lo spazio disponibile, le esportazioni, le importazioni, l'età minima e il peso dei vitelli non svezzati e il tracciamento in tempo reale, il periodo di transizione è fissato a cinque anni. Per le nuove norme sul trasporto di cani e gatti, il periodo di transizione è di tre anni.

Esempio:

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di proporzionalità in quanto ...*

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva e il progetto è di particolare urgenza.

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

Il vaglio di adeguatezza ha rilevato l'esistenza di un livello non ottimale di benessere degli animali nell'UE e di determinate distorsioni del mercato interno per gli agricoltori e altri operatori del settore alimentare. Permangono sfide legate ai lunghi viaggi, al trasporto a temperature estreme e al trasporto di animali vulnerabili, come i vitelli non svezzati e le femmine gravide. Inoltre vi sono difficoltà pratiche nel conciliare i tempi di viaggio specifici per specie previsti per gli animali nel Regolamento sul trasporto e i tempi di guida di cui al Regolamento (CE) n. 561/2006 relativo ad alcune norme in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. In aggiunta gli sviluppi scientifici e tecnologici e le future sfide in materia di sostenibilità non sono adeguatamente affrontati dalle norme vigenti. Nel maggio 2022 il comitato per il controllo normativo ha espresso un parere positivo sul vaglio di adeguatezza, formulando alcune raccomandazioni.

Consultazioni dei portatori di interessi

Panoramica delle attività di consultazione

Nel luglio 2021 la Commissione ha pubblicato una valutazione d'impatto iniziale che presenta le opzioni strategiche da affrontare nella valutazione d'impatto. Dopo aver analizzato i 983 contributi ricevuti, sono state individuate quattro campagne e 525 contributi individuali sono stati considerati pertinenti per la protezione degli animali durante il trasporto. Da ottobre 2021 a gennaio 2022 una consultazione pubblica ha ricevuto quasi 60 000 risposte sull'adeguatezza delle norme vigenti e su come migliorarle. Inoltre il 9 dicembre 2021 la Commissione ha organizzato una conferenza dei portatori di interessi della durata di un giorno sul benessere degli animali con quasi 500 partecipanti. La valutazione d'impatto iniziale, la consultazione pubblica e la conferenza dei portatori di interessi hanno riguardato diversi aspetti della revisione in corso della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, anche per quanto riguarda le norme sul benessere degli animali durante il trasporto. Nello studio esterno a sostegno della valutazione d'impatto sono state condotte attività di consultazione mirate, tra cui nove interviste esplorative, un'indagine mirata con 68 risposte analizzate, 43 interviste per studi di casi e ulteriori contributi attraverso due gruppi di riflessione e un seminario. Infine, nel quadro della piattaforma dell'UE sul benessere degli animali, è stato creato un sottogruppo sul trasporto di animali, composto da esperti degli Stati membri, organizzazioni aziendali, organizzazioni della società civile e un esperto indipendente. La Commissione ha organizzato 10 riunioni per discutere le principali opzioni strategiche in esame per la proposta, i cui verbali sono pubblicati sul sito web della Commissione.

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

Principali risultati delle attività di consultazione

Cittadini

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

ONG attive nel settore del benessere degli animali

Analogamente, le organizzazioni per il benessere degli animali auspicano un limite ai tempi di viaggio e un divieto di esportazione verso paesi terzi. Alcune organizzazioni vorrebbero un divieto totale dei trasporti. A loro avviso, gli animali vulnerabili non dovrebbero essere trasportati. Per altre categorie di animali, sostengono prescrizioni specifiche in materia di specie e un potenziamento dell'uso dei mezzi tecnologici per conseguire una migliore applicazione della normativa. Le organizzazioni per il benessere degli animali auspicano inoltre un'armonizzazione delle sanzioni.

Operatori commerciali

Gli operatori commerciali (in particolare i produttori) mostrano il minore sostegno alla limitazione dei tempi di viaggio. La maggior parte degli operatori commerciali è favorevole a prescrizioni specifiche in materia di specie piuttosto che a un divieto di trasporto di determinate categorie di animali. Gli operatori sottolineano la necessità di una migliore applicazione della normativa esistente invece di nuove norme e sostengono l'uso delle nuove tecnologie a tal fine.

Autorità nazionali

In generale le autorità nazionali non sono favorevoli a un divieto totale delle esportazioni di animali vivi, ma vi è un ampio sostegno all'introduzione di misure più rigorose per quanto riguarda gli animali non svezati e altri animali vulnerabili, nonché all'introduzione di tempi massimi di viaggio. Per quanto riguarda le nuove tecnologie, le autorità nazionali hanno generalmente sostenuto l'introduzione di un'applicazione digitale a livello dell'UE per ridurre i costi amministrativi e facilitare lo scambio di dati tra gli Stati membri.

Esame dei risultati da parte della Commissione

I risultati delle attività di consultazione sono stati utilizzati per individuare le sfide cui deve far fronte l'attuale attuazione del regolamento, ma anche per ispirare le opzioni strategiche e valutarne l'impatto, ad esempio per quanto riguarda l'impatto sugli operatori o la misura in cui si affronterebbero le preoccupazioni dei cittadini. Le prove raccolte dai portatori di interessi hanno inoltre contribuito a definire i periodi di transizione e a garantire la proporzionalità delle misure.

Assunzione e uso di perizie

Metodologia utilizzata

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

considerazione le norme internazionali sulla protezione degli animali durante il trasporto via mare, su strada e per via aerea, adottate dall'Organizzazione mondiale per la salute animale. Sono state utilizzate tutte le relazioni di audit pertinenti redatte dai servizi della Commissione, nonché fonti statistiche o banche dati pertinenti (Eurostat, sistema esperto per il controllo degli scambi (TRACES) ecc.). È stato realizzato uno studio esterno a sostegno della valutazione d'impatto che accompagna la revisione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto. Lo studio ha raccolto informazioni e dati sugli impatti delle misure e delle opzioni inizialmente proposte e sui relativi costi per i portatori di interessi. È stato inoltre condotto uno studio sulla valutazione degli impatti cumulativi dei due pacchetti di misure e opzioni proposti. Tale studio presenta i risultati di un'analisi della filiera (effettuata da un esperto esterno) e di una modellizzazione (effettuata dal Centro comune di ricerca della Commissione) degli impatti dei cambiamenti nei costi di produzione, individuati nell'analisi della filiera, sui livelli di produzione, sui prezzi al consumo, sulle esportazioni e sulle importazioni. Lo studio contiene una valutazione degli effetti dei due pacchetti sulla sicurezza alimentare e l'accessibilità economica degli alimenti (effettuata dal Centro comune di ricerca della Commissione). Sono stati inoltre presi in considerazione gli studi di due progetti pilota, commissionati dalla Commissione su richiesta del Parlamento europeo, sul trasporto di vitelli da latte non svezzati e di vacche da latte a fine ciclo produttivo. È stata altresì presa in considerazione l'analisi della Corte dei conti sul trasporto di animali vivi nell'UE.

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

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Nella proposta si è tenuto conto delle raccomandazioni dell'EFSA, in particolare per quanto riguarda: – la limitazione dei tempi di viaggio; – l'aumento dello spazio disponibile; – la fissazione delle soglie superiori critiche di temperature durante il trasporto. Le raccomandazioni sono state modulate nella proposta in modo da garantire la fattibilità tecnica ed economica delle modifiche proposte. Relazioni di audit e consultazioni con i punti di contatto nazionali (**ora liaisons bodies**) per il trasporto di animali hanno fornito informazioni e migliori pratiche.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

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

Valutazione d'impatto

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

di non arrecare un danno significativo, in quanto l'attuazione di tutte le misure scelte (limitazione della durata del viaggio ma aumento dello spazio disponibile per gli animali all'interno dei camion) avrebbe nel complesso un impatto trascurabile sulle emissioni di gas a effetto serra. Inoltre la proposta rispetta il principio del digitale per default, in quanto intende digitalizzare i certificati e le autorizzazioni che a norma dell'attuale Regolamento sono gestiti su supporto cartaceo.

Tempi massimi di viaggio e spazio disponibile durante il trasporto

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

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

La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda. Tale opzione è calibrata sulle norme dell'UE in materia di diritti sociali dei conducenti. La presente proposta rispecchia questa opzione prescelta, prevedendo un periodo di transizione di cinque anni per tali misure. La limitazione dei tempi di viaggio avrà un forte impatto positivo sul benessere degli animali trasportati sia per la macellazione che per altri motivi. Ciò non solo per effetto della limitazione della durata del viaggio, ma anche della limitazione della frequenza delle operazioni di scarico e nuovo carico, che sono associate a problemi di stress e di benessere (mentre attualmente non sono poste limitazioni al numero di operazioni di scarico per un periodo di riposo di 24 ore, le nuove norme non lo consentiranno nel caso degli animali da macello e permetteranno un solo periodo di riposo con scarico per gli animali trasportati per altri scopi). 2,6 milioni di mammiferi sono trasportati ogni anno per una durata superiore a nove ore per la macellazione e 1 milione è trasportato ogni anno per più di 42 ore per altri tipi di viaggi tra gli Stati membri. Per quanto riguarda gli animali trasportati per la macellazione, l'opzione non dovrebbe avere un impatto economico rilevante, in quanto nell'UE sono effettuati relativamente pochi viaggi superiori alle nove ore (tra lo 0,3 % e il 3,4 % degli animali trasportati per la macellazione tra gli Stati membri, a seconda delle specie). All'interno dell'UE, i tempi di viaggio proposti per gli animali trasportati per l'ingrasso e la produzione interesserebbero l'1,4 % dei bovini e lo 0,2 % dei suini. I tempi di viaggio proposti per gli animali trasportati per l'allevamento interesserebbero tra il 9 % e il 16 % delle vacche, dei caprini, dei suini e degli ovini spostati tra gli Stati membri. Si prevede pertanto che anche tale aspetto avrà un impatto economico limitato sugli operatori. Insieme all'aumento dello spazio disponibile nei camion, in linea con il parere dell'EFSA, ciò dovrebbe comportare notevoli benefici in termini di benessere degli animali, nonché costi aggiuntivi per i trasportatori dovuti alla necessità di acquistare ulteriori camion, in quanto le nuove norme comporteranno presumibilmente un aumento del numero di ore e dei costi di trasporto. A livello dell'UE, i costi netti aggregati annui variano a seconda delle specie e delle categorie di animali trasportati, passando da 35 milioni di EUR per il trasporto di galline ovaiole a 1 069 milioni di EUR per il

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

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

Esportazione di animali vivi

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

1. un divieto di esportazione di ruminanti; oppure
 2. nuove norme rafforzate in materia di importazione, tra cui norme per garantire che le misure relative ai tempi di viaggio e allo spazio disponibile siano applicate fino al luogo di destinazione, un addetto al benessere degli animali a bordo delle navi e l'obbligo di navi battenti bandiera di uno Stato inserito nella lista bianca o grigia in base alle norme in materia di sicurezza marittima.
- La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda. La presente proposta rispecchia questa opzione prescelta e prevede un periodo di transizione di cinque anni per tali misure. L'esportazione a condizioni più rigorose (comprese norme sui tempi massimi di viaggio per i trasporti su strada e prescrizioni più rigorose in materia di sicurezza marittima per le navi adibite al trasporto di bestiame) comporterebbe miglioramenti significativi per il benessere degli animali. Per quanto riguarda il trasporto su strada, sebbene il numero di chilometri percorsi possa essere ridotto, gli operatori dovranno ammodernare i camion per aumentare lo spazio disponibile. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il costo medio annuo per persona della formazione di un addetto al benessere degli animali è stimato a 241 EUR. Ci si potrebbe attendere un aumento dei costi di applicazione associato all'opzione di migliorare le norme per le navi adibite al trasporto di bestiame. Non si prevedono variazioni significative nelle emissioni dei camion e delle navi adibite al trasporto di bestiame, in quanto il numero di animali trasportati non dovrebbe variare in modo rilevante.

Trasporto di vitelli non svezzati

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

1. tempi massimi di viaggio di 19 ore per i vitelli non svezzati (9 ore + 1 ora di riposo + 9 ore), a condizione che esista un sistema di alimentazione efficiente (periodo di transizione di cinque anni); e

2. un'età minima di cinque settimane e un peso minimo di 50 kg per il trasporto di vitelli non svezzati (periodo di transizione di due anni).

La valutazione d'impatto conferma queste due misure nell'opzione prescelta. La presente proposta legislativa si discosta da tale conclusione per quanto riguarda la durata del periodo di transizione per l'età e il peso minimi dei vitelli non svezzati da trasportare e prevede un periodo di transizione di cinque anni anche in questo caso. L'obiettivo è attenuare l'impatto sugli allevatori di bovini di latte che dovranno adattarsi per mantenere i vitelli più a lungo in azienda. I tempi massimi di viaggio e l'età e il peso minimi degli animali trasportati migliorerebbero il benessere dei vitelli non svezzati, considerati animali vulnerabili particolarmente esposti a rischi per il benessere e la salute durante il trasporto. Gli sviluppi tecnologici nella creazione di un sistema efficace per l'alimentazione dei vitelli sui camion sono in fase avanzata ma non ancora in uso generale e consentirebbero il trasporto di vitelli fino a 19 ore (9 ore di guida, 1 ora di riposo e alimentazione, 9 ore di guida). Questo attenuerebbe gli effetti economici negativi di tempi massimi di viaggio di otto ore in assenza di un sistema di alimentazione efficace, anche se i tre Stati baltici ne risentirebbero comunque, essendo attualmente il punto di partenza di lunghi viaggi per vitelli non svezzati superiori a 19 ore. Si propone un periodo di transizione di cinque anni, in quanto gli Stati membri interessati da questa misura hanno bisogno di tempo per riorganizzare il proprio settore. Sebbene l'intervallo per l'alimentazione sarebbe di nove ore in tutti i casi, quando i vitelli sono trasportati su navi traghetto (ad esempio dall'Irlanda al continente), la parte del viaggio trascorsa sulla nave traghetto non sarà conteggiata nel tempo massimo di viaggio di cui sopra. Il costo dell'installazione di un sistema di alimentazione su un camion esistente è stimato tra i 25 000 e i 30 000 EUR, mentre un nuovo camion dotato di un tale sistema avrebbe un costo stimato di circa 500 000 EUR. A causa dell'età più elevata dei vitelli, gli attuali camion a tre piani dovranno essere trasformati in camion a due piani, il che comporterà costi limitati per i trasportatori. Si stima che le nuove prescrizioni aumenteranno il costo per gli allevatori di bovini da latte per la detenzione prolungata degli animali nelle aziende agricole. Tuttavia il prezzo di vendita dei vitelli sarebbe più elevato, in quanto gli animali saranno più robusti. Il miglioramento dello stato sanitario e la riduzione della mortalità dei vitelli all'arrivo grazie a una maggiore resilienza sono vantaggiosi anche per le aziende di ingrasso. Si prevede pertanto un impatto complessivamente positivo per la maggior parte degli agricoltori. L'opzione avrebbe un impatto ambientale positivo, poiché tempi massimi di viaggio più limitati ridurrebbero le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti.

Trasporto a temperature elevate

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

conferma che questa è l'opzione prescelta, che trova riscontro anche nella presente proposta. L'opzione migliorerebbe il benessere degli animali in quanto consentirebbe loro di evitare lo stress da calore. Attualmente, a seguito delle raccomandazioni della Commissione, molti Stati membri non approvano i lunghi viaggi quando si prevedono temperature al di sopra dei 30°C. Pertanto l'impatto economico di questa misura potrebbe essere legato principalmente alla sfida logistica del trasporto di animali di notte, quando si prevede una temperatura diurna superiore a 30°C; essa fornirà però norme uniformi per tali casi nell'UE. I trasportatori vedranno aumentare i loro costi a causa dei salari più elevati per la guida notturna, ma anche a causa dei costi amministrativi più elevati per l'effettuazione di ispezioni e controlli durante la notte. Si prevede un impatto limitato anche sugli allevatori e sui macelli. Non si prevede alcun impatto ambientale. Per quanto riguarda l'impatto sociale, i lavoratori del settore, in particolare i conducenti, il personale dei macelli e i veterinari ufficiali, potrebbero dover effettuare un maggior numero di turni notturni che possono avere un impatto supplementare sul fabbisogno di manodopera.

Nuove tecnologie

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

1. posizionamento in tempo reale dei camion; e
2. banca dati centrale e applicazione digitale. La seconda opzione consisteva in controlli retrospettivi basati su tachigrafi, combinati con la banca dati centrale e l'applicazione digitale di cui sopra. La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la prima, che trova riscontro nella presente proposta. Essa prevede che i dati GPS dei camion comunichino con un sistema automatizzato (la banca dati centrale dell'UE), a sua volta collegato a TRACES, in modo che l'autorità competente possa accedere alle informazioni sul momento in cui il camion ha raggiunto determinati punti (luogo di partenza, posto di controllo, attraversamenti frontaliere tra Stati membri, luogo di destinazione) e possa così effettuare i controlli ufficiali sulla base di tali informazioni. Poiché la riduzione dei tempi massimi di viaggio è una delle principali misure per conseguire l'obiettivo della politica in materia di benessere degli animali, ciò è necessario per fornire alle autorità competenti degli Stati membri gli strumenti per poter eseguire i controlli ufficiali in modo efficace. I sistemi di tracciamento in tempo reale consentiranno di indirizzare meglio i controlli ufficiali e di effettuarli in modo più efficiente con l'aiuto della banca dati centrale dell'UE, migliorando così il benessere degli animali. Poiché oltre il 77 % degli attuali camion per il trasporto è già dotato di un sistema di tracciamento, i costi sostenuti dagli operatori per conformarsi alle nuove norme sarebbero marginali. Si prevede che l'onere amministrativo per i trasportatori diminuirà notevolmente con l'uso di un sistema di tracciamento automatizzato e di una piattaforma informatica. Il costo principale, sebbene limitato, sarebbe associato per la Commissione allo sviluppo di moduli nel sistema TRACES esistente (cfr. scheda finanziaria legislativa). Le amministrazioni degli Stati membri sosterranno costi limitati per la formazione del personale. Sebbene la digitalizzazione, che riduce l'uso della carta, ridurrà presumibilmente le emissioni di gas a effetto serra associate a quest'ultima, si prevede un lieve aumento delle

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

Migliore protezione dei cani e dei gatti trasportati a fini commerciali

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

1. prescrizioni aggiornate e più specifiche per il trasporto di cani e gatti a fini economici, comprese le condizioni di temperatura e un'età minima di 15 settimane per il trasporto; oppure
2. prescrizioni aggiornate e più specifiche per gatti e cani, ma con un'età minima di 12 settimane per il trasporto. La valutazione d'impatto conclude che l'opzione prescelta è la seconda, che trova riscontro nella presente proposta legislativa, con un periodo di transizione di tre anni. La misura migliorerebbe il benessere dei cani e dei gatti trasportati nel contesto di un'attività economica, per il quale attualmente mancano in gran parte disposizioni specifiche. Ad esempio un'età minima per il trasporto consentirà di sviluppare meglio l'immunità dalle malattie infettive. Per quanto riguarda l'impatto economico, gli ulteriori controlli veterinari su cani e gatti possono costare tra 10 e 40 EUR per animale. L'impatto economico delle nuove prescrizioni in materia di alimentazione e abbeveraggio dovrebbe essere limitato, poiché si applicano già norme relativamente simili. Si possono inoltre prevedere costi aggiuntivi per i trasportatori connessi al miglioramento o alla sostituzione dei loro veicoli attuali per conformarsi alle nuove norme. Si stima che un nuovo rimorchio per cani disponibile in commercio senza aria condizionata, ma progettato correttamente, abbia un costo compreso tra 1 000 e 3 000 EUR per due-quattro cani. Non si prevedono ripercussioni di rilievo sull'ambiente. Considerando gli impatti sociali, anche sulla salute umana, le prescrizioni supplementari in materia di vaccinazione e l'età più elevata per il trasporto, proposte in questa misura, possono tradursi in un minor numero di animali malati dopo l'arrivo, il che avrebbe un impatto positivo anche sulla salute umana.

Valutazione complessiva

La relazione sulla valutazione d'impatto presenta inoltre gli effetti cumulativi previsti di due pacchetti di opzioni, nonché il loro impatto sulla competitività internazionale, la sicurezza alimentare, l'accessibilità economica degli alimenti e gli effetti distributivi. È emerso che, per le misure riguardanti i tempi di viaggio, lo spazio disponibile, il trasporto di vitelli non svezzati, le temperature elevate e le nuove tecnologie, l'impatto cumulativo sui costi di produzione del pacchetto prescelto (pacchetto 2) rappresenta a livello dell'UE un aumento medio dei costi di produzione pari a 1,4 cent di EUR per chilogrammo di carne, latte o uova all'anno. Tale aumento dei costi avverrà presumibilmente durante il periodo di transizione di cinque anni. Dalla modellizzazione effettuata è emerso che l'impatto di questo limitato aumento dei costi di produzione sui livelli di produzione, sui livelli delle importazioni e delle esportazioni e sui prezzi al consumo è limitato. Di conseguenza si prevede che le misure avranno un impatto molto limitato

sulla competitività internazionale del settore zootecnico dell'UE. Analogamente, non è stato individuato alcun impatto significativo per quanto riguarda la dimensione della disponibilità della sicurezza alimentare (con una riduzione solo marginale del consumo di pollame). Per quanto riguarda l'accessibilità economica degli alimenti, la modellizzazione mostra un impatto sui prezzi al consumo compreso tra lo 0,06 % e il 4,37 % a seconda del prodotto di base. Si tratta di una spesa supplementare che va da 2,81 a 14,09 EUR per persona all'anno, a seconda del regime alimentare e del reddito.

La valutazione d'impatto mostra che la presente proposta favorirà il conseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS): contribuirà all'OSS "Salute e benessere", in quanto il miglioramento del benessere degli animali durante il trasporto aiuterà a combattere la resistenza antimicrobica sia negli esseri umani che negli animali, e contribuirà inoltre all'OSS "Consumo e produzione responsabili", in quanto la produzione di alimenti con norme più rigorose in materia di benessere degli animali equivale a un sistema di produzione più responsabile. Parere del comitato per il controllo normativo sulla valutazione d'impatto La valutazione d'impatto è stata presentata al comitato per il controllo normativo per approvazione il 30 ottobre 2023 e ha ricevuto un parere positivo con riserve il 17 novembre 2023. Il parere del comitato per il controllo normativo chiedeva di presentare più chiaramente l'analisi dei costi e dei benefici, di integrare l'analisi degli impatti sulla competitività e degli effetti distributivi nella filiera e di chiarire il confronto tra le opzioni. La valutazione d'impatto è stata rivista per tenere conto di queste raccomandazioni del comitato per il controllo normativo. In particolare, a seguito dell'aggiornamento, l'analisi della filiera è stata resa più completa e rispecchia meglio l'impatto sui produttori ed è stata chiarita la relazione tra l'analisi della filiera e l'analisi degli impatti sulla competitività.

Efficienza normativa e semplificazione

L'introduzione di prescrizioni più uniformi, tra cui norme comuni sui tempi massimi di viaggio, comporterà una semplificazione sia per gli operatori che per le autorità competenti rispetto alle norme vigenti che differiscono a seconda delle specie e delle categorie di animali. Inoltre definizioni più chiare e un minore ricorso a norme aperte renderanno la normativa più efficiente e più facile da rispettare, in quanto gli operatori commerciali non dovranno più effettuare valutazioni proprie per decidere le soglie da utilizzare per l'applicazione di disposizioni diverse. Un maggiore utilizzo degli strumenti digitali semplificherà la comunicazione tra imprese e autorità pubbliche. Il tracciamento in tempo reale dei veicoli consentirebbe di pianificare, indirizzare e razionalizzare meglio tutti i controlli ufficiali sul trasporto degli animali. Non sono previste deroghe per le PMI, in quanto rappresentano la quasi totalità degli operatori commerciali interessati e pertanto le loro specificità sono già prese in considerazione per la selezione delle misure e la definizione dei periodi di transizione.

Diritti fondamentali

Le disposizioni sul posizionamento in tempo reale dei veicoli sono state concepite per garantire la protezione dei dati personali, nel rispetto del regolamento generale sulla protezione dei dati. Infine i problemi individuati in materia di benessere degli animali hanno conseguenze

transfrontaliere, tra cui le minacce per la salute pubblica, come la resistenza agli antimicrobici. Infatti, come stabilito dall'EFSA, il trasporto di animali aumenta il rischio di trasmissione di batteri resistenti agli antimicrobici tra gli animali stessi (a causa di diversi fattori di rischio, quali il contatto tra gli animali, la durata del trasporto, la trasmissione aerea nel veicolo, condizioni ambientali avverse come la temperatura). Tale aumento della diffusione della resistenza antimicrobica tra gli animali ha conseguenze indirette sulla resistenza agli antimicrobici che interessa gli esseri umani.

Esempio:

- *La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva/negativa in quanto ...*
- *Il progetto è/non è di particolare urgenza...*

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale.

Infatti, l'attuale normativa sulla protezione degli animali durante il trasporto è stata adottata nel 2004 (regolamento (CE) n. 1/2005, "regolamento sul trasporto"). La Commissione ha effettuato un vaglio di adeguatezza della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, che è stato ultimato nel 2022 e dal quale è emerso che le opportunità offerte dai significativi sviluppi scientifici e tecnologici, i cambiamenti nelle preferenze espresse dalla società e le crescenti sfide in materia di sostenibilità non trovano riscontro nell'attuale regolamento. Inoltre le norme vigenti sono difficili da attuare e da applicare, il che comporta un livello frammentato e non ottimale di benessere degli animali durante il trasporto e condizioni di disparità nel mercato interno dell'UE. La valutazione della Commissione della strategia dell'UE sul benessere degli animali (2012-2015) ha inoltre rilevato che permangono alcuni rischi di conformità connessi al trasporto di animali. Diverse conclusioni del Consiglio hanno costantemente evidenziato la necessità di norme più rigorose in materia di benessere degli animali quando questi sono spostati nel contesto di un'attività economica. In particolare le conclusioni sul benessere degli animali del 16 dicembre 2019 sottolineano che il benessere degli animali dovrebbe essere garantito durante il trasporto internazionale su lunga distanza di animali vivi, anche verso paesi terzi.

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

Nella sua relazione speciale del 2018¹⁰, la Corte dei conti europea ha rilevato che persistono debolezze durante il trasporto. Nel gennaio 2023 la Corte ha pubblicato un'analisi della normativa

dell'UE in materia di benessere degli animali durante il trasporto, in cui sono state sollevate preoccupazioni analoghe.

La revisione mira, inoltre, a contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile garantendo un livello più elevato di benessere degli animali ed evitando distorsioni sul mercato interno, contribuendo in tal modo al passaggio a un sistema alimentare sostenibile sul piano economico, ambientale e sociale, come stabilito nella strategia "Dal produttore al consumatore". Per questo motivo, la presente proposta introduce misure che favoriscono la macellazione degli animali a livello locale, sostituendo così il trasporto di animali vivi con il trasporto di carcasse e carni. In tal modo, tali misure contribuiranno a rafforzare il principio delle filiere corte e proteggeranno nel contempo gli animali impedendo i lunghi trasporti verso la macellazione. Anche i trasporti per scopi diversi dalla macellazione dovrebbero essere limitati nell'intento di sostituirli il più possibile con il trasporto di embrioni, sperma e simili, che sono molto più efficienti in termini di numero di animali trasportati, nonché rispettosi dell'ambiente e associati a minori spese.

Gli obiettivi generali della proposta sono i seguenti: – contribuire a una produzione agricola e alimentare sostenibile; – garantire un livello più elevato di benessere degli animali; – avvicinare le prescrizioni in materia di benessere degli animali ai più recenti dati scientifici; – rispondere alle esigenze della società; – rendere le norme più facili da attuare (anche attraverso la digitalizzazione); – garantire il buon funzionamento del mercato interno, sia per gli animali d'allevamento che per gli animali trasportati per altri fini economici.

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

La natura transfrontaliera del trasporto di animali richiede una regolamentazione a livello dell'UE. La sola azione a livello nazionale darebbe origine a normative nazionali disparate nei vari Stati membri, determinando così una maggiore frammentazione, distorsioni di concorrenza e un livello di benessere degli animali non uniforme in tutta l'UE. Con l'adozione di un insieme di norme aggiornate e più omogenee, gli scambi di animali all'interno dell'UE sarebbero più agevoli e si svolgerebbero in condizioni di maggiore parità tra gli operatori dell'UE. Ciò comporterebbe un

miglioramento del mercato interno e una promozione a livello mondiale degli elevati valori dell'UE in materia di benessere degli animali.

L'opzione prescelta dovrebbe apportare notevoli benefici in termini di benessere degli animali. Essa avrà inoltre un impatto positivo sui trasportatori e su altri operatori economici dell'UE che, grazie a norme più armonizzate rispetto a quelle attualmente vigenti, beneficeranno di una maggiore parità di condizioni nel mercato unico. Inoltre migliori condizioni di benessere durante il trasporto comporteranno minori rischi per la salute degli animali e ridurranno i tassi di mortalità nonché la percentuale di animali che giungono a destinazione malati o feriti, il che avrà per effetto di ridurre il numero di carcasse rifiutate nei macelli (con una conseguente riduzione dei costi di distruzione delle carcasse, stimati a 27 EUR a carcassa) e di migliorare la qualità della carne, oltre a generare vantaggi economici per i produttori, ad esempio grazie alla riduzione dei costi veterinari. L'iniziativa apporterà anche benefici indiretti per la società, ad esempio contribuendo a ridurre il rischio di resistenza agli antimicrobici e la diffusione di zoonosi e rispondendo meglio alle aspettative dei cittadini riguardo al benessere degli animali. Infatti, i problemi individuati in materia di benessere degli animali hanno conseguenze transfrontaliere, tra cui le minacce per la salute pubblica, come la resistenza agli antimicrobici. Come stabilito dall'EFSA, il trasporto di animali aumenta il rischio di trasmissione di batteri resistenti agli antimicrobici tra gli animali stessi (a causa di diversi fattori di rischio, quali il contatto tra gli animali, la durata del trasporto, la trasmissione aerea nel veicolo, condizioni ambientali avverse come la temperatura). Tale aumento della diffusione della resistenza antimicrobica tra gli animali ha conseguenze indirette sulla resistenza agli antimicrobici che interessa gli esseri umani.

Esempio:

- *Le disposizioni contenute nel progetto possono/non possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto ...*

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

La Commissione sottopone periodicamente gli Stati membri ad audit per verificare in che misura essi rispettano il diritto dell'Unione. La proposta contiene un articolo sulla rete di organi di collegamento negli Stati membri per il benessere degli animali durante il trasporto. Tale rete svolgerà un ruolo importante nel promuovere un'attuazione uniforme del nuovo regolamento in tutta l'Unione. La Commissione ha designato i centri di riferimento dell'UE per il benessere degli animali che forniscono assistenza tecnica per l'attuazione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, anche per quanto riguarda il trasporto. La Commissione sostiene inoltre la formazione continua in materia di protezione degli animali durante il trasporto nell'ambito del programma "Migliorare la formazione per rendere più sicuri gli alimenti". L'attuazione delle nuove norme sarà discussa anche nella piattaforma dell'UE sul benessere degli animali. Tutte queste attività contribuiranno all'attuazione della presente revisione. Inoltre il livello di attuazione sarà visibile attraverso nuove prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione degli indicatori, principalmente attraverso l'utilizzo dei dati TRACES in tempo reale in aggiunta alle relazioni delle

autorità competenti. La relazione di monitoraggio sullo stato del benessere degli animali nell'Unione per quanto riguarda il trasporto è presentata cinque anni dopo la data di entrata in vigore del nuovo regolamento e almeno ogni cinque anni. Per poter raccogliere prove solide dopo i periodi di transizione di cinque anni, sarà effettuata una valutazione generale dieci anni dopo l'entrata in vigore. A tal fine la Commissione elaborerà una relazione di attuazione e valutazione che terrà conto dei dati raccolti sulla base del regolamento rivisto, nonché dei dati ricavati da TRACES e dalle relazioni annuali degli Stati membri sui controlli ufficiali effettuati.

Esempio:

- *tempistica di adozione prevista*
- *eventuali pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di presentazioni, incontri, ecc.*
- *elementi di criticità;*
- *eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune:*
 - *in merito alle disposizioni generali ...;*
 - *in merito al capo ...;*
- *ulteriori riunioni, tavoli, consultazioni, passaggi che si ritengono opportuni.*

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

La presente proposta ha la seguente incidenza sul bilancio dell'UE per il periodo 2022-2027 del quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'UE. Per i dettagli si veda la scheda finanziaria allegata. Risorse umane per l'attuazione della proposta, studi, audit, legislazione terziaria e attività internazionali: 6,5 equivalenti a tempo pieno (ETP) all'anno a partire dal 2026.

Nella rubrica 1 "Contribuire a un livello elevato di salute e di benessere delle persone, degli animali e delle piante" del quadro finanziario pluriennale: 2,4 milioni di EUR per il periodo 2024-2027. Tale importo comprende: costi una tantum: studio sulle modalità per l'uso delle nuove tecnologie e della digitalizzazione al fine di agevolare l'attuazione e l'applicazione delle norme in materia di benessere degli animali durante il trasporto: 250 000 EUR; costi una tantum: sviluppo di un modulo in TRACES: 1 400 000 EUR; costi ricorrenti: manutenzione di TRACES: 450 000 EUR all'anno; costo una tantum: sviluppo di un'applicazione digitale: 300 000 EUR.

Le imprese di trasporto dovranno adattarsi ai nuovi modelli di trasporto e potenzialmente dovranno acquistare ulteriori autocarri per via dell'aumento dello spazio disponibile richiesto. Nel caso del trasporto via mare, alcuni trasportatori avranno la necessità di acquistare nuove navi o di ristrutturare quelle esistenti al fine di garantire la conformità alle norme di sicurezza marittima. In media a livello dell'UE si stima che l'impatto cumulativo dell'opzione prescelta determinerà un aumento dei costi di produzione pari a 0,014 EUR per chilogrammo di carne, latte o uova all'anno. Gli effetti che tale aumento avrebbe sui livelli di produzione e sui prezzi all'importazione, all'esportazione e al consumo dovrebbero essere trascurabili (nella maggior parte dei casi inferiori

all'1 %), né si prevede un impatto significativo sulla sicurezza alimentare. Per quanto riguarda l'accessibilità economica dei prodotti alimentari, gli effetti sui prezzi al consumo dovrebbero rappresentare, a seconda del prodotto di base in questione, una spesa aggiuntiva compresa tra 2,81 e 14,09 EUR a persona all'anno, a seconda del regime alimentare e del reddito. Alcuni dei costi esistenti saranno ridotti grazie ai risparmi derivanti dalla riduzione degli oneri amministrativi dovuta alla digitalizzazione. Tali risparmi sono stati stimati a 71 milioni di EUR all'anno.

Esempio:

- *costi;*
- *nuove risorse;*
- *copertura finanziaria: a carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale;*
- *eventuale riserva (es: "si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi").*

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

La presente proposta introduce un elenco di indicatori strategici, che possono essere rivisti e completati, e l'obbligo per gli Stati membri di riferire periodicamente alla Commissione in merito, in quanto necessario per monitorare e valutare il successo del presente regolamento.

La Commissione sottopone periodicamente gli Stati membri ad audit per verificare in che misura essi rispettano il diritto dell'Unione. La proposta contiene un articolo sulla rete di organi di collegamento negli Stati membri per il benessere degli animali durante il trasporto. Tale rete svolgerà un ruolo importante nel promuovere un'attuazione uniforme del nuovo regolamento in tutta l'Unione. La Commissione ha designato i centri di riferimento dell'UE per il benessere degli animali che forniscono assistenza tecnica per l'attuazione della normativa dell'UE in materia di benessere degli animali, anche per quanto riguarda il trasporto. La Commissione sostiene inoltre la formazione continua in materia di protezione degli animali durante il trasporto nell'ambito del programma "Migliorare la formazione per rendere più sicuri gli alimenti". L'attuazione delle nuove norme sarà discussa anche nella piattaforma dell'UE sul benessere degli animali. Tutte queste attività contribuiranno all'attuazione della presente revisione. Inoltre il livello di attuazione sarà visibile attraverso nuove prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione degli indicatori, principalmente attraverso l'utilizzo dei dati TRACES in tempo reale in aggiunta alle relazioni delle autorità competenti. La relazione di monitoraggio sullo stato del benessere degli animali nell'Unione per quanto riguarda il trasporto è presentata cinque anni dopo la data di entrata in vigore del nuovo regolamento e almeno ogni cinque anni. Per poter raccogliere prove solide dopo i periodi di transizione di cinque anni, sarà effettuata una valutazione generale dieci anni dopo l'entrata in vigore. A tal fine la Commissione elaborerà una relazione di attuazione e valutazione che terrà conto dei dati raccolti sulla base del regolamento rivisto, nonché dei dati ricavati da

TRACES e dalle relazioni annuali degli Stati membri sui controlli ufficiali effettuati.

Esempio:

- *effetti in termini di semplificazione/armonizzazione/innovazione;*
- *elementi di criticità;*
- *adeguamenti resi necessari dalla proposta.*

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La proposta non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

Esempio:

- *La norma incide/non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai*
- *sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione dovrà/non dovrà*
- *essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2*
- *della legge n. 234/2012).*

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Nessun impatto significativo sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali.

Esempio:

- *costi di adeguamento;*
- *effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa.*

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

L'opzione prescelta, oltre ad apportare notevoli benefici in termini di benessere degli animali, avrà un impatto positivo sui trasportatori e su altri operatori economici dell'UE che, grazie a norme più armonizzate rispetto a quelle attualmente vigenti, beneficeranno di una maggiore parità di condizioni nel mercato unico. Inoltre migliori condizioni di benessere durante il trasporto comporteranno minori rischi per la salute degli animali e ridurranno i tassi di mortalità nonché la percentuale di animali che giungono a destinazione malati o feriti, il che avrà per effetto di ridurre il numero di carcasse rifiutate nei macelli (con una conseguente riduzione dei costi di distruzione delle carcasse, stimati a 27 EUR a carcassa) e di migliorare la qualità della carne, oltre a generare vantaggi economici per i produttori, ad esempio grazie alla riduzione dei costi veterinari. L'iniziativa apporterà anche benefici indiretti per la società, ad esempio contribuendo a ridurre il rischio di resistenza agli antimicrobici e la diffusione di zoonosi e rispondendo meglio alle aspettative dei cittadini riguardo al benessere degli animali.

Praticamente tutte le imprese dell'UE attive nel settore del trasporto di animali sono PMI secondo la definizione usuale di PMI (oltre 250 dipendenti). Nel complesso gli impatti economici sono limitati e pertanto rispondono alle esigenze delle PMI. Sono inoltre previsti periodi di transizione

sufficientemente lunghi per facilitare un adattamento agevole. Inoltre si otterranno vantaggi e risparmi grazie a una migliore qualità della carne, a una riduzione del numero di carcasse rifiutate e a un minore utilizzo di medicinali veterinari.

Non ci sono effetti sulle attività dei cittadini.

Esempio:

- *impatto positivo/negativo su ... perché (es. semplificazione procedure; maggiore informazione, ecc.);*
- *Costi: economico-finanziari, altri oneri, ecc.*

Altro

Esempio:

- *Altre amministrazioni interessate: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Regioni: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Riserva di integrazioni circa profili critici, consultazioni, ulteriori contributi, ecc. (es.: "si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate");*
- *Eventuali allegati.*

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate, che modifica il regolamento (CE) n. 1255/97 del Consiglio e abroga il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio

- **Codice della proposta:** COM(2023) 770 final
- **Codice interistituzionale:** aaaa/0000(xxx)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero della salute

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Capo II "Autorizzazioni degli organizzatori e dei trasportatori" Art. 5-6 Art. 7-8-9	Accordo Stato Regioni del 20 marzo 2008 Ai sensi dell'art 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano concernente "prime disposizioni per l'autorizzazione al trasporto di animali vivi" Allegato 1, paragrafo 3 <i>"Autorizzazioni al trasporto di animali"</i>	Necessario adeguamento dell'accordo vigente alla nuova proposta di regolamento per la domanda di rilascio, rinnovo, autorizzazione del trasportatore per brevi e lunghi viaggi (art 7-8-9). Da inserire ex novo sezione relativa agli organizzatori (art. 5 e 6)
Capo III "Mezzi di trasporto" Art. 12 Art. 13	Accordo Stato Regioni del 20 marzo 2008 Ai sensi dell'art 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano	Necessario adeguamento dell'accordo vigente alla nuova proposta di regolamento per l'omologazione dei mezzi di trasporto su strada (art 12) Eventuale inserimento ex novo per

MODELLO
(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

	concernente "prime disposizioni per l'autorizzazione al trasporto di animali vivi" Allegato 1, paragrafo 4 " <i>Mezzi di trasporto</i> "	omologazione navi stalla (art 13)
Capo IX "Sanzioni" Art. 42-43-44-45	Decreto Legislativo del 25 luglio 2007 n.151 " <i>Disposizioni sanzionatorie per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1/2005 sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate</i> ".	Necessario adeguamento della norma nazionale alla nuova proposta di regolamento