



Bruxelles, le 24.5.2013
COM(2013) 303 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

**SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA
DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU
6 JUIN 2000 RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES
VÉHICULES UTILITAIRES CIRCULANT DANS LA COMMUNAUTÉ**

Période de référence 2009-2010

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

**SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA
DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU
6 JUIN 2000 RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES
VÉHICULES UTILITAIRES CIRCULANT DANS LA COMMUNAUTÉ**

Période de référence 2009-2010

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN
SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA
DIRECTIVE 2000/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU
6 JUIN 2000 RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES
VÉHICULES UTILITAIRES CIRCULANT DANS LA COMMUNAUTÉ... .. 2

1.	INTRODUCTION.....	4
2.	DIRECTIVE 2000/30/CE	5
3.	DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES.....	5
4.	CONTENU DE L'INSPECTION	6
5.	DONNÉES STATISTIQUES	7
5.1.	Nombre total et origine des véhicules contrôlés	7
5.2.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue.....	9
5.3.	Types de défauts et données transmises par les États membres.....	11
6.	TYPES DE SANCTIONS	11
7.	CONCLUSIONS	12

ANNEXE I: défauts constatés par point de contrôle..... 13

ANNEXE II: véhicules contrôlés et pourcentage de suspensions par État membre 14

1. INTRODUCTION

La législation européenne établit une série de mesures pour veiller à ce que les véhicules utilitaires en circulation sur les routes européennes soient en bon état dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable:

- les règles d'accès à la profession qui requièrent des transporteurs une capacité financière suffisante pour assurer l'entretien correct des véhicules [règlement (CE) n° 1072/2009¹];
- les contrôles techniques périodiques des véhicules effectués dans les États membres à périodicité fixe, selon une fréquence minimale fixée au niveau européen, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire (directive 2009/40/CE²);
- les contrôles techniques routiers, qui font l'objet du présent rapport et permettent d'assurer qu'à tout moment les véhicules utilitaires ne sont utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique (directive 2000/30/CE³).

En vertu des dispositions de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires, leurs remorques et leurs semi-remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers de leur conformité à la réglementation technique afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

L'article 6 de la directive 2000/30/CE prévoit que les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, les données collectées relatives aux deux années précédentes concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés selon sept catégories de véhicules utilitaires définies dans la directive et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés. La directive énumère 12 points pouvant faire l'objet d'un contrôle technique routier (voir le point 4 du présent rapport, «Contenu de l'inspection»). Le non-respect des exigences en matière de sécurité routière de tout point contrôlé pourrait entraîner l'interdiction de l'utilisation du véhicule sur la voie publique. Les défauts constatés sur le véhicule contrôlé devraient être mentionnés dans les rapports d'inspection, qui doivent être remis au conducteur du véhicule utilitaire. La directive prévoit que la Commission présente au Conseil et au Parlement européen, sur base des informations reçues des États membres, un rapport sur son application, accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le présent document constitue le troisième rapport sur l'application de la directive 2000/30/CE dans les États membres; il couvre la période 2009-2010. Les

¹ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte) (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

² Directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (refonte) (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

³ Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1).

données collectées par les États membres relatives à cette période devaient être communiquées à la Commission pour le 31 mars 2011 au plus tard.

À cette date, seuls neuf États membres avaient fourni des informations relatives au contrôle technique routier. La Commission a, depuis la fin mars 2011, envoyé plusieurs rappels afin d'obtenir le maximum de données statistiques et d'être en mesure de présenter un tableau complet de la situation dans le domaine des contrôles routiers dans l'ensemble de l'Union. Fin 2012, l'ensemble des 27 États membres avaient enfin transmis les informations sur la mise en œuvre de la directive 2000/30/CE.

2. DIRECTIVE 2000/30/CE

La directive 2000/30/CE, telle que modifiée⁴, définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de l'Union.

Un contrôle technique routier consiste en un examen non annoncé d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre. Le contrôle est généralement effectué sur la voie publique, par les autorités ou par un autre organisme agissant sous leur surveillance.

Chaque contrôle technique routier doit être réalisé sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Une approche ciblée devrait être adoptée pour la sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles techniques routiers en accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus.

Si l'état d'un véhicule utilitaire pose un risque de sécurité de nature à justifier un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité. L'utilisation d'un véhicule utilitaire peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés si le véhicule représente un risque important pour la sécurité routière.

3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

Afin de faciliter la communication des informations, conformément à l'article 6 de la directive 2000/30/CE, la Commission a élaboré, en concertation avec les experts des États membres, un formulaire type pour la transmission des données. La plupart des rapports fournis par les États membres correspondaient au modèle recommandé, même lorsqu'il s'agissait de tableaux imprimés. L'utilisation de ce formulaire type facilite grandement la collecte de données mais elle n'est pas obligatoire.

Tous les États membres ont communiqué des données relatives à la période 2009-2010. Celles-ci n'ont toutefois pas été transmises en temps utile. Un an après l'expiration du délai du 31 mars 2011, cinq États membres (Chypre, Espagne, France, Portugal et Suède) n'avaient toujours pas fourni les données concernant le nombre de véhicules contrôlés classés par catégorie et par pays d'immatriculation, ni les données relatives aux points

⁴ Directive 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement des véhicules utilitaires (JO L 90 du 8.4.2003, p. 37).

contrôlés et aux défauts constatés. Après le lancement de procédures de pré-infraction, ces cinq États membres ont finalement communiqué les données requises.

Le tableau 1 donne un aperçu de l'utilisation, par les États membres, du formulaire type recommandé.

Tableau 1: communication des données

États membres ayant utilisé le formulaire type	Autriche, Belgique ¹ , Chypre ^{6,7} , Danemark ¹ , Estonie ¹ , Finlande ⁵ , Grèce, Hongrie ¹ , Irlande ^{1,2} , Lituanie ⁵ , Luxembourg ¹ , Malte ^{1,6} , Pays-Bas ¹ , Portugal ¹ , Roumanie ¹ , Royaume-Uni ¹ , Slovaquie ¹ , Suède ¹
États membres n'ayant pas utilisé le formulaire type	Allemagne ^{6,7} , Bulgarie ^{1,4} , Espagne ^{1,2,3} , France ^{1,2,3,4} , Italie ^{4,6,7} , Lettonie ^{4,5,6} , Pologne ^{5,6} , République tchèque, Slovénie ^{3,4,5,6}

1: aucune donnée sur les pays d'origine hors UE.

2: aucune donnée sur aucune des catégories de véhicules.

3: aucune donnée sur les points de contrôle.

4: données communiquées séparément pour 2009 et 2010.

5: aucune donnée sur les points de contrôle pour aucune des catégories de véhicules.

6: aucune donnée sur les points de contrôle pour les véhicules immatriculés en dehors de l'État membre.

7: aucune donnée sur les catégories de véhicules pour les véhicules immatriculés en dehors de l'État membre.

Il ressort de ce tableau que les données transmises à la Commission par les États membres ayant utilisé le formulaire type sont plus complètes.

4. CONTENU DE L'INSPECTION

Les points susceptibles d'être contrôlés et devant être couverts dans les données à communiquer par les États membres concernent, au minimum, les aspects figurant au point 10 du modèle de rapport figurant à l'annexe I de la directive:

- dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage;
- dispositif d'échappement;
- opacité de la fumée (diesel);
- émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)];
- timonerie de direction;
- feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation;
- roues/pneus;

- suspension (défectuosités visibles);
- châssis (défectuosités visibles);
- tachygraphe (installation);
- dispositif limiteur de vitesse (installation);
- fuites de carburant et/ou d'huile.

5. DONNÉES STATISTIQUES

Afin d'obtenir des informations comparables concernant les véhicules contrôlés par les États membres, il a fallu ventiler les données relatives aux véhicules de type «train routier» et «véhicule articulé» entre «camions et remorques» et «camions et semi-remorques», respectivement. Les chiffres résultant de cette ventilation sont présentés en italique dans le présent rapport.

5.1. Nombre total et origine des véhicules contrôlés

Le nombre total de véhicules contrôlés s'élève à **8 869 882** pour la période 2009-2010. Pendant cette période, le nombre total de véhicules utilitaires dans l'UE s'élève à **72 264 857⁵**, et le pourcentage de véhicules contrôlés rapporté à l'ensemble du parc est de **11,9 %**, ce qui correspond à **5,9 %** des contrôles routiers de véhicules utilitaires par an.

L'article 3 de la directive 2000/30/CE dispose que les contrôles sont réalisés sans discrimination. Plusieurs États membres, en particulier la Belgique et le Luxembourg, ont communiqué des taux de contrôles routiers plus élevés pour les véhicules étrangers alors que d'autres États membres dont le trafic de transit est significatif ont notifié une répartition plus équilibrée des contrôles entre les véhicules résidents et non résidents. Bien que cela puisse s'expliquer par d'autres facteurs non liés à la nature du contrôle, les résultats pour la Belgique et le Luxembourg sont similaires à ceux présentés dans le précédent rapport sur la mise en œuvre de la directive⁶. Il faut également tenir compte de la situation géographique de certains États membres, comme Chypre ou Malte.

Tableau 2: origine des véhicules contrôlés

État membre déclarant	Nombre de véhicules immatriculés dans l'État membre	Nombre de véhicules immatriculés dans d'autres États membres	Nombre de véhicules immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'État membre, en %
Autriche	14 199	13 874	3 452	31 525	45,04 %
Belgique	6 173	12 608	n.d.	18 781	32,87 %
Bulgarie	685 349	96 056	n.d.	781 405	87,71 %

⁵ «EU Transport in figures: statistical pocketbook» pour la période 2009-2012, Eurostat. Pour les catégories N₁, N₂, N₃, N₄, M₂, M₃, O₃ et O₄.

⁶ COM(2007) 270 final.

État membre déclarant	Nombre de véhicules immatriculés dans l'État membre	Nombre de véhicules immatriculés dans d'autres États membres	Nombre de véhicules immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'État membre, en %
Chypre	1 148	n.d.	n.d.	1 148	n.d.
République tchèque	44 067	24 164	553	68 784	64,07 %
Danemark	1 364	131	n.d.	1 495	91,24 %
Estonie	2 867	155	n.d.	3 022	94,87 %
Finlande	17 192	2 331	8 230	27 753	61,95 %
France	970 433	885 713	n.d.	1 856 146	52,28 %
Allemagne	2 168 588	958 115	165 234	3 291 937	65,88 %
Grèce	22 799	4 011	2 559	29 369	77,63 %
Hongrie	456 338	91 115	n.d.	547 453	83,36 %
Irlande	6 102	159	n.d.	6 261	97,46 %
Italie	n.d.	n.d.	n.d.	35 654	n.d.
Lettonie	4 840	2 671	141	7 652	63,25 %
Lituanie	28 877	1 692	28 622	59 191	48,79 %
Luxembourg	182	982	n.d.	1 164	15,64 %
Malte	5 502	78	n.d.	5 580	98,60 %
Pays-Bas	3 725	1 697	n.d.	5 422	68,70 %
Pologne	n.d.	n.d.	n.d.	1 658 996	n.d.
Portugal	802	68	n.d.	870	92,18 %
Roumanie	24 684	463	n.d.	25 147	98,16 %
Slovaquie	16 402	4 436	n.d.	20 838	78,71 %
Slovénie	4 218	1 350	1 345	6 913	61,02 %
Espagne	3 808	n.d.	n.d.	3 808	n.d.

État membre déclarant	Nombre de véhicules immatriculés dans l'État membre	Nombre de véhicules immatriculés dans d'autres États membres	Nombre de véhicules immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'État membre, en %
Suède	37 164	10 756	n.d.	47 920	77,55 %
Royaume-Uni	154 677	170 971	n.d.	325 648	47,50 %
Total	4 681 500	2 283 596	210 136	8 869 882	52,78 %

5.2. Véhicules dont l'utilisation a été suspendue

L'utilisation d'un véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés si l'état du véhicule représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route.

Selon les informations transmises par les États membres, la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de **58,5 %** pour le **Royaume-Uni** jusqu'à **0,3 %** seulement pour la **Bulgarie**.

Tableau 3: proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (y compris l'EM déclarant)		
	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% des suspensions ^(*)	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% des suspensions ^(*)
Autriche	14 199	5 827	41,0 %	28 073	12 970	46,2 %
Belgique	6 173	436	7,1 %	18 781	1 155	6,1 %
Bulgarie	685 349	1 224	0,2 %	781 405	2 357	0,3 %
Chypre*	1 148	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
République tchèque	44 067	790	1,8 %	67 225	945	1,4 %
Danemark	1 364	31	2,3 %	1 495	31	2,1 %
Estonie	2 867	733	25,6 %	3 022	582	19,3 %
Finlande	17 192	194	2,0 %	19 523	207	1,1 %
France	970 433	39 470	4,1 %	1 856 146	86 797	4,7 %
Allemagne	2 168 588	14 510	0,7 %	3 126 703	32 027	1,0 %

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (y compris l'EM déclarant)		
	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% des suspensions ^(*)	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% des suspensions ^(*)
Grèce	22 799	2 957	13,0 %	26 810	3 059	11,4 %
Hongrie*	456 338	n.d.	n.d.	547453	n.d.	n.d.
Irlande*	6 102	n.d.	n.d.	6 261	n.d.	n.d.
Italie	19 717	n.d.	n.d.	24 059	n.d.	n.d.
Lettonie*	4 840	n.d.	n.d.	7 511	602	8,0 %
Lituanie	28 877	196	0,7 %	30 605	219	0,7 %
Luxembourg*	182	n.d.	n.d.	1 164	n.d.	n.d.
Malte	5 502	2 578	46,9 %	5 580	2 877	51,6 %
Pays-Bas	3 725	66	1,8 %	5 422	173	3,2 %
Pologne	1 658 996	8 506	0,5 %	n.d.	n.d.	n.d.
Portugal	802	16	2,0 %	n.d.	n.d.	n.d.
Roumanie	24 684	9 675	39,2 %	25 147	11 604	46,1 %
Slovaquie*	16 407	n.d.	n.d.	20 838	n.d.	n.d.
Slovénie	4 218	101	2,4 %	5 618	131	2,3 %
Espagne	3 808	641	16,83 %	n.d.	n.d.	n.d.
Suède	37 164	2 285	6,1 %	47 920	9 103	19,0 %
Royaume-Uni	154 677	47 362	30,6 %	325 648	190 585	58,5 %
Total	6 360 218	137 598	2,2 %	6 982 409	355 424	5,1 %

* Ces États membres ont notifié le nombre de manquements au lieu du nombre de suspensions.

Les chiffres semblent indiquer que les contrôles techniques routiers ciblés sur des véhicules mal entretenus permettent de renforcer l'efficacité opérationnelle et d'alléger la charge administrative. Il semble que le taux de détection des véhicules défectueux par rapport au nombre de contrôles effectués soit plus élevé pour les États membres adoptant cette approche que pour d'autres États membres où le nombre de contrôles effectués est pourtant plus élevé. C'est le cas du **Royaume-Uni**, de l'**Autriche** et de **Malte**, où les pourcentages de suspensions sont les plus élevés, tandis que la **Bulgarie**, la **Lituanie** et l'**Allemagne** présentent les pourcentages les plus bas en ce qui concerne les suspensions de véhicules immatriculés dans l'ensemble de l'Union.

5.3. Types de défauts et données transmises par les États membres

Les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent les fonctionnalités des **systèmes de freinage**, la conformité des **pneus** et des **systèmes d'éclairage** (les pourcentages des défauts étant respectivement de **19,8 %**, **15,9 %** et **42,5 %**). Ces chiffres mettent en évidence l'importance des contrôles routiers pour la sécurité routière. Si l'on compare ces données avec la période de référence précédente, les domaines problématiques sont les mêmes que ceux signalés précédemment (annexe I).

En ce qui concerne les émissions et les fuites, qui, outre le danger qu'elles représentent pour la sécurité routière, peuvent avoir une incidence sur l'environnement, le pourcentage des fuites d'huile ou de carburant a diminué de 1,5 % par rapport à la période de référence précédente (passant de 5,6 % à 4,1 %). Le nombre de **défauts concernant les émissions**, tant pour les véhicules utilitaires à moteur diesel que pour ceux à essence, a baissé mais pas de manière significative.

À l'intérieur même des différentes catégories d'essais (par exemple, le **système de freinage**), on observe des différences considérables entre les pourcentages de défauts constatés, qui vont de **2,1 %** au **Portugal** à **48,3 %** au **Royaume-Uni**. Ces écarts peuvent résulter des différentes méthodes d'essai appliquées par les États membres. La proposition COM(2012)382 final de la Commission, qui fait partie du paquet de mesures relatives au contrôle technique, comporte une initiative législative visant à renforcer l'harmonisation des méthodes d'essai appliquées lors des contrôles techniques.

Les informations communiquées par les États membres sur le nombre de contrôles effectués sur les véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'UE ne suffisent toujours pas à permettre d'avancer des conclusions significatives quant à la conformité de ces véhicules à la réglementation technique.

L'annexe II présente une vue d'ensemble du nombre de véhicules contrôlés dans les États membres par pays d'immatriculation et le pourcentage de suspensions prononcées.

6. TYPES DE SANCTIONS

La directive ne prévoit pas de régime de sanctions en fonction des infractions constatées. Les sanctions doivent être établies par les États membres sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.

S'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, la directive 2000/30/CE autorise l'autorité ou l'inspecteur qui effectue le contrôle technique routier à suspendre l'utilisation du véhicule jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés.

Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation.

Les autorités compétentes de l'État membre où le défaut grave a été constaté peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation que des mesures appropriées soient prises, par exemple l'obligation de soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique. Aucune information n'est cependant communiquée sur ces cas.

7. CONCLUSIONS

Le nombre total annuel de véhicules contrôlés représente **5,9 %** du parc de véhicules utilitaires dans l'ensemble de l'UE.

Par rapport à la période de référence précédente, le nombre d'États membres communiquant des données statistiques a progressé et celles-ci sont plus précises. Les données n'ont toutefois pas été transmises en temps utile et la Commission a dû lancer des procédures de pré-infraction à l'encontre de certains États membres.

La directive contient le modèle à suivre pour établir les rapports individuels de contrôle technique routier. La directive ne précisant pas de format de transmission pour les données statistiques, les États membres communiquent ces informations sous des formes extrêmement variées qui rendent difficile la consolidation des résultats.

C'est pourquoi la Commission a créé un format électronique harmonisé que les États membres sont invités à utiliser. Tous les États membres n'en ont toutefois pas fait usage, de sorte qu'il est difficile à la Commission de tirer des conclusions fiables sur des questions telles que le lieu d'immatriculation des véhicules contrôlés ou la nature des suspensions prononcées, et de rendre compte des pourcentages des défauts constatés sur les véhicules utilitaires.

Il semble, d'après les données communiquées, qu'un petit nombre d'États membres concentrent leurs contrôles routiers sur des véhicules immatriculés en dehors de leur territoire, par comparaison avec d'autres États membres dont le trafic de transit est comparable. Les chiffres communiqués montrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue grâce à des contrôles ciblés. La charge administrative pour les autorités chargées du contrôle de l'application et pour les transporteurs peut donc être allégée.

En ce qui concerne la conformité des véhicules circulant sur les territoires des États membres de l'Union à la réglementation technique, ceux-ci sont encouragés à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques, à savoir les systèmes de freinage, les pneus et les systèmes d'éclairage.

ANNEXE I: DEFAUTS CONSTATES PAR POINT DE CONTROLE

État membre	dispositif de freinage et ses éléments		dispositif d'échappement		opacité de la fumée		émissions gazeuses		timonerie de direction		feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation		roues/pneus		suspension		châssis		tachygraphe		dispositif limiteur de vitesse		réservoirs de carburant et/ou d'huile		Total	
AT	6 144	22,6 %	1 053	3,9 %	27	0,1 %	4	0,0 %	1 578	5,8 %	4 374	16,1 %	3 878	14,3 %	2 869	10,6 %	4 423	16,3 %	450	1,7 %	38	0,1 %	2 304	8,5 %	27 142	
BE	823	15,4 %	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	90	1,7 %	2 115	39,7 %	846	15,9 %	N.D.	N.D.	1 183	22,2 %	253	4,7 %	N.D.	N.D.	23	0,4 %	5 333	
BG	391	28,4 %	0	0,0 %	28	2,0 %	87	6,3 %	0	0,0 %	79	5,7 %	332	24,1 %	152	11,0 %	63	4,6 %	12	0,9 %	73	5,3 %	162	11,7 %	1 379	
CY	126	11,0 %	71	6,2 %	33	2,9 %	6	0,5 %	46	4,0 %	237	20,6 %	220	19,1 %	87	7,6 %	155	13,5 %	66	5,7 %	43	3,7 %	59	5,1 %	1 149	
CZ	1 496	8,1 %	1 071	5,8 %	0	0,0 %	1	0,0 %	326	1,8 %	6 494	35,2 %	3 147	17,1 %	440	2,4 %	4 396	23,8 %	277	1,5 %	3	0,0 %	803	4,4 %	18 454	
DE	27 178	18,2 %	6 335	4,2 %	732	0,5 %	218	0,1 %	4 803	3,2 %	49 689	33,3 %	29 306	19,7 %	5 171	3,5 %	11 210	7,5 %	6 381	4,3 %	1 752	1,2 %	6 331	4,2 %	149 106	
DK	207	40,1 %	17	3,3 %	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	23	4,5 %	186	36,0 %	19	3,7 %	14	2,7 %	43	8,3 %	5	1,0 %	N.D.	N.D.	2	0,4 %	516	
EE	81	5,0 %	28	1,7 %	2	0,1 %	0	0,0 %	28	1,7 %	357	22,1 %	401	24,8 %	113	7,0 %	166	10,3 %	220	13,6 %	57	3,5 %	165	10,2 %	1 618	
EL	270	5,5 %	25	0,5 %	8	0,2 %	4	0,1 %	54	1,1 %	816	16,8 %	2 181	44,8 %	121	2,5 %	179	3,7 %	976	20,1 %	154	3,2 %	78	1,6 %	4 866	
ES	127	15,7 %	7	0,9 %	8	1,0 %	0	0,0 %	25	3,1 %	303	37,4 %	140	17,3 %	25	3,1 %	88	10,9 %	56	6,9 %	18	2,2 %	13	1,6 %	810	
FI	2 572	33,8 %	44	0,6 %	7	0,1 %	1	0,0 %	237	3,1 %	2 774	36,4 %	569	7,5 %	225	3,0 %	911	12,0 %	154	2,0 %	24	0,3 %	97	1,3 %	7 615	
FR		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
HU	5 074	21,2 %		N.D.		N.D.	2 118	8,9 %	636	2,7 %	8 562	35,8 %	4 828	20,2 %		N.D.	1 316	5,5 %		N.D.	876	3,7 %	496	2,1 %	23 906	
IE	669	23,8 %	84	3,0 %	3	0,1 %	13	0,5 %	247	8,8 %	393	14,0 %	520	18,5 %	288	10,2 %	181	6,4 %	113	4,0 %	180	6,4 %	123	4,4 %	2 814	
IT		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
LT	672	6,6 %	137	1,3 %	21	0,2 %	8	0,1 %	96	0,9 %	4 626	45,2 %	1 786	17,5 %	66	0,6 %	35	0,3 %	475	4,6 %	40	0,4 %	2 262	22,1 %	10 224	
LU	147	20,0 %	31	4,2 %	2	0,3 %		N.D.	28	3,8 %	172	23,4 %	135	18,4 %	103	14,0 %	68	9,3 %	3	0,4 %		N.D.	46	6,3 %	735	
LV	278	27,0 %	42	4,1 %	0	0,0 %	0	0,0 %	38	3,7 %	228	22,1 %	66	6,4 %	79	7,7 %	212	20,6 %	10	1,0 %	1	0,1 %	76	7,4 %	1 030	
MT	357	6,1 %	113	1,9 %	203	3,5 %	0	0,0 %	876	15,0 %	2 558	43,8 %	1 128	19,3 %	43	0,7 %	112	1,9 %	51	0,9 %	2	0,0 %	402	6,9 %	5 845	
NL	391	24,1 %	51	3,1 %	13	0,8 %	2	0,1 %	62	3,8 %	387	23,9 %	151	9,3 %	185	11,4 %	231	14,3 %	87	5,4 %	25	1,5 %	35	2,2 %	1 620	
PL	8 122	4,4 %	1 264	0,7 %	758	0,4 %	49	0,0 %	2 070	1,1 %	144 966	79,3 %	14 535	8,0 %	1 566	0,9 %	1 079	0,6 %	2 067	1,1 %	156	0,1 %	6 159	3,4 %	182 791	
PT	15	2,1 %	6	0,9 %		N.D.		N.D.	11	1,6 %	411	58,6 %	121	17,3 %	23	3,3 %	59	8,4 %	5	0,7 %	4	0,6 %	46	6,6 %	701	
RO	374	3,1 %	26	0,2 %	561	4,7 %	100	0,8 %	61	0,5 %	6 008	50,0 %	3 528	29,3 %	274	2,3 %	42	0,3 %	568	4,7 %	126	1,0 %	360	3,0 %	12 028	
SE	3 263	13,8 %	250	1,1 %	2	0,0 %	0	0,0 %	783	3,3 %	12 960	54,8 %	2 881	12,2 %	259	1,1 %	1 260	5,3 %	1 613	6,8 %	47	0,2 %	312	1,3 %	23 630	
SI		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.
SK	645	21,4 %	12	0,4 %	87	2,9 %	0	0,0 %	9	0,3 %	84	2,8 %	521	17,3 %	1	0,0 %	9	0,3 %	1 426	47,3 %	0	0,0 %	221	7,3 %	3 015	
UK	62 840	48,3 %	3 201	2,5 %	82	0,1 %	0	0,0 %	5 031	3,9 %	12 944	9,9 %	26 835	20,6 %	13 955	10,7 %	198	0,2 %	0	0,0 %	113	0,1 %	4 952	3,8 %	130 151	
Total	122 262	19,8 %	13 868	2,2 %	2 577	0,4 %	2 611	0,4 %	17 158	2,8 %	261 723	42,5 %	98 074	15,9 %	26 059	4,2 %	27 619	4,5 %	15 268	2,5 %	3 732	0,6 %	25 527	4,1 %	616 478	
Total 2007-2008	105 135	21%	14 941	3%	2 350	0,50%	905	0,20%	16 811	3,40%	147 363	29,80%	99 132	20,10%	21 189	4,30%	33 734	6,80%	20 427	4,10%	4 167	1%	27 591	5,60%	493 745	

ANNEXE II: VEHICULES CONTROLES ET POURCENTAGE DE SUSPENSIONS PAR ÉTAT MEMBRE

REMARQUE: les chiffres présentés ci-dessous ne tiennent pas compte de la ventilation des données pour les véhicules de type «train routier» ou «véhicule articulé»

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
AE	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AL	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT	14 199	41,0 %	101	1,0 %	864	0,3 %		n.d.	458	0,4 %		n.d.		0,0 %
AZ	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA	174	60,9 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE	67	29,9 %	6 173	7,1 %	330	1,8 %		n.d.	17	5,9 %		n.d.		0,0 %
BG	761	50,9 %	246	6,1 %	266 621	0,5 %		n.d.	157	3,8 %		n.d.		0,0 %
BI	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BY	91	62,6 %		n.d.		n.d.		n.d.	141	0,0 %		n.d.		n.d.
CH	144	51,4 %		n.d.		n.d.		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
CS	361	52,4 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
CY	18	38,9 %	4	0,0 %	520	0,0 %	1 063	161,4 %	0	0,0 %		n.d.		0,0 %
CZ	2 051	41,3 %	524	6,3 %	4 498	0,3 %		n.d.	28 499	2,8 %		n.d.		0,0 %
DE	2 187	29,6 %	1 864	4,3 %	4 570	1,0 %		n.d.	1 958	0,5 %	1 510 158	1,0 %	59	n.d.
DK	22	27,3 %	37	5,4 %	73	0,0 %		n.d.	6	0,0 %		n.d.	1 066	2,9 %
EE	34	32,4 %	50	6,0 %	306	0,0 %		n.d.	157	0,0 %		n.d.	2	n.d.
EL	95	64,2 %	16	6,3 %	4 214	3,1 %		n.d.	22	0,0 %		n.d.		0,0 %
ES	62	38,7 %	650	7,5 %	271	0,0 %		n.d.	115	0,9 %		n.d.	2	n.d.
FI	13	38,5 %	20	5,0 %	131	0,0 %		n.d.	2	0,0 %		n.d.	3	n.d.
FR	37	51,4 %	1 649	4,7 %	448	2,0 %		n.d.	51	0,0 %		n.d.		0,0 %
GE	3	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
HR	246	43,5 %		n.d.		n.d.		n.d.	20	5,0 %		n.d.		n.d.
HU	3 378	51,4 %	376	4,5 %	5 431	0,3 %		n.d.	1 062	1,0 %		n.d.		0,0 %
IE	21	23,8 %	54	1,9 %	39	0,0 %		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.
IN	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IR	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
IT	668	40,3 %	451	3,8 %	557	0,4 %		n.d.	52	1,9 %		n.d.		0,0 %
LI	15	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LK	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	196	50,0 %	347	7,8 %	832	0,4 %		n.d.	319	0,6 %		n.d.	3	n.d.
LU	20	5,0 %	542	4,1 %	62	0,0 %		n.d.	1	0,0 %		n.d.		0,0 %
LV	56	41,1 %	61	9,8 %	505	0,4 %		n.d.	241	0,0 %		n.d.		0,0 %
Ancienne	42	45,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
République yougoslave de Macédoine														
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	0,0 %		n.d.		n.d.
ME	16	93,8 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK	5	40,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	13	0,0 %		n.d.		n.d.
Moldavie	42	59,5 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT	1	0,0 %	7	42,9 %	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		0,0 %
NL	258	27,9 %	2 194	6,8 %	3 667	0,5 %		n.d.	194	0,0 %		n.d.	4	n.d.
NO	4	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.
Non UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Autres EM UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	644 373	2,7 %		n.d.
Autres pays non membres UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	115 704	2,4 %		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
PA	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	1 384	49,1 %	1 406	6,9 %	14 307	0,5 %		n.d.	3 961	1,5 %		n.d.	11	n.d.
PT	48	41,7 %	313	7,0 %	421	0,2 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
PY	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	1 835	53,8 %	316	8,2 %	21 191	0,7 %		n.d.	597	2,0 %		n.d.	2	n.d.
RS	2	50,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	50	0,0 %		n.d.		n.d.
RU	47	34,0 %		n.d.		n.d.		n.d.	34	0,0 %		n.d.		n.d.
SE	12	33,3 %	35	8,6 %	145	0,7 %		n.d.	8	12,5 %		n.d.	10	n.d.
SI	935	48,1 %	225	4,0 %	838	0,5 %		n.d.	53	1,9 %		n.d.		0,0 %
SK	1 510	49,5 %	402	4,7 %	2 964	0,5 %		n.d.	3 130	1,5 %		n.d.	1	n.d.
SM	0	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
SV	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
TR	277	30,7 %		n.d.		n.d.		n.d.	25	0,0 %		n.d.		n.d.
UA	132	58,3 %		n.d.		n.d.		n.d.	54	1,9 %		n.d.		n.d.
UK	40	42,5 %	223	5,4 %	345	0,0 %		n.d.	14	0,0 %		n.d.		0,0 %
US	1	100,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
ZM	1	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
AL		n.d.	285	28,1 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
AT		n.d.	30	n.d.		0,0 %	9	n.d.	4 269	5,9 %	3 089	3,9 %		0,0 %

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
AZ		n.d.		n.d.		n.d.	7	14,3 %		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BE		n.d.	25	n.d.		0,0 %	18	n.d.	78 515	5,0 %	63	6,3 %		0,0 %
BG		n.d.	2 368	3,4 %		0,0 %	55	n.d.	12 899	9,2 %	4 100	4,9 %		0,0 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.	82	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.	2	n.d.	6 868	4,7 %		n.d.		n.d.
CY		n.d.	12	n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	13	0,0 %		0,0 %
CZ	3	0,0 %	37	2,7 %		0,0 %	38	n.d.	24 316	7,5 %	6 317	5,0 %		0,0 %
DE	1	0,0 %	125	1,6 %		0,0 %	147	n.d.	90 300	4,9 %	2 786	2,5 %		0,0 %
DK		n.d.		n.d.		0,0 %	78	n.d.	2 692	2,9 %	23	0,0 %		0,0 %

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
EE	2 096	27,0 %		n.d.		0,0 %	589	0,5 %	3 249	6,8 %	161	5,0 %		0,0 %
EL		n.d.	18 530	16,0 %		0,0 %		n.d.	16 042	5,0 %	216	0,0 %		0,0 %
ES		n.d.	1	n.d.	3 808	0,0 %	9	n.d.	187 927	5,4 %	198	3,0 %		0,0 %
FI	24	8,3 %		n.d.		0,0 %	12 474	1,6 %	913	4,6 %	5	0,0 %		0,0 %
FR		n.d.	1	n.d.		0,0 %	11	n.d.	970 433	4,1 %	100	12,0 %		0,0 %
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HR		n.d.	12	8,3 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
HU	1	100,0 %	22	n.d.		0,0 %	17	n.d.	14 014	6,3 %	456 338	4,1 %		0,0 %
IE		n.d.		n.d.		0,0 %	2	n.d.	7 659	5,6 %	60	3,3 %	6 102	46,8 %
IR		n.d.	13	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
IT		n.d.	63	3,2 %		0,0 %	6	n.d.	82 041	4,7 %	1 289	6,5 %		0,0 %
KZ		n.d.		n.d.		n.d.	11	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
LT	17	23,5 %		0,0 %		0,0 %	91	n.d.	3 804	10,2 %	1 359	8,1 %		0,0 %
LU		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	9	0,0 %		0,0 %
LV	40	12,5 %		n.d.		0,0 %	103	3,9 %	18 004	4,4 %	433	7,2 %		0,0 %
MD		n.d.	52	1,9 %		n.d.	7	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MK		n.d.	1 469	9,2 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
MT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	0	0,0 %	1	0,0 %		0,0 %
NL		n.d.	10	n.d.		0,0 %	72	n.d.	58 187	5,5 %	665	0,2 %		0,0 %
NO		n.d.		n.d.		n.d.	12	n.d.	408	3,9 %		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
Autres pays non membres UE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	51 983	5,0 %		n.d.		n.d.
PL	27	14,8 %	95	2,1 %		0,0 %	212	2,4 %	70 253	6,3 %	15 022	7,1 %		0,0 %
PT		n.d.		n.d.		0,0 %		n.d.	68 860	4,0 %	17	0,0 %		0,0 %
RO	1	0,0 %	463	3,0 %		0,0 %	15	6,7 %	32 116	7,1 %	30 910	5,3 %		0,0 %
RS		n.d.	109	3,7 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.		0,0 %		n.d.	5 106	1,7 %		n.d.		n.d.		n.d.
SE	1	0,0 %		0,0 %		0,0 %	165	n.d.	1 670	4,0 %	130	0,8 %		0,0 %
SI		n.d.		0,0 %		0,0 %	6	n.d.	7 610	6,0 %	6 600	9,2 %		0,0 %
SK	3	0,0 %		0,0 %		0,0 %	25	n.d.	23 759	6,2 %	17 438	4,9 %		0,0 %
TR		n.d.	297	2,0 %		n.d.	19	5,3 %		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
UA		n.d.		0,0 %		n.d.	240	2,9 %		n.d.		n.d.		n.d.
UK		n.d.		0,0 %		0,0 %	9	n.d.	17 355	3,4 %	111	1,8 %	159	79,9 %

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
AL		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	7	n.d.
AR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	23	n.d.
AT	111	n.d.	1	0,0 %	2	150,0 %		0,0 %	2	50,0 %	6	0,0 %	781	n.d.
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	142	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	530	n.d.
BE	143	n.d.	1	0,0 %	69	98,6 %		0,0 %		0,0 %	138	8,7 %	295	n.d.
BG	324	n.d.	14	0,0 %	20	120,0 %	15	n.d.		n.d.	20	5,0 %	5 008	n.d.
BY		n.d.	244	7,0 %		n.d.	18	n.d.		n.d.		n.d.	24 737	n.d.
CH		n.d.	1	0,0 %		n.d.		n.d.	1	0,0 %		n.d.	188	n.d.
CS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	356	n.d.
CY	10	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	3	0,0 %	52	n.d.
CZ	202	n.d.	14	0,0 %	15	120,0 %	7	n.d.		0,0 %	36	2,8 %	20 660	n.d.
DE	267	n.d.	5	0,0 %	149	120,1 %	7	n.d.	2	50,0 %	191	3,7 %	10 745	n.d.
DK	13	n.d.	26	15,4	2	0,0 %	19	n.d.		0,0 %	8	0,0 %	383	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
		.		%										
EE	15	n.d.	122	3,3 %	4	100,0 %	217	n.d.		0,0 %	14	0,0 %	7 766	n.d.
EL	174	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	737	n.d.
ES	321	n.d.	1	0,0 %	50	94,0 %		0,0 %		0,0 %	31	9,7 %	1 174	n.d.
FI	12	n.d.	11	9,1 %		0,0 %	16	n.d.		0,0 %	2	0,0 %	234	n.d.
FR	735	n.d.	1	0,0 %	34	132,4 %		0,0 %	1	0,0 %	14	7,1 %	216	n.d.
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	309	n.d.
HR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.	2	0,0 %		n.d.	1 098	n.d.
HU	235	n.d.	8	0,0 %	15	133,3 %	5	n.d.		0,0 %	18	11,1 %	5 424	n.d.
IE	21	n.d.	0	0,0 %	2	150,0 %	2	n.d.	6	33,3 %	8	0,0 %	236	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
IS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	133	n.d.
IT	19 717	n.d.	1	0,0 %	14	135,7 %	3	n.d.	22	40,9 %	12	8,3 %	1 454	n.d.
KG		n.d.	2	0,0 %		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1 051	n.d.
KZ		n.d.	6	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	750	n.d.
LI		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	420	n.d.
LT	72	n.d.	39 923	1,3 %	10	80,0 %	675	n.d.		0,0 %	64	1,6 %	43 678	n.d.
LU	39	n.d.	0	0,0 %	112	119,6 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	115	n.d.
LV	15	n.d.	317	3,2 %	6	166,7 %	4 840	12,4 %		0,0 %	13	7,7 %	13 987	n.d.
Ancienne République yougoslave de Macédoine		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
MD		n.d.	8	0,0 %		n.d.	4	n.d.		n.d.		n.d.	1 763	n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	623	n.d.
MT	12	n.d.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %	4 958	52,0 %	0	0,0 %	4	n.d.
NL	128	n.d.	13	0,0 %	26	92,3 %	12	n.d.	1	0,0 %	2 131	3,1 %	2 549	n.d.
NO		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	124	n.d.
Non UE	1 156	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
PL	482	n.d.	833	5,9 %	41	131,7 %	285	n.d.	5	40,0 %	246	4,1 %	982 932	0,9 %
PT	86	n.d.	0	0,0 %	12	216,7 %		0,0 %		0,0 %	13	0,0 %	478	n.d.
PY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RO	302	n.d.	8	0,0 %	18	133,3	2	n.d.	1	0,0 %	22	9,1 %	5 971	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
		.				%								
RS		n.d.	3	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
RU		n.d.	861	2,8 %		n.d.	91	n.d.		n.d.		n.d.	38 813	n.d.
SE	21	n.d.	5	20,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	7	0,0 %	438	n.d.
SI	221	n.d.	6	0,0 %		0,0 %	2	n.d.		0,0 %	8	12,5 %	2 280	n.d.
SK	287	n.d.	21	4,8 %	26	92,3 %	18	n.d.		0,0 %	18	0,0 %	11 294	n.d.
SM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	6	n.d.
TJ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
TM		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	14	n.d.
TR		n.d.	2	0,0 %		n.d.	2	n.d.		n.d.		n.d.	4 539	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
UA		n.d.	71	9,9 %		n.d.	22	n.d.		n.d.		n.d.	32 632	n.d.
UK	94	n.d.	1	0,0 %	6	16,7 %	1	n.d.	7	71,4 %	15	6,7 %	201	n.d.
UZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	24	n.d.
VA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
AT		0,0 %	4	25,0 %	42	40,5 %	55	27,3 %	22	n.d.	504	58,3 %
AZ		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
BA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	224	2,7 %		n.d.

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
BE		0,0 %	2	0,0 %	34	44,1 %	2	0,0 %		0,0 %	2 164	68,3 %
BG	3	n.d.	24	58,3 %	120	154,2 %	79	3,8 %	83	6,0 %	3 119	84,6 %
BY		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
CH		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	4	n.d.		n.d.
CY		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %	56	82,1 %
CZ		0,0 %	12	8,3 %	251	65,7 %	552	31,3 %	31	9,7 %	5 012	66,3 %
DE		0,0 %	10	20,0 %	486	34,0 %	24	12,5 %	5	n.d.	5 977	51,9 %
DK		0,0 %	0	0,0 %	937	49,3 %	0	0,0 %		0,0 %	203	64,5 %
EE		0,0 %	0	0,0 %	393	54,2 %	15	26,7 %	1	n.d.	432	51,4 %
EL		0,0 %	0	0,0 %	6	33,3 %	4	0,0 %	1	n.d.	251	84,1 %
ES	41	n.d.	8	62,5 %	38	71,1 %	6	0,0 %	14	n.d.	8 293	79,4 %
FI		0,0 %	1	0,0 %	1 251	35,5 %	3	33,3 %	1	n.d.	25	32,0 %
FR		0,0 %	5	20,0 %	21	42,9 %	3	0,0 %		0,0 %	2 613	57,2 %

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
GE		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	1	n.d.		n.d.
HR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	236	2,1 %		n.d.
HU		0,0 %	142	32,4 %	106	63,2 %	303	23,1 %	162	5,6 %	4 778	63,2 %
IE		0,0 %	0	0,0 %	27	51,9 %	0	0,0 %		0,0 %	10 661	68,0 %
IT		0,0 %	21	28,6 %	5	100,0 %	9	11,1 %	61	3,3 %	4 072	80,4 %
LT		0,0 %	4	100,0 %	425	82,1 %	32	3,1 %	18	n.d.	4 184	71,3 %
LU		0,0 %	0	0,0 %	6	n.d.	1	0,0 %		0,0 %	225	62,7 %
LV		0,0 %	2	50,0 %	196	63,3 %	12	8,3 %	3	n.d.	694	64,7 %
MD		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	8	n.d.		n.d.
ME		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	3	n.d.		n.d.
MK		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	35	n.d.		n.d.
MT		0,0 %	0	0,0 %	3	100,0 %	0	0,0 %		0,0 %	81	92,6 %
NL		0,0 %	10	30,0 %	492	35,0 %	1	0,0 %		0,0 %	6 580	55,4 %

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)											
	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%	Contrôles	%
PL		0,0 %	101	24,8 %	1 932	80,4 %	1 368	8,6 %	145	2,8 %	17 907	72,3 %
PT	598	2,7 %	0	0,0 %	17	82,4 %	0	0,0 %		0,0 %	3 193	85,2 %
RO		0,0 %	20 879	46,3 %	122	96,7 %	196	18,4 %	163	3,1 %	4 916	86,4 %
RS		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	148	1,4 %		n.d.
RU		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	15	n.d.		n.d.
SE		0,0 %	0	0,0 %	26 550	8,6 %	1	0,0 %		0,0 %	86	67,4 %
SI		0,0 %	2	50,0 %	37	48,6 %	23	0,0 %	3 469	2,9 %	1 657	71,5 %
SK		0,0 %	21	38,1 %	103	63,1 %	0	0,0 %	97	2,1 %	3 430	69,0 %
TR		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	12	8,3 %		n.d.
UA		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	17	5,9 %		n.d.
UK		0,0 %	1	100,0 %	37	59,5 %	1	0,0 %		0,0 %	122 853	38,6 %