



Bruxelles, le 6.3.2017
COM(2017) 112 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA DIRECTIVE 95/50/CE
DU CONSEIL CONCERNANT DES PROCÉDURES UNIFORMES EN MATIÈRE DE
CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR
ROUTE

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL SUR L'APPLICATION PAR LES ÉTATS MEMBRES DE LA DIRECTIVE 95/50/CE DU CONSEIL CONCERNANT DES PROCÉDURES UNIFORMES EN MATIÈRE DE CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

1.	Introduction.....	3
2.	Législation connexe de l'UE.....	3
3.	Application de la directive 95/50/CE.....	4
4.	Rapports des États membres de l'UE et de la Norvège.....	4
5.	Recommandation concernant la présentation des rapports sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.....	5
6.	Calcul des données.....	5
7.	Évolution des contrôles et de leurs résultats.....	5
8.	Comparaison des données.....	6
8.1.	Fréquence des contrôles.....	6
8.2.	Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine.....	7
8.3.	Proportion d'unités de transport non conformes.....	7
8.4.	Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine.....	7
8.5.	Taux d'immobilisation d'unités de transport.....	7
8.6.	Ventilation par catégorie de risques	7
8.7.	Types de sanctions.....	8
9.	Conclusion.....	8

1. INTRODUCTION

La directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route a été adoptée le 6 octobre 1995¹, et les États membres devaient mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 1^{er} janvier 1997.

La directive 95/50/CE prévoit que, pour chaque année civile, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci, chaque État membre adresse à la Commission un rapport relatif à l'application de la directive². Elle prévoit également que la Commission transmet au moins tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la directive par les États membres³.

Ce rapport de la Commission est élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres. Le présent rapport est le sixième sur l'application de la directive 95/50/CE du Conseil dans les États membres; il couvre la période 2012-2014. Le premier rapport⁴ couvrait les années 1997-1998, le deuxième⁵ les années 1999-2002, le troisième⁶ les années 2003-2005, le quatrième⁷ les années 2006-2007, et le cinquième⁸ la période 2008-2011.

Les conditions requises pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses par route sont définies non pas dans la directive 95/50/CE, mais dans la législation connexe de l'UE, décrite ci-dessous.

2. LEGISLATION CONNEXE DE L'UE

Jusqu'au 30 juin 2009 s'appliquait la directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route⁹, telle que modifiée¹⁰. Le contenu des annexes de la directive 94/55/CE était identique à celui des annexes de l'*accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route - ADR*¹¹.

Au 1^{er} juillet 2009, la directive 94/55/CE a été abrogée et remplacée par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses¹², dans sa version modifiée¹³. La directive 2008/68/CE reprend la même approche que la directive 94/55/CE, qui appliquait des

¹ JO L 249 du 17.10.1995, p. 35. Directive modifiée par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE du Conseil (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

² Article 9, paragraphe 1, de la directive 95/50/CE.

³ Article 9, paragraphe 2, de la directive 95/50/CE.

⁴ COM(2000) 517 final du 6.9.2000.

⁵ COM(2005) 430 final du 15.9.2005.

⁶ COM(2007) 795 final du 13.12.2007.

⁷ COM(2010) 364 final du 7.7.2010.

⁸ COM(2013) 815 final du 25.11.2013.

⁹ JO L 319 du 12.12.1994, p. 7.

¹⁰ Modifiée par la directive 2004/111/CE de la Commission du 9 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil (JO L 365 du 10.12.2004, p. 25).

¹¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, conclu à Genève le 30 septembre 1957 sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE), dans sa version modifiée.

¹² JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

¹³ Modifiée en dernier lieu par la directive 2014/103/UE de la Commission du 21 novembre 2014 portant troisième adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 335 du 22.11.2014, p. 15).

dispositions techniques et administratives identiques à celles annexées à l'ADR concernant tous les transports sur le territoire de l'Union européenne.

3. APPLICATION DE LA DIRECTIVE 95/50/CE

Après avoir adopté la directive 94/55/CE, le Conseil a adopté, le 6 octobre 1995, la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route en vue d'améliorer encore le niveau de sécurité du transport de marchandises dangereuses. Cette directive comprend une liste de contrôle harmonisée que les États membres doivent utiliser pour effectuer les contrôles, ainsi que des lignes directrices pour la classification des infractions. Ses annexes ont été modifiées¹⁴ en 2004, et le système de classification des infractions a été modifié de façon à inclure trois catégories de risques à partir de 2005.

Ces contrôles uniformisés portent sur toutes les opérations de transport routier de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État membre ou en provenance de pays tiers, quel que soit le pays d'immatriculation de l'unité de transport. La directive vise à garantir qu'une proportion représentative des envois de marchandises dangereuses par route fasse l'objet de contrôles aléatoires sur une partie étendue du réseau routier.

Des contrôles peuvent également être effectués dans les locaux des entreprises, à titre préventif ou après que des infractions qui compromettent la sécurité ont été constatées lors de contrôles routiers. Ces contrôles ne doivent cependant pas être obligatoirement consignés dans les rapports prévus par la directive 95/50/CE.

4. RAPPORTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE ET DE LA NORVEGE

Lorsqu'ils établissent leurs rapports, les États membres sont tenus d'utiliser les catégories de risques énumérées à l'annexe II de la directive 95/50/CE et de respecter la présentation prévue à l'annexe III de ladite directive. La Norvège a remis ses rapports annuels et a demandé à figurer dans le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil.

Bien qu'ayant adhéré à l'UE le 1^{er} juillet 2013, la Croatie a commencé à établir des rapports sur ses contrôles en 2012. La plupart des États membres et la Norvège ont présenté leurs rapports dans les délais. Certains rapports nationaux ont subi des retards dus aux procédures administratives relatives à la collecte, à l'analyse et à la transmission des informations à la Commission, en particulier lorsque ces procédures font intervenir différentes autorités publiques. Bien que la situation se soit temporairement améliorée en 2012 par rapport aux années passées, le même rythme n'a pas été respecté pour les années ultérieures, de sorte que la Commission a dû réitérer sa demande aux États membres et les inviter à améliorer, à l'avenir, le format et la cohérence des données à fournir.

La Commission a reçu les rapports de tous les États membres pour l'ensemble de la période mais, en dépit d'améliorations notables, toutes les informations n'ont pas été présentées dans le format requis, étant donné que certains pays ont continué d'envoyer des rapports distincts en fonction des différentes compétences exercées au niveau national. Certains rapports étaient en outre incomplets ou mal remplis, donnant lieu à des lacunes et à des résultats incohérents, indiqués par le signe «# N/A» («non disponible») dans les tableaux du présent rapport, dans les annexes duquel on trouvera une synthèse des contributions des États membres.

Aux fins de l'analyse de l'évolution de la situation exposée au point 7, il y a lieu de noter que l'indicateur de non-conformité au Danemark était bas en 2013 en raison d'une interprétation

¹⁴ Directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

erronée du nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions de l'ADR. Cette erreur d'interprétation a été corrigée dans le rapport de 2014.

Plusieurs États membres ont envoyé des rapports dans lesquels la somme des infractions diffère du nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions de l'ADR. Or ce ne devrait pas être le cas, puisque seule la catégorie des infractions les plus graves pour chaque unité de transport devrait être signalée.

5. RECOMMANDATION CONCERNANT LA PRESENTATION DES RAPPORTS SUR LE CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

Dans de précédents rapports, la Commission a signalé des incohérences systématiques dans les rapports statistiques produits par les États membres. Étant donné qu'il est crucial que les États membres présentent des rapports uniformes aux fins de la qualité, de la comparabilité et de la fiabilité des rapports de la Commission, celle-ci a adopté, en 2011¹⁵, une recommandation visant à améliorer la qualité de ces rapports.

Après la publication de la recommandation, les rapports se sont nettement améliorés et seules quelques incohérences ponctuelles et mineures ont été constatées.

Certaines de ces incohérences, pour lesquelles on observe une tendance à la baisse, concernent le nombre d'infractions par catégorie de risques¹⁶. Au point 1.4 de l'annexe de sa recommandation, la Commission souligne que seule l'infraction la plus grave devrait être signalée même si plusieurs infractions ont été constatées. En conséquence, la somme des infractions par catégorie de risques devrait être égale au nombre d'unités de transport non conformes aux dispositions.

Il apparaît que ce principe n'est pas encore correctement appliqué dans tous les États membres, puisque plusieurs infractions par unité de transport sont encore signalées.

Un autre point essentiel traité par la recommandation était la notion des sanctions infligées lorsqu'une infraction est constatée pendant un contrôle routier. En raison des différences de dispositions juridiques et administratives, certains États membres ne pouvaient pas connaître l'issue des procédures juridiques consécutives aux contrôles ayant mis en évidence des infractions présumées. La recommandation prévoit un compromis commun qui pourrait être utilisé par tous les États membres, à savoir consigner uniquement les décisions prises par l'agent chargé du contrôle routier à la suite de celui-ci. Toutefois, certains États membres ne sont toujours pas en mesure de présenter ces données (à savoir la France et Malte).

6. CALCUL DES DONNEES

Les États membres sont invités à estimer, si possible, le volume annuel de marchandises dangereuses transporté sur leur territoire, en tonnes ou en tonnes-kilomètres. Pour la période 2012-2014, quinze États membres ont fourni une estimation.

Afin de permettre une comparaison objective entre les États membres, le volume de marchandises dangereuses transporté est calculé à partir des informations contenues dans la base de données d'Eurostat¹⁷. Ces informations sont utilisées pour estimer la fréquence des contrôles par rapport au volume de trafic. Il n'existe pas de statistiques Eurostat pour Malte

¹⁵ Recommandation de la Commission du 21.2.2011 concernant la présentation des rapports sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, C(2011) 909 final.

¹⁶ La définition des catégories de risques et les lignes directrices relatives aux infractions appartenant à ces catégories figurent à l'annexe II de la directive 95/50/CE telle que modifiée par la directive 2004/112/CE.

¹⁷ Tableau «DS-073082» d'Eurostat: Transport annuel de marchandises dangereuses, par types de marchandises et par activité.

car une dérogation est accordée à cet État membre en ce qui concerne l'application du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route. Le volume de marchandises dangereuses transporté à Malte est estimé d'après les données fournies par les autorités maltaises compétentes.

Les statistiques d'Eurostat sont présentées à l'annexe IX du présent rapport.

7. ÉVOLUTION DES CONTROLES ET DE LEURS RESULTATS

L'annexe I présente l'évolution du nombre de contrôles effectués dans chaque État membre, la proportion d'unités de transport non conformes aux dispositions et la proportion des infractions relevant de la catégorie de risques I.

En fin de tableau sont présentées des moyennes pour l'Union européenne et des statistiques pour la Norvège.

Il convient de noter que:

- il existe une certaine divergence entre les données communiquées concernant le nombre d'unités de transport contrôlées et le nombre d'unités de transport conformes à l'ADR — par exemple, la Grèce a, en 2014, indiqué avoir contrôlé 521 unités de transport, dont une seule a été considérée comme présentant une infraction relevant de la catégorie de risques I, par conséquent une seule amende a été infligée;
- plusieurs États membres n'ont pas signalé d'immobilisations au cours de la période de trois ans: il s'agit de l'Estonie, de l'Espagne, de l'Italie, de Chypre, de la Lettonie et de la Slovaquie. D'autres, par exemple le Danemark, Malte et la Grèce, ne rapportent qu'un ou deux cas au cours de la période de référence;
- la part des infractions relevant de la catégorie de risques I fait défaut pour 2012 et 2014 dans le cas de Chypre et pour l'ensemble de la période couverte par le rapport dans le cas de la Slovaquie.

La présentation de rapports corrects est particulièrement importante lorsqu'il s'agit de déterminer l'indicateur de la part des infractions relevant de la catégorie de risques I. Si plusieurs infractions par unité de transport sont signalées, la part des infractions de catégorie I est inférieure à la valeur correcte.

Certains États membres ont rapporté un total d'infractions inférieur au nombre d'unités de transport déclarées non conformes. Tel a été le cas en 2012 pour la Hongrie, en 2013 pour la Bulgarie, la République tchèque, l'Irlande, la Hongrie, les Pays-Bas, la Finlande et le Royaume-Uni et, en 2014, pour la Roumanie et le Royaume-Uni. Dans certains cas, les autorités de contrôle ont simplement rapporté que des infractions avaient été constatées, sans donner plus d'informations sur la nature de ces infractions ou sur les sanctions prises. Bien que les statistiques soient alors incomplètes, il n'y a pas d'incidence systématique sur l'analyse. Cette question est examinée plus en détail au point 8.6.

8. COMPARAISON DES DONNEES

Le nombre total de contrôles effectués au cours de la période couverte par le présent rapport a varié chaque année, comme suit: 2012: 153 362; 2013: 157 455; 2014: 153 348. Même si, en 2013, on a observé une augmentation de 2,6 %, l'année 2014 a été marquée par un retour aux valeurs observées en 2012.

Les tendances nationales divergent: 8 États membres seulement ont renforcé leurs contrôles tout au long de cette période. La Hongrie, l'Autriche, la Pologne et la Roumanie ont enregistré la plus forte hausse de contrôles (en pourcentage) au cours de la période couverte par le rapport, tandis que la Bulgarie, l'Italie, les Pays-Bas et la Suède ont connu les baisses les plus importantes.

En ce qui concerne le nombre de contrôles dans l'UE en chiffres absolus, l'Allemagne affichait la part la plus élevée en 2014 (32,5 %), suivie de la Pologne (15,19 %) et de l'Autriche (9,21 %), tandis que l'Estonie (0,02 %), Chypre (0,03 %) et Malte (0,05 %) présentaient les parts les plus faibles. Au cours de la période de référence, il n'y a pas eu de variations considérables pour cet indicateur, qui est en rapport étroit avec la taille de l'État membre. En 2012, la part de l'Allemagne était la plus élevée (35,99 %), suivie de la Pologne (13 %), l'Autriche occupant de nouveau la troisième place (7,8 %). Les trois États membres qui ont effectué le moins de contrôles étaient l'Estonie et Malte (0,05 %), ainsi que Chypre (0,06 %).

8.1 Fréquence des contrôles

L'annexe II donne une vue d'ensemble de la fréquence des contrôles routiers dans les États membres pour 2012 et 2014. La fréquence est calculée en rapportant le nombre de contrôles au million de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses transportées dans chaque État membre.

En 2012, la moyenne dans l'UE était de 0,52 contrôle par million de tonnes-kilomètres; en 2013, elle est descendue à 0,48, soit une baisse annuelle de 9,6 %, puis est remontée à 0,49 en 2014. C'est en Autriche (12,89 %), en Hongrie (7 %) et en Bulgarie (5,84 %) que les contrôles ont été les plus fréquents en 2012. En 2013, les pourcentages les plus élevés ont été observés en Autriche (12,34 %), en Slovaquie (10,1 %) et en Suède (6,72 %) et, en 2014, en Autriche (14,85 %), en Slovaquie (10,73 %) et en Hongrie (9,47 %). En 2012, la fréquence des contrôles en Autriche était 24,78 fois supérieure à la moyenne de l'UE, en Hongrie ce chiffre était de 13,46 et en Bulgarie de 11,23.

8.2 Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine

L'annexe III du présent rapport présente la répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine de l'unité de transport.

Cet indicateur est influencé non seulement par les décisions prises par les autorités de contrôle mais aussi par la géographie de l'État membre; les îles, par exemple, connaissent un trafic routier international moins important. Entre 2012 et 2014, Malte et Chypre n'ont contrôlé aucune unité de transport immatriculée en dehors de l'UE.

La part des unités de transport immatriculées dans le pays où le contrôle a eu lieu était de 65 % au cours de la période couverte par le rapport. La part des unités contrôlées en provenance d'autres pays de l'UE a augmenté de 28 % à 30 % entre 2012 et 2014. La part des contrôles ayant porté sur des unités immatriculées en dehors de l'UE a diminué en 2013 par rapport à 2012, passant de 5 % à 4 %, puis est remontée à 6 % en 2014.

8.3 Proportion d'unités de transport non conformes

La part des unités de transport contrôlées pour lesquelles au moins une infraction a été constatée est indiquée à l'annexe IV.

La proportion des unités non conformes a diminué, passant de 22,12 % en 2012 à 19,73 % en 2014. Chypre, la Slovaquie, la Pologne et la Lituanie, notamment, ont enregistré des baisses notables. Toutefois, cette proportion a augmenté dans certains États membres, à savoir la Slovaquie, la Grèce, la Hongrie et les Pays-Bas.

8.4 Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine

Les graphiques de l'annexe V indiquent la répartition des unités de transport non conformes aux dispositions en fonction du lieu d'origine de l'unité de transport.

Comme précisé au point 8.2 ci-dessus, la géographie de l'État membre influence aussi fortement cet indicateur.

8.5 Taux d'immobilisation d'unités de transport

Le graphique de l'annexe VI présente la part des véhicules immobilisés parmi ceux pour lesquels une infraction a été constatée.

On a continué d'observer la tendance fluctuante mentionnée plus haut en ce qui concerne les taux d'immobilisation d'unités de transport: la proportion des véhicules immobilisés, qui était de 26,16 % en 2012, est passée à 28,06 % en 2013 et a légèrement baissé pour atteindre 27,72 % en 2014.

En 2012, les taux d'immobilisation les plus forts ont été relevés en Bulgarie (84,38 %), en Slovénie (57,89 %) et en Irlande (54,84 %). En Norvège 71,07 % des infractions constatées en 2014 ont entraîné une immobilisation. L'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie, Malte et la Slovaquie n'ont pas signalé d'immobilisations entre 2012 et 2014.

8.6 Ventilation par catégorie de risques

Les graphiques de l'annexe VII présentent la répartition des infractions en fonction de leur gravité. Seule la catégorie de risques la plus élevée dont relève l'infraction constatée lors d'un contrôle devrait être consignée.

Tous les États membres ont indiqué au moins une catégorie d'infraction par unité de transport contrôlée. Plusieurs d'entre eux n'ont pas communiqué de données pour certaines catégories. En 2012, Chypre et la Slovaquie n'ont fait état d'aucune infraction relevant des catégories de risques I et II. La Grèce, quant à elle, n'a communiqué aucune infraction relevant de la catégorie de risques III sur l'ensemble de la période, ni aucune infraction entrant dans la catégorie de risques II en 2014 et 2013.

Dans le cadre des contrôles effectués dans l'UE en 2012 ayant abouti à la détection d'une infraction, l'infraction la plus grave relevait de la catégorie de risques I dans 42,69 % des cas. Les infractions relevant de ladite catégorie supposent un non-respect des dispositions de sécurité applicables entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants. Ces infractions requièrent des mesures correctives appropriées et immédiates, telles que l'immobilisation du véhicule.

Dans 33,48 % des contrôles où des infractions ont été détectées, l'infraction la plus grave qui était déclarée appartenait à la catégorie de risques II. La catégorie de risques III était la plus grave dans les 23,83 % de cas restants.

8.7 Types de sanctions

Les graphiques de l'annexe VIII présentent la répartition des sanctions pour chaque État membre.

Avant la publication de la recommandation de la Commission visée au point 5 du présent rapport, la collecte de ces informations posait des problèmes fondamentaux. Depuis la recommandation, la situation s'est considérablement améliorée et, entre 2012 et 2014, la France et Malte ont été les seuls pays à n'avoir communiqué aucune statistique relative aux sanctions. La Slovaquie n'a fait état d'aucune sanction en 2012: elle a commencé à communiquer ces données l'année suivante.

À l'issue des contrôles effectués dans l'UE en 2014, 5 066 avertissements ont été émis; des amendes ont été infligées dans 29 206 cas; et dans 2 963 cas, d'autres sanctions ont été prises, des procédures juridiques administratives et pénales ont notamment été engagées. Si, dans l'ensemble de l'UE, 75 % des sanctions sont des amendes, la situation varie fortement d'un État membre à l'autre.

En 2014, le nombre de sanctions a diminué, au total, de quelque 10,50 % par rapport à 2012. Alors que le nombre d'avertissements a reculé de 18,1 % et le nombre d'amendes de 10 % au cours de la période, les autres sanctions ont enregistré une hausse de 9,8 %.

9. CONCLUSIONS

La directive 95/50/CE est transposée dans les législations des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant l'établissement des rapports ont été modifiées en 2004 et les nouvelles dispositions en la matière sont entrées en application le 14 décembre 2005. En 2011, la Commission a publié une recommandation visant à remédier à certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports.

Tous les États membres procèdent à des contrôles sur les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses et rendent, dans l'ensemble, correctement compte de ces contrôles. Certaines incohérences persistent cependant, aussi la Commission poursuit-elle ses efforts pour assurer le respect des exigences relatives à l'établissement des rapports énoncées par la directive 95/50/CE et faire en sorte que la situation en la matière s'améliore progressivement chaque année. On peut conclure que, d'une manière générale, la directive 95/50/CE est appliquée correctement.

Toutefois, les derniers rapports en date montrent clairement que les ressources disponibles pour mener à bien ces contrôles sont de plus en plus limitées. Par comparaison avec la période de référence du rapport précédent (2008-2011), le nombre de contrôles signalés a diminué chaque année. Étant donné qu'il est dans l'intérêt des États membres de détecter et de prévenir les dangers que le transport de ce type de marchandises peut présenter, la Commission souhaite encourager l'échange de bonnes pratiques et la poursuite des investissements dans ce domaine.

Le nombre d'infractions signalées est resté relativement stable au cours de la période de référence: en 2014, une infraction dans le transport de marchandises dangereuses était confirmée ou suspectée à l'occasion d'un contrôle sur cinq, alors qu'en 2012, ce chiffre était d'un contrôle sur 4,5.

Lorsque des infractions ont été détectées, elles relevaient de la catégorie la plus grave dans 42,69 % des cas et ont débouché, en 2012, sur l'immobilisation de quelque 8 875 véhicules.

Pour conclure, les États membres de l'UE appliquent un ensemble commun de dispositions en matière de transport de marchandises dangereuses. De nombreux pays tiers ont également recours de manière identique à ces dispositions. Toutefois, près de 32 000 contrôles routiers sur les quelque 150 000 effectués chaque année ont abouti à la conclusion que l'opération de transport ne satisfaisait pas aux obligations en matière de sécurité.

Il se peut, en outre, que le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres soit aussi le résultat de leur politique de ciblage des contrôles, qui vise à recenser et à sanctionner les opérateurs de transport les moins respectueux afin d'utiliser au mieux les rares ressources disponibles. Cela signifie que les statistiques présentées ne reflètent pas parfaitement la situation sur le marché du transport de marchandises dangereuses dans l'UE qui, dans la pratique, est beaucoup plus sûr que les données communiquées ne le laissent paraître.

Cela étant, la Commission a commencé à analyser, conjointement avec les autorités compétentes, les possibilités de modifier les annexes de la directive afin d'améliorer la manière dont les données relatives aux contrôles et aux sanctions sont consignées et rapportées par les États membres.

<<->