



Bruxelles, le 28.2.2017
COM(2017) 99 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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 rapport 2013-2014

Table des matières

1.	INTRODUCTION	3
2.	DIRECTIVE 2000/30/CE	4
3.	DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES	5
4.	CONTENU DU CONTRÔLE	6
5.	DONNÉES STATISTIQUES	6
5.1.	Nombre total et origine des véhicules contrôlés	6
5.2.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue	8
5.3.	Types de défauts et données par État membre	12
5.4.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue, par catégorie de véhicules et par État membre d'immatriculation	13

1. INTRODUCTION

La législation européenne prévoit une série de mesures pour garantir que les véhicules utilitaires qui circulent sur les routes européennes sont dans un état technique approprié dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable. Parmi ces mesures, citons:

- 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 qui doivent être effectués dans les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, selon une fréquence minimale fixée au niveau européen (directive 2009/40/CE²);
- les contrôles techniques routiers, qui font l'objet du présent rapport, visant à garantir que les véhicules utilitaires ne sont utilisés que s'ils sont entretenus de manière à assurer un niveau élevé de conformité à la réglementation technique (directive 2000/30/CE³).

En vertu des dispositions de la directive 2000/30/CE (ci-après la «directive»), les véhicules utilitaires et leurs remorques et 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 prévoit que, tous les deux ans, les États membres fournissent à la Commission des données collectées pour les deux années précédentes concernant:

- le nombre de véhicules utilitaires contrôlés, classés en sept catégories de véhicules et regroupés par pays d'immatriculation;
- les points contrôlés conformément à la directive; et
- les défauts constatés.

La directive énumère 9 points pouvant faire l'objet d'un contrôle technique routier (voir le point 4 du présent rapport). Le défaut de conformité d'un des points contrôlés aux exigences applicables en matière de sécurité routière peut entraîner la suspension de l'utilisation du véhicule. Chaque défaut constaté sur le véhicule contrôlé doit être mentionné dans le rapport d'inspection, qui doit être remis au conducteur du véhicule. La directive prévoit que la Commission présente un rapport sur l'application de ladite directive au Conseil et au Parlement européen, basé sur les données transmises par les États membres et accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

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).

En 2014, le Parlement européen et le Conseil ont révisé les règles et procédures applicables au contrôle technique routier des véhicules utilitaires. La directive 2014/47/UE⁴ a été adoptée le 3 avril 2014 et devra être appliquée par les États membres à partir du 20 mai 2018. La nouvelle directive prévoit, entre autres, que le nombre total de contrôles routiers initiaux à réaliser dans l'UE devra correspondre à 5 % au moins du nombre total des véhicules immatriculés dans les États membres. Le premier rapport postérieur à l'obligation de respecter cet objectif devra être remis pour le 31 mars 2021 au plus tard et portera sur la période 2019-2020.

2. DIRECTIVE 2000/30/CE

Conformément à la directive 2009/40/CE⁵ relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, les véhicules utilisés à des fins commerciales doivent être contrôlés annuellement. Un contrôle annuel étant toutefois jugé insuffisant pour garantir que ces véhicules demeurent aptes à circuler tout au long de l'année, il est nécessaire d'appliquer, à titre de mesure d'exécution, des contrôles routiers ciblés supplémentaires.

La directive modifiée⁶, qui est applicable jusqu'au 19 mai 2018, établit un certain nombre de conditions concernant les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant dans l'UE.

La directive 2010/47/UE introduisait une modification des catégories de véhicules et de la liste de points figurant à l'annexe I de la directive, applicable à partir du 1^{er} janvier 2012.

Avant cette modification, les véhicules visés dans le rapport de contrôle routier (annexe I) étaient définis par classe, ex.: «train routier» qui désignait tout véhicule à moteur affecté au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg (catégories N2 et N3) attelé à une remorque (catégories O3 et O4). Parallèlement, les véhicules de la catégorie N2 devaient figurer sous la rubrique «véhicule utilitaire léger» et les véhicules de la catégorie N3 devaient être inscrits sous la rubrique «camion», tandis que les véhicules des catégories O3 et O4 devaient figurer sous les rubriques «remorque» et «semi-remorque».

La directive 2010/47/UE a toutefois introduit une nouvelle méthode pour grouper les véhicules, basée sur la désignation de la catégorie conformément à la législation sur la réception par type. Par conséquent, un véhicule susceptible de figurer dans différentes classes ne peut plus être indiqué que dans une seule catégorie de véhicules. De plus, le véhicule tracteur et la remorque doivent être indiqués séparément. Compte tenu du fait que le véhicule tracteur et la remorque peuvent être immatriculés dans différents États membres, cette distinction permet de disposer d'informations plus précises; elle revêt également une importance particulière en ce qui concerne l'obligation de signaler à l'État membre d'immatriculation tout défaut grave décelé sur l'un de ces véhicules.

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 effectué principalement sur la voie publique par les autorités ou par un autre organisme agissant sous leur surveillance.

⁴ Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134).

⁵ Directive 2009/40/CE⁵ du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 141 du 6.6.2009, p. 12).

⁶ Directive 2010/47/UE de la Commission du 5 juillet 2010 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE (JO L 173 du 8.7.2010, p. 33).

Tous les contrôles techniques routiers doivent être effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays dans lequel le véhicule utilitaire est immatriculé ou mis en service. Ils doivent également être effectués de manière à réduire au minimum les coûts et les retards pour les conducteurs et les transporteurs.

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.

Les contrôles routiers sont généralement effectués selon une procédure par étapes. Tout d'abord, l'état d'entretien du véhicule à l'arrêt est évalué de manière visuelle et les documents relatifs aux derniers contrôle routier et contrôle technique du véhicule sont vérifiés. Un contrôle approfondi peut également être effectué, sur place ou dans un centre de contrôle situé à proximité, afin de déceler des irrégularités sur la base de la liste de points figurant dans la directive. Dans le cas d'un contrôle approfondi, le résultat du contrôle routier doit être exposé dans un rapport de contrôle technique routier établi selon le modèle défini dans la directive. Cette information détermine quelles données les États membres doivent communiquer à la Commission.

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. Les véhicules étrangers présentant des défauts graves doivent être signalés à l'État membre d'immatriculation pour permettre le suivi adéquat.

3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

Le présent rapport est le cinquième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre la période 2013-2014. Les données collectées par les États membres relativement à cette période devaient être communiquées à la Commission pour le 31 mars 2015 au plus tard.

Afin d'aider les États membres à respecter leur obligation relative à la communication des données, la Commission leur a envoyé, au début du mois de mars 2015, une lettre d'information à laquelle était joint un modèle de tableau. Ce modèle a été élaboré conjointement par la Commission et des experts des États membres pour faciliter la collecte et la communication d'un ensemble de données très complexes, mais son utilisation n'est pas obligatoire. Tous les États membres ayant respecté leur obligation ont utilisé le modèle et ont transmis les données dans une version électronique, ce qui a grandement facilité leur analyse plus approfondie.

Les données n'ont toutefois pas toujours été transmises en temps utile. Dix-huit États membres (la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovénie et la Suède) ont fourni les données concernant le nombre de véhicules contrôlés, regroupés par catégorie et par pays d'immatriculation, ainsi que les données relatives aux points contrôlés et défauts constatés. Après que la Commission a engagé des dialogues bilatéraux avec les dix autres États membres, huit d'entre eux ont fourni les données requises. Lors des dialogues avec la France et l'Allemagne, il a toutefois été constaté que ces États membres ne sont pas en mesure de fournir les données requises conformément aux exigences de la directive.

La France a communiqué les données cumulées concernant les deux catégories de poids lourds (N2 et N3) et les deux catégories d'autobus (M2 et M3) mais ne les a pas

communiquées de manière distincte. Elle n'a par ailleurs fourni aucune information concernant les remorques (catégories O3 et O4). Seuls les nombres totaux ont donc été utilisés dans le cadre du présent rapport; les données fournies par la France ont été ignorées lors de la comparaison des données détaillées.

L'Allemagne s'est basée sur les classes de véhicules qui étaient en vigueur avant l'introduction des modifications de la directive 2010/47/UE et n'a pas pu fournir les données par catégorie de véhicules comme requis par les modifications. Aucune donnée détaillée pour les catégories de véhicules ne peut donc être extraite et seuls les nombres totaux ont été utilisés aux fins du présent rapport.

Les États membres ont fourni des données plus ou moins complètes. L'Autriche, la République tchèque, la Roumanie, les Pays-Bas, la Grèce, le Luxembourg, la Pologne et la Croatie ont transmis des données concernant également des véhicules immatriculés en dehors de l'UE et classés par pays d'immatriculation, et la Belgique et l'Italie ont fourni un résumé des données pour les pays non membres de l'UE.

4. CONTENU DU CONTRÔLE

Les points susceptibles d'être contrôlés et devant être couverts dans les données à communiquer par les États membres concernent, au minimum, les aspects mentionnés au point 10 du modèle de rapport figurant à l'annexe I de la directive 2000/30/CE. Il s'agit des points suivants:

- identification;
- dispositif de freinage;
- direction;
- visibilité;
- équipement d'éclairage et système électrique;
- essieux, roues, pneumatiques, suspension;
- châssis et accessoires du châssis;
- autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse;
- nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile.

5. DONNÉES STATISTIQUES

5.1. Nombre total et origine des véhicules contrôlés

Conformément à l'article 3 de la directive 2000/30/CE, les contrôles techniques routiers sont réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation du véhicule utilitaire.

Pour la période 2013-2014, on enregistre **2 561 820 contrôles de moins** que pour la période précédente, ce qui représente une **diminution de 31,5 %**.

On peut observer un changement remarquable dans les données communiquées par la Finlande qui n'inclut pas les contrôles de véhicules immatriculés en dehors de l'UE, ce qui se traduit par une diminution de moitié du nombre total de contrôles par rapport à la période précédente et une augmentation de 30 % de la proportion de véhicules immatriculés en Finlande.

Bien que la Pologne ait aussi communiqué les données pour les pays non membres de l'UE, le nombre total de contrôles avait diminué de moitié par rapport à la période précédente. Parallèlement, le pourcentage de véhicules polonais contrôlés a diminué pour passer de 92,1 % à 47,3 %, ce qui signifie que la Pologne met davantage l'accent sur le contrôle de véhicules étrangers, en particulier ceux immatriculés dans un pays non membre de l'UE si l'on considère que le nombre de ces contrôles est cinq fois supérieur à celui de la période 2011-2012.

La Belgique et le Luxembourg ont communiqué des proportions plus élevées de véhicules étrangers ayant fait l'objet de contrôles routiers, comme c'était déjà le cas pour les deux périodes précédentes (2011-2012 et 2009-2010)⁷. D'autres États membres ayant un trafic de transit important ont indiqué une répartition plus équilibrée des contrôles réalisés sur des véhicules nationaux et étrangers. En raison des particularités géographiques de Chypre et de l'Irlande, les données transmises par ces deux États membres ne concernent que des véhicules nationaux; on peut également observer des pourcentages très élevés de véhicules nationaux pour Malte, l'Estonie et la Roumanie.

Tableau 2: Origine des véhicules contrôlés

État membre déclarant (EM)	Immatriculés dans l'EM	Immatriculés dans un autre EM	Immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'EM (%)
Belgique	6 203	11 287	583	18 073	34,3 %
Bulgarie	254 651	65 752	922	321 325	79,3 %
République tchèque	81 711	51 945	3 325	136 981	59,7 %
Danemark	1 748	333		2 081	84,0 %
Allemagne	989 524	541 168	70 036	1 600 728	61,8 %
Estonie	1 669	20		1 689	98,8 %
Irlande	12 939			12 939	100,0 %
Grèce	14 922	1 424	470	16 816	88,7 %
Espagne	652 259	70 991		723 250	90,2 %
France*	460 918	572 841	19 933	1 053 692	43,7 %
Italie	10 153	4 576	414	15 143	67,0 %
Chypre	1 174			1 174	100,0 %
Lettonie	4 196	1 711	194	6 101	68,8 %
Lituanie	64 531	15 329		79 860	80,8 %
Luxembourg	125	584	17	726	17,2 %
Hongrie	164 307	52 197		216 504	75,9 %
Malte	3 968	44		4 012	98,9 %
Pays-Bas	4 373	4 256	231	8 860	49,4 %

⁷COM(2013) 303; COM(2014) 569.

État membre déclarant (EM)	Immatriculés dans l'EM	Immatriculés dans un autre EM	Immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'EM (%)
Autriche	23 416	23 932	1 536	48 884	47,9 %
Pologne	420 147	74 007	393 957	888 111	47,3 %
Portugal	602	29		631	95,4 %
Roumanie	7 404	516	215	8 135	91,0 %
Slovénie	3 948	1 165		5 113	77,2 %
Slovaquie	11 135	5 076		16 211	68,7 %
Finlande	9 250	1 902		11 152	82,9 %
Suède	46 059	7 468		53 527	86,0 %
Royaume-Uni	174 678	118 160		292 838	59,7 %
Total	3 455 127	1 629 421	499 616	5 584 164	61,9 %

* La France n'a pas transmis de données relatives aux catégories de remorques O3 et O4.

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 présente 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 **90,1 % pour l'Estonie** jusqu'à **0,2 % seulement pour la République tchèque, voire même 0 % pour le Portugal**.

Les pourcentages des suspensions d'utilisation appliquées à des véhicules immatriculés dans un État membre par rapport aux véhicules immatriculés dans d'autres États membres indiquent que les véhicules nationaux sont susceptibles d'être plus mal entretenus tandis que les véhicules utilisés à l'étranger sont en meilleur état. Des différences significatives peuvent être notées en **Estonie, où le pourcentage de suspensions de l'utilisation de véhicules nationaux est de 90,1 %** contre **45 % pour les véhicules d'autres États membres**. Ces pourcentages sont respectivement de **82,3 % et 39,6 % en Suède**, de **48,7 % et 13,6 % à Malte** et de **44,6 % et 26,1 % en Italie**.

L'Autriche a transmis des pourcentages de suspensions relativement élevés mais néanmoins équilibrés tant pour les **véhicules nationaux (55,9 %) que pour les véhicules étrangers (58,7 %)**. Les chiffres semblent indiquer que l'Autriche cible mieux les véhicules mal entretenus, ce qui accroît l'efficacité opérationnelle et diminue la charge administrative. Certains États membres comme **l'Estonie (90,1 % et 45 %)**, **la Finlande (56 % et 34,9 %)** ou **l'Italie (44,6 % et 26,1 %)** parviennent à mieux cibler les véhicules nationaux tandis que le pourcentage de suspensions de l'utilisation de véhicules immatriculés dans d'autres États membres montre que les véhicules mal entretenus sont de moins en moins susceptibles d'être soumis à un contrôle routier. Le niveau remarquablement bas des pourcentages de suspensions de l'utilisation de véhicules nationaux et étrangers enregistrés en **République tchèque (0,5 % et 0,2 %)**, en **Bulgarie (1,7 % et 2,3 %)**, en **Lettonie (0,7 % et 1,1 %)**, en **Lituanie (1 % et 2 %)** ou encore aux **Pays-Bas (1,2 % et 1,3 %)** indique que la méthode de ciblage des véhicules utilitaires est relativement peu développée.

Par rapport aux pourcentages de suspensions communiqués pour la période précédente, les résultats suggèrent que certains États membres ont considérablement développé leur méthode

de ciblage. La **Suède** avait communiqué un **pourcentage global de suspensions** de l'utilisation de véhicules immatriculés dans l'UE de **17,8 % pour la période 2011-2012**, pourcentage qui s'élève à **76,4 % pour la période actuelle**. L'**Italie** a également fait état d'une amélioration significative entre la période précédente (seulement **12,9 %**) et la période actuelle (**38,9 %**), tout comme la **Slovaquie** qui a communiqué des pourcentages de **22,6 % et de 38 %** respectivement pour ces deux périodes. Les chiffres indiquent toutefois un **net recul en Roumanie** et au **Luxembourg**, où les pourcentages de suspensions ont **diminué respectivement de 39,9 % à 4,3 % et de 58,9 % à 4,4 %**. Avec un pourcentage de suspensions qui était de **43,4 % pour la période précédente contre 6 % pour la période actuelle**, l'**Irlande** enregistre une diminution de **37,4 %**, compte tenu également du fait que cet État membre a communiqué exclusivement les données relatives aux contrôles de véhicules nationaux pour ces deux périodes. La Commission ignore les raisons de cette diminution des pourcentages de suspensions.

Les pourcentages de suspensions en Estonie (90,1 %), en Suède (82,3 %) et à Chypre (146,4 %) reflètent des différences possibles entre les méthodes de contrôle et l'évaluation des défauts mais aussi entre les méthodes d'élaboration des rapports adoptées par les États membres. Dans le cas de Chypre, qui a communiqué un nombre plus élevé de suspensions que de véhicules contrôlés, il apparaît vraisemblablement que, si plusieurs défauts entraînant une suspension ont été décelés sur un véhicule, chacun de ces défauts a été signalé comme une suspension distincte. Il convient également de noter que, bien que les États membres doivent communiquer le «nombre de véhicules utilitaires contrôlés» en vertu de la directive, le même véhicule peut faire l'objet de plusieurs contrôles par le même État membre pendant la période considérée, ce qui signifie que le rapport contient en réalité le «nombre de contrôles réalisés».

Tableau 3: Proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'UE contrôlés

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'EM déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (y compris l'EM déclarant)		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions (%)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions (%)
Belgique	6 203	452	7,3 %	17 490	972	5,6 %
Bulgarie	254 651	4 319	1,7 %	320 403	5 804	1,8 %
République tchèque	81 711	402	0,5 %	133 656	507	0,4 %
Danemark	1 748	432	24,7 %	2 081	532	25,6 %
Allemagne	989 524	13 628	1,4 %	1 530 962	32 125	2,1 %
Estonie	1 669	1 504	90,1 %	1 689	1 513	89,6 %
Irlande	12 939	779	6,0 %	12 939	779	6,0 %
Grèce	14 922	202	1,4 %	16 346	228	1,4 %
Espagne	652 259	79 872	12,2 %	723 250	83 280	11,5 %
France*	460 918	77 327	16,7 %	1 033 759	165 465	16,0 %
Italie	10 153	4 533	44,6 %	14 729	5 728	38,9 %
Chypre	1 174	1 719	146,4 %	1 174	1 719	146,4 %
Lettonie	4 196	28	0,7 %	5 907	47	0,8 %
Lituanie	64 531	625	1,0 %	79 860	933	1,2 %
Luxembourg	125	8	6,4 %	709	31	4,4 %
Hongrie	164 307	2 955	1,8 %	216 504	5 651	2,6 %
Malte	3 968	1 931	48,7 %	4 012	1 937	48,3 %
Pays-Bas	4 373	51	1,2 %	8 629	107	1,2 %
Autriche	23 416	13 078	55,9 %	47 348	27 123	57,3 %
Pologne	420 147	28 697	6,8 %	494 154	29 740	6,0 %
Portugal	602	11	1,8 %	631	11	1,7 %
Roumanie	7 404	326	4,4 %	7 920	342	4,3 %
Slovénie	3 948	386	9,8 %	5 113	477	9,3 %
Slovaquie	11 135	4 738	42,6 %	16 211	6 154	38,0 %
Finlande	9 250	5 177	56,0 %	11 152	5 840	52,4 %
Suède	46 059	37 917	82,3 %	53 527	40 871	76,4 %
Royaume-Uni	174 678	37 310	21,4 %	292 838	80 283	27,4 %
Total	3 455 127	319 420	9,2 %	5 084 818	499 837	9,8 %

* La France n'a pas transmis de données relatives aux catégories de remorques O3 et O4.

Tableau 4: Proportion de véhicules nationaux dont l'utilisation a été suspendue par rapport aux autres véhicules immatriculés dans l'UE contrôlés

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'EM déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (à l'exclusion de l'EM déclarant)		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions (%)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions (%)
Belgique	6 203	452	7,3 %	11 287	520	4,6 %
Bulgarie	254 651	4 319	1,7 %	65 752	1 485	2,3 %
République tchèque	81 711	402	0,5 %	51 945	105	0,2 %
Danemark	1 748	432	24,7 %	333	100	30,0 %
Allemagne	989 524	13 628	1,4 %	541 438	18 497	3,4 %
Estonie	1 669	1 504	90,1 %	20	9	45,0 %
Irlande	12 939	779	6,0 %	0	0	N.D.
Grèce	14 922	202	1,4 %	1 424	26	1,8 %
Espagne	652 259	79 872	12,2 %	70 991	3 408	4,8 %
France*	460 918	77 327	16,7 %	572 841	88 138	15,4 %
Italie	10 153	4 533	44,6 %	4 576	1 195	26,1 %
Chypre	1 174	1 719	146,4 %	0	0	N.D.
Lettonie	4 196	28	0,7 %	1 711	19	1,1 %
Lituanie	64 531	625	1,0 %	15 329	308	2,0 %
Luxembourg	125	8	6,4 %	584	23	3,9 %
Hongrie	164 307	2 955	1,8 %	52 197	2 696	5,2 %
Malte	3 968	1 931	48,7 %	44	6	13,6 %
Pays-Bas	4 373	51	1,2 %	4 256	56	1,3 %
Autriche	23 416	13 078	55,9 %	23 932	14 045	58,7 %
Pologne	420 147	28 697	6,8 %	74 007	1 043	1,4 %
Portugal	602	11	1,8 %	29	0	0,0 %
Roumanie	7 404	326	4,4 %	516	16	3,1 %
Slovénie	3 948	386	9,8 %	1 165	91	7,8 %
Slovaquie	11 135	4 738	42,6 %	5 076	1 416	27,9 %
Finlande	9 250	5 177	56,0 %	1 902	663	34,9 %
Suède	46 059	37 917	82,3 %	7 468	2 954	39,6 %
Royaume-Uni	174 678	37 310	21,4 %	118 160	42 973	36,4 %
Total	3 455 127	319 420	9,2 %	2 743 970	286 642	10,4 %

* La France n'a pas transmis de données relatives aux catégories de remorques O3 et O4.

5.3. Types de défauts et données par État membre

L'annexe I présente le pourcentage des défauts constatés sur des véhicules lors des contrôles réalisés par le même État membre.

Les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité:

- de l'équipement d'éclairage et du système électrique (20,9 %);
- des essieux, des roues, des pneus, de la suspension (20,6 %);
- du dispositif de freinage (18,8 %); et
- d'autre équipement, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse (17,4 %).

Pour chacun de ces points, des différences considérables peuvent être observées entre les pourcentages de défauts communiqués. Cela peut s'expliquer par les différentes méthodes de contrôle appliquées par les États membres et par l'accent mis sur le contrôle de points spécifiques lors du contrôle. Une fois entrée en vigueur, la directive 2014/47/UE permettra d'harmoniser davantage les méthodes de contrôle et d'évaluation des défauts, ainsi que l'utilisation du matériel de contrôle, et de procéder ainsi à des contrôles techniques routiers plus approfondis.

Si l'on compare ces chiffres avec ceux de la période précédente, on note une diminution remarquable du nombre de défauts constatés en ce qui concerne **l'équipement d'éclairage et le système électrique** (de 47 % à 20,9 %). Cependant, si l'on examine ces chiffres de plus près, on peut relever certains résultats frappants. 47,3 % des contrôles réalisés en Suède et 45,4 % des contrôles effectués au Portugal ont permis de constater des défauts concernant l'équipement d'éclairage et le système électrique. Ces États membres affichent presque les mêmes pourcentages pour la période précédente (49% en Suède et 50,7 % au Portugal).

Il semble que les défauts concernant le **dispositif de freinage** sont le plus souvent constatés par les autorités danoises (46,7 %), britanniques (34,3 %) et polonaises (31,8 %). Parallèlement, la Grèce a constaté des défauts en la matière sur 1,6 % des véhicules contrôlés, tandis que l'Estonie et le Luxembourg ont décelé ce type de défauts sur 2,9 % des véhicules contrôlés et l'Espagne n'en a décelé aucun (0 %).

Concernant les défauts liés à des **émissions et à des fuites** (qui, outre le danger qu'elles représentent pour la sécurité routière, peuvent avoir une incidence sur l'environnement), le pourcentage a augmenté de 3,2 % (4,2 %) après avoir connu une diminution de 3,1 % (de 4,1 % à 1,0 %) dans le courant de la période précédente. Ces défauts ont été le plus souvent constatés en Lituanie (14,6 %) et à Chypre (10,6 %). Il y a lieu de noter que Chypre n'a contrôlé que des véhicules nationaux au cours de cette période.

L'annexe I présente des résultats plus complets des contrôles réalisés et des défauts constatés par l'État membre de contrôle.

Les données 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 pour tirer des conclusions significatives quant à la conformité de ces véhicules à la réglementation technique.

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

5.4. Véhicules dont l'utilisation a été suspendue, par catégorie de véhicules et par État membre d'immatriculation

L'annexe II montre, pour les véhicules provenant d'un État membre donné, le nombre de fois où un défaut aboutissant à une suspension de l'utilisation a été constaté. En ce qui concerne les véhicules par catégorie, 13,6 % du nombre total de contrôles ont abouti à une suspension de l'utilisation de poids lourds (catégorie N3), ce qui en fait la catégorie de véhicules dont l'utilisation est la plus souvent suspendue. Les remorques relevant de la catégorie O3 affichaient le pourcentage de défauts constatés le moins élevé (6,8 %). Il convient de souligner que dans 22,2 % des cas, les véhicules relevant de la catégorie «autres» (sans autre précision) présentaient des défauts si graves qu'une suspension de leur utilisation a dû être appliquée. Les véhicules contrôlés relevant de cette catégorie sont généralement des véhicules agricoles, des remorques légères (catégories O1 et O2) ou des véhicules utilitaires légers (catégorie N1). En vertu de la directive 2014/47/UE, le contrôle des tracteurs à grande vitesse (catégorie T5) est obligatoire dans les cas où ces véhicules sont principalement utilisés sur la voie publique à des fins de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui.

Le nombre total de suspensions par État membre indique que des défauts graves étaient le plus souvent constatés sur des véhicules suédois (80,9 %) et finlandais (53,2 %), tandis qu'ils n'étaient que rarement constatés sur des véhicules grecs (2,2 %) et lettons (2,8 %). Il faut toutefois tenir compte du fait que sur les 47 046 contrôles réalisés sur des véhicules suédois, 46 059 contrôles (soit 97,9 %) ont été effectués par les autorités suédoises, et sur les 10 573 contrôles effectués sur des véhicules finlandais, 9 520 contrôles soit (90 %) ont été réalisés en Finlande. Par ailleurs, 29 360 véhicules grecs ont été contrôlés dans toute l'Europe et 50,8 % de ces contrôles (14 922 véhicules) ont été réalisés en Grèce, tandis que, pour la Lettonie, la même comparaison montre que 80 % des véhicules lettons contrôlés l'avaient été par d'autres États membres (sur 20 955 véhicules contrôlés, 4 196 véhicules l'ont été par la Lettonie).

D'une part, les chiffres de l'annexe II interprétés à la lumière du tableau 4 montrent, pour un État membre donné, quels sont les véhicules les plus fréquemment utilisés et donc contrôlés dans d'autres États membres. D'autre part, la proportion particulièrement élevée de véhicules nationaux dont l'utilisation est suspendue pourrait s'expliquer par les différentes méthodes de contrôle et la différence dans l'évaluation des défauts. En ce qui concerne ce point, la directive 2014/47/UE permettra d'harmoniser davantage les méthodes de contrôle mais aussi l'évaluation des défauts, ainsi que l'utilisation du matériel de contrôle, et de procéder ainsi à des contrôles techniques plus approfondis.

L'annexe II contient des précisions par catégorie de véhicules et par État membre d'immatriculation. L'annexe III contient les données détaillées par catégorie de véhicules et par État membre de contrôle.

6. TYPES DE SANCTIONS

La directive ne définit pas de régime de sanctions en fonction des infractions constatées. Les États membres décident des sanctions sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays dans lequel le véhicule a été immatriculé ou mis en service.

S'il devient évident qu'un 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 aboutissant à 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. Toutefois, aucune déclaration n'est requise en pareil cas.

7. CONCLUSIONS SUCCINCTES

Si les États membres ont davantage respecté leur obligation relative à la communication des données, ils sont nombreux à ne pas avoir respecté le délai malgré la lettre d'information envoyée par la Commission au début du mois de mars 2015. Pour certains d'entre eux, le rapport n'a été transmis qu'à la suite de dialogues entre la Commission et les autorités des États membres concernés. Dans la plupart des cas, les États membres ont utilisé le format électronique normalisé recommandé par la Commission pour la soumission des rapports. Pour ce qui est de la France et de l'Allemagne, les tentatives d'éclaircissements ont révélé que les rapports ne pouvaient être fournis car ces États membres ne respectaient pas totalement les dispositions de la directive.

Plusieurs conclusions peuvent être tirées du présent rapport sur les contrôles routiers pour les véhicules utilitaires circulant à l'intérieur de l'UE.

Par rapport à la période précédente, on observe un changement remarquable, à savoir qu'il y a eu **2 561 820 contrôles de moins** pendant la période 2013-2014, ce qui représente une **diminution de 31,5 %**. Cela peut s'expliquer par un ciblage plus efficace des véhicules potentiellement défectueux ou par une diminution des ressources disponibles dans les États membres pour effectuer les contrôles routiers.

La proportion de véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés varie également fortement entre les États membres. Des efforts supplémentaires devraient donc être consentis pour atteindre un pourcentage de contrôles plus équilibré. Par exemple, en Belgique et au Luxembourg, les véhicules nationaux ont été contrôlés dans moins de 40 % des cas tandis que dans d'autres États membres de transit, cette proportion est plus équilibrée.

On constate de grandes variations concernant la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés, de 0,4 % en République tchèque et 0,8 % en Lettonie à plus de 89,6 % en Estonie et 76,4 % en Suède. Les chiffres communiqués suggèrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en ciblant mieux les contrôles effectués. Un meilleur ciblage pourrait également permettre de diminuer la perte de temps subie par les transporteurs et la charge administrative qui pèse sur ceux-ci et sur les autorités chargées du contrôle de l'application. À partir de 2018, la nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier imposera aux États membres d'adapter leurs systèmes de contrôle, passant de contrôles purement aléatoires à une approche plus ciblée.

Les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité de l'équipement d'éclairage, des roues, des pneus et du dispositif de freinage. Cependant, on constate des écarts importants entre les États membres en ce qui concerne les pourcentages

relatifs à ces défauts. La Commission européenne encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et à adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.