



Bruxelles, le 26.2.2020
COM(2020) 69 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	2
2.	Rapports des États membres de l'UE et de la Norvège	3
3.	Calcul des données	4
4.	Évolution des contrôles et de leurs résultats	4
5.	Comparaison des données	5
5.1.	Fréquence des contrôles	5
5.2.	Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine	6
5.3.	Proportion d'unités de transport non conformes	6
5.4.	Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine	6
5.5.	Taux d'immobilisation d'unités de transport	6
5.6.	Ventilation par catégorie de risques	6
5.7.	Types de sanctions	7
6.	Conclusions	7

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 1995. Elle dispose que les États membres doivent assurer qu'une proportion représentative des transports routiers de marchandises dangereuses est soumise à des contrôles spécifiques et que les conditions de sécurité dans lesquelles ils s'effectuent sont conformes à la législation applicable en la matière. Pour effectuer les contrôles prévus par la directive, les États membres utilisent la liste de contrôle établie dans son annexe I et se réfèrent à la catégorisation des risques des éventuelles infractions détectées telle qu'établie dans son annexe II.

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 directive¹. 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 membres².

Ce rapport de la Commission est élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres. Le présent rapport est le septième sur l'application de la directive 95/50/CE du Conseil dans les États membres; il couvre la période 2015-2017. Le premier rapport³ couvrait les années 1997-1998, le deuxième⁴ les années 1999-2002, le troisième⁵ les années 2003-2005, le quatrième⁶ les années 2006-2007, le cinquième⁷ les années 2008-2011 et le sixième⁸ les années 2012-2014.

Jusqu'au 30 juin 2009, les conditions de sécurité du transport de marchandises dangereuses par route étaient établies dans la directive 94/55/CE⁹ du Conseil, telle que modifiée. Celle-ci est abrogée depuis le 1^{er} juillet 2009 et remplacée par la directive 2008/68/CE¹⁰, telle que modifiée.

La directive 2008/68/CE poursuit l'approche de la directive 94/55/CE en appliquant des dispositions techniques et administratives identiques à celles annexées à l'*accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route - ADR*¹¹, les rendant obligatoires pour tous les transports nationaux et internationaux au sein de l'UE. Comme l'ADR ne contient pas de dispositions spécifiques relatives à son application, celles-ci ont été établies dans la directive 95/50/CE.

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 modifiées¹² 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

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

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

³ COM(2000) 517 final du 6.9.2000.

⁴ COM(2005) 430 final du 15.9.2005.

⁵ COM(2007) 795 final du 13.12.2007.

⁶ COM(2010) 364 final du 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final du 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final du 6.3.2017.

⁹ Directive 94/55/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par route (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7).

¹⁰ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.09.2008, p. 13).

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), tel que modifié.

¹² 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).

d'immatriculation de l'unité de transport. La directive vise à garantir qu'une proportion représentative des transports routiers de marchandises dangereuses soit soumise à des 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.

2. 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.

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 2015 par rapport aux années précédentes, 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. 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.

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 2011, une recommandation¹³ 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 risques¹⁴. 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, le nombre total d'infractions par catégorie de risques devrait être égal 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 judiciaires consécutives aux contrôles ayant mis en évidence des infractions présumées. La

¹³ 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].

¹⁴ 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.

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, un État membre (la France) n'est pas encore en mesure de fournir ces données.

3. 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 2017, seize États membres et la Norvège ont fourni une estimation. Pour les années précédentes, 2015 et 2016, seuls quatorze États membres et la Norvège ont communiqué la quantité totale estimée de marchandises dangereuses.

Comme tous les États membres n'ont pas été en mesure de fournir ces données, afin de permettre une comparaison objective entre les États membres, le volume de transport de marchandises dangereuses mentionné dans le présent rapport est basé sur les informations disponibles dans la base de données d'Eurostat¹⁵. Ces informations sont utilisées afin d'estimer la fréquence des contrôles par rapport au volume de transport, bien que la directive n'exige pas de nombre minimum de contrôles (ni en termes absolus ni en %).

Il n'existe toutefois pas de statistiques Eurostat pour Malte 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 donc estimé d'après les données fournies par les autorités maltaises compétentes.

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

4. ÉVOLUTION DES CONTROLES ET DE LEURS RESULTATS

L'annexe I présente l'évolution du nombre de contrôles effectués par les États membres, la proportion d'unités de transport non conformes aux dispositions et la proportion d'infractions relevant de la catégorie de risques I, c'est-à-dire la catégorie d'infractions la plus grave, soit les infractions aux dispositions applicables de l'ADR entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants, qui nécessitent donc la prise immédiate de mesures correctives appropriées, telles que l'immobilisation du véhicule.

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

La quantité de données collectées permet des analyses à la fois détaillées et agrégées. Parmi les principales considérations qui en découlent, on peut souligner les suivantes:

- 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 indiqué avoir contrôlé 324 unités de transport en 2015, dont une seule a été considérée comme présentant une infraction relevant de la catégorie de risques I. La situation semblait s'améliorer pour 2016, avec 6 290 contrôles et 39 non-conformités signalées (soit 0,62 % du nombre total de contrôles), mais, pour la dernière année de la période couverte par le rapport, 2017, le nombre de non-conformités, à savoir 42, est resté très faible par rapport au nombre total de contrôles, qui a augmenté pour atteindre 20 870, ce qui donne un taux de non-conformité de 0,20 %, soit 8 fois moins que la moyenne de l'UE. En comparaison, pour l'Allemagne, ces chiffres sont de 11 548 non-conformités sur 45 961 contrôles en 2015, 11 137 sur 41 290 en 2016 et 10 429 sur 40 956 en 2017, soit un taux de non-conformité d'environ 25 %;
- plusieurs États membres (le Danemark, l'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie et le Portugal) n'ont signalé aucune immobilisation au cours de la période de trois ans couverte par le

¹⁵ Tableau Eurostat «DS-073082»: Transport routier annuel de marchandises dangereuses par type de marchandises dangereuses, ventilé par type d'activité.

présent rapport. Cela pourrait être dû au fait que, dans certains pays, les autorités de contrôle ne disposent pas de pouvoirs d'immobilisation des véhicules. D'autres (la Grèce, le Luxembourg et la Slovaquie) ne font état que d'un seul cas au cours de la période de référence;

- la part de la catégorie de risques I est manquante pour l'ensemble de la période couverte par le rapport pour Chypre, ainsi que pour 2016 et 2017 pour la Lituanie, malgré le fait que ce dernier pays déclare des immobilisations pour lesdites années.

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.

En 2015, certains États membres ont signalé un nombre total d'infractions inférieur à celui des unités de transport non conformes (par exemple la Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, l'Irlande, la Lettonie, la Hongrie, les Pays-Bas et la Finlande), tandis que d'autres États membres ont signalé un nombre total d'infractions supérieur à celui des unités de transport non conformes (par exemple le Danemark, la Croatie et la Slovaquie). Ce déséquilibre a été maintenu pour 2016 et 2017. 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.

Les informations contradictoires reçues concernant le nombre total d'infractions, l'absence constante d'infractions relevant de la catégorie de risques I dans certains États membres et le manque de cohérence du taux de non-conformité au niveau de l'UE pourraient être dus à un manque de formation appropriée des autorités de contrôle. La Commission souhaite par la présente encourager la poursuite de l'échange d'informations et de meilleures pratiques dans ce domaine entre les États membres.

5. COMPARAISON DES DONNEES

Le nombre total de contrôles effectués dans l'UE+Norvège pendant la période couverte par le présent rapport n'a pas été constant d'année en année, variant de 136 966 en 2015 (contre 150 348 en 2014) à 133 360 en 2016 et 144 056 en 2017. On peut noter que le nombre de contrôles a diminué de 10,68 % en 2015 par rapport à 2014, et que la tendance à la baisse s'est maintenue en 2016, tandis qu'une légère augmentation du nombre de contrôles a pu être observée en 2017 (sans toutefois atteindre les niveaux de 2014).

Les tendances nationales varient, puisque seuls six États membres (la Grèce, le Luxembourg, l'Estonie, la Slovaquie, l'Irlande et la Suède) ont augmenté le nombre de contrôles de plus de 25 % au cours de la période couverte par le présent rapport, tandis que la Belgique, le Danemark, la Croatie, l'Italie, la Bulgarie et le Royaume-Uni ont enregistré les plus fortes baisses du nombre de contrôles effectués.

En termes de nombre absolu de contrôles dans l'UE, la part de l'Allemagne était la plus élevée en 2015 (33,56 %), suivie de la Pologne (14,95 %) et de l'Autriche (9,44 %). Le même classement a été observé en 2016, avec 30,96 % des contrôles de l'UE effectués par l'Allemagne, 12,03 % par la Pologne et 8,96 % par l'Autriche, tandis qu'en 2017, l'Allemagne enregistrerait la part la plus élevée (28,43 %), suivie de la Grèce (14,49 %) et de la Pologne (11,27 %). Il convient de souligner que cet indicateur est largement lié à la taille de l'État membre.

5.1. Fréquence des contrôles

L'annexe II donne une vue d'ensemble de la fréquence des contrôles routiers dans les États membres pour la période 2015-2017. La fréquence est calculée en rapportant le nombre de contrôles au million de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses transportées dans chaque État membre.

En 2015, la moyenne dans l'UE était de 1,70 contrôle par million de tonnes-kilomètres; en 2016, elle est descendue à 1,65, soit une baisse annuelle de 3 %, puis elle est remontée à 1,75 en 2017. La fréquence des contrôles la plus élevée en 2015 a été enregistrée en Autriche (13,94 par million de tonnes-kilomètres), en Slovaquie (9,04) et en Hongrie (5,69), alors qu'en 2016, ce classement voyait

en tête l'Autriche (11,38), la Slovaquie (8,39) et la Grèce (7,88), puis, en 2017, la Grèce (14,38), l'Autriche (10,71) et la Slovaquie (7,09). On peut observer qu'en 2015, la fréquence des contrôles en Autriche était 8,2 fois supérieure à la moyenne de l'UE, et qu'un taux similaire a été atteint par la Grèce en 2017.

5.2. 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. En particulier, au cours de la période couverte par ce rapport, 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 63 % en 2015, 62 % en 2016 et 65 % en 2017. La part des unités contrôlées provenant d'autres pays de l'UE correspondait à 32 % en 2015 et 2016, et est tombée à 29 % en 2017, tandis que la part des contrôles concernant des unités enregistrées en dehors de l'UE était stable, variant entre 5 % et 6 % selon l'année de référence.

5.3. 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 d'unités non conformes par rapport au nombre total de contrôles a été constante en 2015 et 2016, c'est-à-dire 20 %, et a diminué en 2017, pour s'établir à 17 %. Certains États membres (la Bulgarie, la Grèce, la Roumanie et la Slovaquie) ont signalé moins de 5 % de non-conformités chaque année, tandis que d'autres ont présenté 0 % d'infractions pendant un an (la Slovaquie) ou deux ans (l'Italie) et que Chypre a signalé 0 % d'infractions pour l'ensemble de la période.

5.4. 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 il a été noté au point 5.2 ci-dessus, la géographie de l'État membre a aussi une incidence considérable sur cet indicateur (par exemple une île ou un État membre périphérique peut présenter des variations significatives du trafic en provenance de pays tiers).

5.5. 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. L'immobilisation est due à la présence d'une infraction relevant de la catégorie de risques I et signifie que le véhicule est arrêté jusqu'à ce qu'il soit mis en conformité avec l'ADR ou que le chargement soit transféré vers un autre véhicule conforme à l'ADR. Il y a eu peu de variation concernant le taux d'immobilisation des unités de transport au cours de la période couverte par le rapport: la proportion de véhicules immobilisés en 2015 était de 28 %, et a diminué à 27 % pour 2016 et 2017.

Par exemple, les fréquences d'immobilisation les plus élevées en 2015 ont été enregistrées en Norvège (67 %), aux Pays-Bas (54 %), en Allemagne (46 %) et en Lituanie (36 %). Le Danemark, l'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie et le Portugal n'ont déclaré aucune immobilisation entre 2015 et 2017, tandis que la Slovaquie a commencé à déclarer des immobilisations depuis 2016.

5.6. 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.

La plupart des États membres ont indiqué au moins une catégorie d'infractions par unité de transport contrôlée. Toutefois, Chypre n'a signalé aucune infraction pour aucune catégorie de risques pour l'ensemble de la période de référence 2015-2017, tandis que la Lituanie n'a signalé aucune infraction pour aucune catégorie de risques en 2016 et 2017.

Parmi les contrôles effectués dans l'UE en 2015, 40 % des infractions détectées ont été classées dans la catégorie de risques I (risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants, nécessitant la prise immédiate de mesures correctives appropriées, telles que l'immobilisation du véhicule), 37 % dans la catégorie de risques II (infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, pour lesquelles des mesures correctives appropriées peuvent toutefois être prises soit sur les lieux mêmes du contrôle dans la mesure du possible, soit au plus tard à l'issue de l'opération de transport en cours) et les 23 % restants dans la catégorie de risques III (infractions se traduisant par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et n'amenant pas à prendre des mesures correctives appropriées sur place).

5.7. 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 2 du présent rapport, la collecte de ces informations posait des problèmes fondamentaux. Depuis la publication de la recommandation, la situation s'est considérablement améliorée et, au cours de la période 2015-2017, la France a été le seul pays à n'avoir communiqué aucune statistique relative aux sanctions.

Par exemple, à l'issue des contrôles effectués dans l'UE en 2015, 3 216 avertissements ont été émis; des amendes ont été imposées dans 14 446 cas, tandis que 2 777 cas ont donné lieu à d'autres sanctions, notamment des procédures judiciaires pénales et administratives. En d'autres termes, au niveau de l'UE, en termes de pourcentage, les infractions détectées ont donné lieu à des amendes dans 71 % des cas, à des avertissements dans 17 % des cas et à d'autres sanctions dans 13 % des cas (avec toutefois de grandes variations entre les États membres).

6. CONCLUSIONS

La directive 95/50/CE est transposée dans les législations des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant les dispositions d'établissement des rapports ont été modifiées en 2004 et 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.

Les derniers rapports montrent clairement une diminution modérée du nombre de contrôles depuis 2014. En comparaison avec la période de référence du précédent rapport (2012-2014), on constate que le nombre de contrôles déclarés a diminué en 2015 pour atteindre un total de 136 966 dans l'UE. Une nouvelle diminution du total dans l'UE, à 133 360, peut être observée en 2016, tandis qu'une légère augmentation a été enregistrée pour 2017, avec 144 056 contrôles. Toutefois, cette reprise reste inférieure aux chiffres de 2014 (150 348 contrôles) et est nettement inférieure à ceux de 2006 (244 710 contrôles) ou de 2007 (285 466 contrôles)¹⁶ (c'est-à-dire les premières années de référence pour lesquelles des données EU-27 sont disponibles).

Le nombre d'infractions signalées est resté relativement stable au cours de la période de référence du présent rapport: en 2015, une infraction dans le transport de marchandises dangereuses était confirmée ou suspectée à l'occasion d'un contrôle sur 5, alors qu'en 2017, ce chiffre était d'un contrôle sur 5,8. En chiffres, cela correspond à 79 103 des 417 343 contrôles routiers effectués au total dans l'UE+Norvège au cours des trois années couvertes par le présent rapport.

¹⁶ COM(2010) 364 final, p. 10.

Lorsque des infractions ont été détectées, elles relevaient de la catégorie la plus grave dans 40 % des cas. En conséquence, 7 442 véhicules ont été immobilisés en 2015, 7 282 en 2016 et 6 706 en 2017.

Il convient de noter que le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres peut aussi être 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 peuvent ne pas refléter parfaitement la situation sur le marché du transport de marchandises dangereuses dans l'UE qui, dans la pratique, serait beaucoup plus sûr que les données communiquées ne le laissent paraître.

En résumé, conformément aux prescriptions de la directive 95/50/CE, tous les États membres procèdent à des contrôles sur les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses par route 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.

Au vu des données fournies et de leur analyse présentée dans le présent rapport, on peut observer une tendance générale à la baisse du nombre de contrôles annuels effectués par les États membres, ainsi qu'un problème persistant dans la manière dont les rapports sont présentés.

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 davantage d'investissements dans ce domaine, notamment pour améliorer la formation des autorités de contrôle et l'échange d'expertise et de bonnes pratiques.