



Bruxelles, le 23.3.2020  
COM(2020) 107 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 référence 2017-2018**

## Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	2
2.	DIRECTIVE 2000/30/CE .....	3
3.	DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES.....	4
4.	CONTENU DU CONTRÔLE.....	5
5.	DONNÉES STATISTIQUES .....	6
5.1.	Volumes de contrôle.....	6
5.2.	Origine des véhicules contrôlés.....	8
5.3.	Volumes de suspension .....	9
5.4.	Origine des véhicules dont l'utilisation a été suspendue.....	10
5.5.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue, par catégorie de véhicules et par État membre d'immatriculation .....	13
5.6.	Types de défauts signalés par les États membres.....	14
6.	TYPES DE SANCTIONS .....	15
7.	CONCLUSIONS SUCCINCTES .....	16
7.1	Contrôles.....	16
7.2	Suspensions .....	16
7.3	Défauts.....	17

## 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° 1072/2009]<sup>1</sup>;
- 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/CE)<sup>2</sup>;
- 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/CE)<sup>3</sup>.

En vertu des dispositions de la directive 2000/30/CE, les véhicules utilitaires circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers, c'est-à-dire des contrôles techniques 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 les données collectées relatives aux 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 2000/30/CE exige également de la Commission qu'une fois ces données collectées, elle présente au Conseil un rapport sur l'application de la directive, basé sur les données transmises par les États membres et accompagné d'un résumé des résultats obtenus. Tel est l'objet du présent rapport. Ladite directive 2000/30/CE prévoit en outre que la Commission communique au Parlement européen les informations reçues des États membres conformément à son article 6.

La directive 2000/30/CE énumère neuf points différents pouvant faire l'objet d'un contrôle technique routier. De plus amples détails figurent au point 4 ci-dessous. S'il apparaît, lors d'un contrôle, que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, l'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux constatés. En outre, tout défaut constaté dans le cadre du contrôle d'un véhicule doit être exposé dans un rapport de contrôle remis au conducteur du véhicule.

En 2014, le Parlement européen et le Conseil ont révisé les règles et procédures applicables aux contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires. La directive 2014/47/UE<sup>4</sup> (ci-après la «directive 2014/47/UE») a été adoptée le 3 avril 2014. Elle s'applique depuis le 20 mai 2018. La

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

directive 2014/47/UE a notamment introduit deux types de contrôles, à savoir les contrôles initiaux et les contrôles approfondis<sup>5</sup> et prévoit que le nombre total de contrôles routiers initiaux à réaliser dans l'UE devra correspondre à 5 % au moins du nombre total des véhicules concernés immatriculés dans les États membres. Pour atteindre cet objectif, chaque État membre doit s'efforcer de réaliser un nombre approprié de contrôles techniques routiers initiaux, en proportion du nombre total des véhicules concernés immatriculés sur son territoire. 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/CE 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 entre des contrôles techniques successifs, il est nécessaire d'appliquer, à titre de mesures d'exécution, des contrôles techniques routiers.

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.

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 a été mis en service. Les activités de contrôle doivent également être effectuées 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<sup>6</sup>.

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 (le cas échéant) 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 2000/30/CE. Dans le cas d'un contrôle approfondi, le résultat 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 européenne.

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

La directive 2000/30/CE, telle que modifiée<sup>7</sup> 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'Union européenne. La directive 2010/47/UE introduisait une modification des

---

<sup>5</sup> Les contrôles initiaux incluent une vérification des documents et une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule, tandis que les contrôles approfondis (qui font suite à un contrôle initial, si nécessaire) doivent être effectués à l'aide d'une unité de contrôle mobile, une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle.

<sup>6</sup> La directive 2014/47/UE a introduit un système obligatoire de classification par niveau de risque dans tous les États membres à partir du 20 mai 2019. Les transporteurs affichant un bilan médiocre aux contrôles routiers concernant le nombre et la gravité des défaillances décelées tant durant les contrôles techniques que durant les contrôles de sécurité du chargement se verront attribuer un niveau de risque plus élevé. Les autorités compétentes de l'État membre utiliseront ensuite cette information afin de contrôler plus fréquemment les transporteurs présentant un risque plus élevé.

<sup>7</sup> 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).

catégories de véhicules et de la liste de points de contrôle figurant à l'annexe I, applicable à partir du 1<sup>er</sup> 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».

L'une des modifications introduites par la directive 2010/47/UE a toutefois consisté à créer 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 des États membres différents, ces classifications révisées permettent d'obtenir des informations plus précises, tout en améliorant la situation pour les États membres lorsqu'il est nécessaire de signaler à un autre État membre que des défauts graves ont été décelés sur un véhicule immatriculé dans celui-ci.

### **3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES**

Le présent rapport est le septième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre les années civiles 2017-2018. Il y a lieu d'observer que la directive 2000/30/CE a été abrogée par la directive 2014/47/UE le 20 mai 2018. Toutefois, le premier rapport basé sur la directive 2014/47/UE couvrira uniquement les années 2019-2020. Il s'ensuit qu'en l'absence de mesures transitoires fixées par la directive 2014/47/UE, les États membres ont été encouragés à transmettre leur rapport conformément aux exigences de la directive 2000/30/CE également pour la période comprise entre le 20 mai 2018 et le 31 décembre 2018, afin d'atteindre les objectifs de la directive 2000/30/CE et de la directive 2014/47/UE, qui n'ont pas changé, même si les contrôles effectués et les données qu'ils avaient permis de collecter étaient déjà basés sur la directive 2014/47/UE. Ce vide juridique a causé des problèmes pratiques importants pour les États membres et a conduit dans certains cas à des rapports erronés, et les conclusions doivent être tirées avec prudence. Le délai imparti aux États membres pour communiquer leurs données à la Commission pour la présente période de référence était le 31 mars 2019.

Afin que l'obligation relative à la communication des données puisse être remplie plus facilement, et conformément à la pratique antérieure, la Commission a envoyé une lettre d'information aux États membres mi-février 2019. Un modèle préétabli (élaboré conjointement par la Commission et les experts des États membres) accompagnait cette lettre, et les États membres ont été encouragés à l'utiliser pour effectuer leurs déclarations par voie électronique, c'est-à-dire pour simplifier la tâche de traitement des données une fois que toutes les informations avaient été reçues. Une communication de rappel a ensuite été publiée en mars 2019, informant les États membres de l'imminence de la date limite pour la soumission de leurs déclarations. Un troisième rappel a été envoyé en mai 2019 aux États membres qui n'avaient pas soumis leur rapport à la date prévue. D'autres échanges spécifiques entre la Commission et certains États membres ont suivi. Tous les États membres ont utilisé le modèle préétabli pour soumettre leurs données par voie électronique, ce qui est une bonne chose car cela a simplifié la tâche de recouplement des données.

Cependant, tous les États membres n'ont pas respecté le délai de soumission de leurs données. L'Estonie, la Grèce, Chypre, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, le Portugal et la Suède ont communiqué les données en temps voulu avant la date limite du 31 mars 2019. D'autres États membres ont accusé un léger retard (à savoir la Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, l'Irlande, le Luxembourg, la Slovénie et le Royaume-Uni), tandis que d'autres encore (notamment

Malte, la Hongrie, la France, l'Espagne et la Finlande) n'ont communiqué leurs données qu'en septembre 2019. Au cours de cette période, aucune procédure d'infraction n'a été engagée contre un État membre pour défaut de communication des données à la Commission.

Dix-sept États membres, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la Hongrie, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Slovénie, la Suède et la Tchéquie, ont communiqué des données sur les véhicules immatriculés en dehors de l'UE, classés par pays d'immatriculation. La Belgique, l'Italie et le Royaume-Uni ont fourni le total des contrôles des véhicules immatriculés en dehors de l'UE sans préciser à quels États membres ils se réfèrent. La Slovaquie n'a pas communiqué de statistiques détaillées pour les véhicules hors UE dans un format utilisable, de sorte que les données ont dû être ignorées.

La France, l'Espagne et la Grèce n'ont communiqué aucune information pour les pays tiers et la Croatie; la Grèce a toutefois confirmé qu'elle n'avait pas inspecté de véhicules provenant de ces zones géographiques. Chypre n'a fourni aucune information pour les autres États membres confirmant qu'aucun contrôle n'a été effectué en dehors des véhicules immatriculés sur son territoire. Malte n'a pas non plus fourni de données provenant de pays tiers confirmant qu'aucun contrôle de ce type n'avait été effectué. En outre, Malte et l'Autriche ont également fourni des informations pour les catégories T5, une obligation qui relève de la directive 2014/47/UE.

Enfin, douze États membres, à savoir l'Autriche, la Bulgarie, la Tchéquie, le Danemark, la France, Malte, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie, la Slovaquie et le Royaume-Uni, ont fourni des informations supplémentaires concernant les codes de défaut des points contrôlés (p.ex. par exemple: 1. Équipements de freinage; 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque). Ces détails ont été introduits par la directive 2010/47/UE qui a modifié l'annexe I de la directive 2000/30/CE à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, mais il n'est pas obligatoire de fournir ce niveau de détail supplémentaire.

Après la première analyse des rapports nationaux, la Commission a contacté plusieurs États membres afin de comprendre les raisons possibles des résultats ou des changements remarquables par rapport à la période précédente. Selon les explications fournies par les États membres, il existe un certain nombre de circonstances qui ont eu un effet négatif sur la quantité et la qualité des contrôles techniques routiers. Ces circonstances étaient, entre autres, la collecte de données basée sur la directive 2014/47/UE, la réorganisation ou la décentralisation des compétences et les restrictions financières entraînant une pénurie de personnel, un nombre limité de contrôles et un accès limité aux équipements. Les échanges avec les États membres ont également révélé qu'il existe des différences significatives dans l'interprétation et l'exécution de la collecte des données et des rapports, ce qui peut également contribuer à ces différences. Celles-ci différences pourraient s'atténuer à partir du 20 mai 2018, étant donné que la directive 2014/47/UE introduira une plus grande harmonisation en matière de méthodes de contrôle, d'évaluation des défaillances, d'utilisation des équipements de contrôle et d'exigences en matière de rapports. Le premier rapport basé sur la directive 2014/47/UE couvrira la période 2019-2020 et les États membres devront soumettre leurs rapports nationaux avant le 31 mars 2021.

#### **4. CONTENU DU CONTRÔLE**

Au minimum, les données relatives aux points à contrôler qui sont détaillées au point 10 du modèle de rapport figurant à l'annexe I de la directive 2000/30/CE doivent être transmises à la Commission. Ces points sont les suivants:

- identification;

- dispositif de freinage;
- direction;
- visibilité;
- équipement d'éclairage et système électrique;
- essieux, roues, pneumatiques et 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.

Au verso du rapport de contrôle devrait figurer une liste de contrôle exhaustive des points à contrôler afin de faciliter l'enregistrement des défauts détectés par les inspecteurs sur ces points. Les inspecteurs sont tenus d'indiquer dans le rapport (en utilisant les codes prédéfinis) tous les points pour lesquels ils ont observé des défauts et de remettre une copie de ce rapport au conducteur du véhicule une fois qu'ils ont terminé leur contrôle.

Si l'inspecteur estime que les défauts observés peuvent représenter un risque pour la sécurité, notamment en ce qui concerne les freins, tel que des contrôles supplémentaires sont justifiés, il peut ordonner que le véhicule soit conduit à un centre de contrôle technique désigné pour un examen approfondi.

En outre, s'il devient évident, lors d'un contrôle, que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers du réseau routier, l'utilisation de ce véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés.

## 5. DONNÉES STATISTIQUES

### 5.1. Volumes de contrôle

Par rapport à la période de référence 2015-2016, **1 048 863 véhicules de moins** ont été contrôlés au cours de la période de référence 2017-2018, soit une **diminution de 20,9 %**.

Il convient d'observer qu'au cours de la période 2015-2016, **534 473 contrôles de moins** avaient déjà été effectués par rapport à 2013-2014. Alors qu'en 2011-2012, **6 016 947 véhicules** ont été contrôlés, en 2017-2018, seuls **3 980 900 véhicules ont été contrôlés, ce qui signifie que le nombre de contrôles effectués a diminué d'un tiers entre 2011 et 2018**. Si la diminution du nombre de contrôles s'accompagnait d'une augmentation de taux de suspension plus élevés, ce qui dénoterait un perfectionnement du système de ciblage des véhicules, la diminution du nombre de contrôles ne serait pas alarmante mais, comme le montrent les chiffres, ce n'est pas nécessairement le cas.

**Tableau 1: Volumes de contrôle - Comparaison entre 2015-2016 & 2017-2018**

État membre déclarant (EM)	Véhicules contrôlés au cours de la période 2015-2016	Véhicules contrôlés au cours de la période 2017-2018	Différence entre les périodes 2015-2016 et 2017-2018	Différence en % entre les périodes 2015-2016 et 2017-2018
<b>Autriche</b>	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %

<b>Belgique</b>	9 693	11 282	1 589	16,4 %
<b>Bulgarie</b>	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
<b>Croatie</b>	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
<b>Chypre</b>	6 214	5 984	-230	-3,7 %
<b>Tchéquie</b>	88 389	96 261	7872	8,9 %
<b>Danemark</b>	3 753	5 054	1 301	34,7 %
<b>Estonie</b>	2 768	2 281	-487	-17,6 %
<b>Finlande</b>	8 390	12 060	3 670	43,7 %
<b>France</b>	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
<b>Allemagne</b>	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
<b>Grèce</b>	5 395	360	-5 035	-93,3 %
<b>Hongrie</b>	195 905	202 323	6 418	3,3 %
<b>Irlande</b>	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
<b>Italie</b>	5 514	5 446	-68	-1,2 %
<b>Lettonie</b>	8 652	8 804	152	1,8 %
<b>Lituanie</b>	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
<b>Luxembourg</b>	398	2 107	1 709	429,4 %
<b>Malte</b>	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
<b>Pays-Bas</b>	6 709	10 989	1 004	63,8 %
<b>Pologne</b>	627 384	758 414	131 030	20,9 %
<b>Portugal</b>	1 522	962	-560	-36,8 %
<b>Roumanie</b>	13 144	19 535	6 391	48,6 %
<b>Slovaquie</b>	18 760	23 582	4 822	25,7 %
<b>Slovénie</b>	4 945	5 402	457	9,2 %
<b>Espagne</b>	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
<b>Suède</b>	45 417	44 711	-706	-1,6 %
<b>Royaume-Uni</b>	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
<b>Total</b>	<b>5 029 763</b>	<b>3 980 900</b>	<b>-1 048 863</b>	<b>-20,9 %</b>

Seize États membres ont effectué moins de contrôles au cours de la période 2017-2018 par rapport à la période 2015-2016.

Les pourcentages de diminution allaient de 1,2 % dans le cas de l'Italie à 93,3 % dans le cas de la Grèce. Les autres États membres ayant enregistré des diminutions significatives étaient l'Espagne (47,2 %), la Croatie (43,5 %), la Bulgarie (38,6 %), la France (38,6 %) et le Portugal (36,8 %). En ce qui concerne les raisons des diminutions, à l'exception de la Suède qui a précisé qu'elle a appliqué une approche fondée sur le risque conformément à la directive 2014/47/UE, les États membres ont expliqué qu'elles sont le résultat combiné d'une réduction des ressources, d'une réorganisation, de modifications de la législation nationale et d'inefficacités dans l'application des règles.

D'autre part, douze États membres ont affiché une augmentation du nombre de contrôles effectués au cours de la période 2017-2018. Les pourcentages d'augmentation vont de 1,8 % dans le cas de la Lettonie à 48,6 % dans le cas de la Roumanie, 63,8 % dans le cas des Pays-Bas et 429,4 % dans le cas du Luxembourg.



## 5.2. Origine des véhicules contrôlés

Le tableau 2 ci-dessous donne une vue d'ensemble de l'origine des véhicules contrôlés par les États membres. Comme indiqué précédemment, seule Chypre n'a fourni aucune donnée concernant les contrôles de véhicules immatriculés «hors de l'État», c'est-à-dire immatriculés dans un autre État membre ou en dehors de l'UE. Vingt-sept États membres ont communiqué des données sur les contrôles effectués sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre et vingt États membres ont également effectué des contrôles sur des véhicules circulant sur leur territoire qui étaient immatriculés en dehors de l'UE.

Les données présentées dans le tableau 2 révèlent que 57,7 % des contrôles effectués au cours de la période 2017-2018 ont porté sur des véhicules immatriculés dans l'État membre où le contrôle a eu lieu, 34,1 % sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre et seulement 8,2 % sur des véhicules immatriculés en dehors de l'UE.

Seuls 14,4 % des contrôles effectués au Luxembourg concernaient des véhicules qui y étaient immatriculés, tandis que 80,1 % de ces contrôles concernaient des véhicules immatriculés dans un autre État membre. Par ailleurs, 49,4 % et 63,4 % des véhicules respectivement contrôlés par les autorités polonaises et bulgares étaient immatriculés dans ces États membres, alors qu'elles ont effectué un plus grand pourcentage de contrôles sur des véhicules immatriculés en dehors de l'UE par rapport aux contrôles effectués sur des véhicules immatriculés dans d'autres États membres. Ces dernières statistiques s'expliquent probablement par la situation géographique de ces États membres, où le trafic de transit est élevé.

**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 (%)
<b>Autriche</b>	16,667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
<b>Belgique</b>	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
<b>Bulgarie</b>	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
<b>Croatie</b>	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
<b>Chypre</b>	5 984	0	0	5 984	100,0 %
<b>Tchéquie</b>	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
<b>Danemark</b>	4 199	806	49	5 054	83,1 %
<b>Estonie</b>	1 858	152	271	2 281	81,5 %
<b>Finlande</b>	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
<b>France</b>	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
<b>Allemagne</b>	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
<b>Grèce</b>	204	156	0	360	56,7 %
<b>Hongrie</b>	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
<b>Irlande</b>	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
<b>Italie</b>	4 480	954	12	5 446	82,3 %
<b>Lettonie</b>	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
<b>Lituanie</b>	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %
<b>Luxembourg</b>	303	1 726	78	2 107	14,4 %

Malte	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Pays-Bas	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Pologne	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Roumanie	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slovaquie	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slovénie	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Espagne	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Suède	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Royaume-Uni	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
<b>Total</b>	<b>2 297 213</b>	<b>1 356 324</b>	<b>327 363</b>	<b>3 980 900</b>	<b>57,7 %</b>
<b>Suisse</b>	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
<b>Total</b>	<b>2 383 086</b>	<b>1 448 238</b>	<b>331 298</b>	<b>4 162 622</b>	<b>57,2 %</b>

### 5.3. Volumes de suspension

Par rapport à 2015-2016, l'utilisation de 99 617 **véhicules de moins** a été suspendue au cours de la période de référence 2017-2018, soit une **diminution de 24,7%**. Le tableau 3 fournit une ventilation pour chaque État membre. Compte tenu du fait que, dans le même temps, le nombre de véhicules contrôlés a également diminué de 20,9 % par rapport à 2015-2016, cela peut indiquer qu'il n'y a pas d'amélioration dans la méthode de ciblage.

**Tableau 3: Suspensions - Comparaison entre 2015-2016 & 2017-2018**

État membre déclarant (EM)	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue au cours de la période 2015-2016	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue au cours de la période 2017-2018	Différence entre les périodes 2015-2016 et 2017-2018	Différence en % entre les périodes 2015-2016 et 2017-2018
Autriche	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgique	691	1 015	324	46,9 %
Bulgarie	1 646	1 720	74	4,5 %
Croatie	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Chypre	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Tchéquie	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Danemark	1 192	1 292	100	8,4 %
Estonie	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finlande	163	5 384	5 221	3 203,1 %
France	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Allemagne	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Grèce	71	12	-59	-83,1 %
Hongrie	8 388	8 830	442	5,3 %

<b>Irlande</b>	1 909	1 420	930	189,8 %
<b>Italie</b>	2 923	2 864	-59	-2,0%
<b>Lettonie</b>	61	833	772	1 265,6 %
<b>Lituanie</b>	311	1 371	1 060	340,8 %
<b>Luxembourg</b>	12	34	22	183,3 %
<b>Malte</b>	3 674	3 172	-502	-13,7 %
<b>Pays-Bas</b>	172	1 004	832	483,7 %
<b>Pologne</b>	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
<b>Portugal</b>	776	8	-768	-99,0 %
<b>Roumanie</b>	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
<b>Slovaquie</b>	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
<b>Slovénie</b>	109	154	45	41,3 %
<b>Espagne</b>	57 239	60 546	3 307	5,8 %
<b>Suède</b>	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
<b>Royaume-Uni</b>	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
<b>Total</b>	<b>403 937</b>	<b>304 320</b>	<b>-99 617</b>	<b>-24,7 %</b>

Quatorze États membres ont affiché une augmentation du nombre de suspensions au cours de la période de référence 2017-2018 par rapport à la période de référence 2015-2016. Les pourcentages d'augmentation vont de 4,1 % dans le cas de l'Autriche à environ 3 203 % dans le cas de la Finlande, probablement en raison d'une approche davantage axée sur les risques. Les autres États membres qui ont affiché des augmentations notables sont la Tchéquie (1 932,0 %), la Lettonie (1 265,6 %), les Pays-Bas (483,7 %) et la Lituanie (340,8 %).

Si l'on compare ces augmentations à la variation correspondante des volumes de contrôle pour les États membres concernés, à l'exception de la Lituanie (qui a enregistré une baisse de 28,8 %), la Finlande, la Tchéquie, la Lettonie et les Pays-Bas ont affiché une augmentation de leurs volumes de contrôle respectifs de 43,7 %, 8,9 %, 1,8 % et 63,8 %. Il est donc évident, d'après les données, qu'au moins la Lituanie doit avoir modifié sa politique de contrôle selon une approche fondée sur le risque, ce qui a entraîné un nombre plus élevé de suspensions.

Par ailleurs, quatorze États membres ont enregistré une diminution du nombre de suspensions enregistrées, allant de 1,7 % dans le cas de l'Allemagne à 99,0 % de diminution dans le cas du Portugal qui n'a communiqué que 8 suspensions pour la présente période de référence contre 776 au cours de la période de référence 2015-2016.

#### **5.4. Origine des véhicules dont l'utilisation a été suspendue**

Le tableau 4 résume les données communiquées par les États membres et indique que le pourcentage de véhicules nationaux dont l'utilisation a été suspendue varie de 0,9 % au Portugal, 1,1 % en Bulgarie, 1,3 % en Allemagne et 2,3 % en Slovénie à plus de 50 % en Autriche, en Estonie, en Italie et à Malte. Le pourcentage de suspensions dans l'UE (à l'exclusion de l'État membre déclarant) varie de 1,4 % au Luxembourg, 1,8 % en Bulgarie, 2,1 % en Pologne à plus de 50 % en Autriche et en Estonie. Il convient d'observer que l'Estonie a des taux de suspension supérieurs à 90,0 % pour les véhicules nationaux, la raison en étant la méthode de collecte des données, alors que le taux de suspension global pour les véhicules nationaux dans tous les États membres est de 8,1 %, soit une légère augmentation par rapport au chiffre de 7,9 % de la période de référence 2015-2016.

À l'examen des différences entre les taux de suspension pour les véhicules nationaux et ceux pour les véhicules immatriculés dans un autre État membre, il apparaît que six États membres, à savoir l'Autriche, la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg et le Royaume-Uni, ont soumis des données qui donnent à penser que les véhicules immatriculés dans un autre État membre répondent à des normes de contrôle technique plus élevées, étant donné que davantage de suspensions ont été signalées. Les États membres qui ont enregistré une différence de taux de suspension supérieure à 10 % pour les véhicules nationaux sont le Danemark (13,7 %), l'Estonie (23,9 %), l'Italie (39,2 %), Malte (36,2 %) et l'Espagne (13,0 %). Par ailleurs, le seul État membre accusant une différence de taux de suspension d'environ 10,0 % pour les véhicules immatriculés dans un autre État membre est le Royaume-Uni (9,2 %).

Le taux de suspension moyen des véhicules de l'UE (à l'exclusion des véhicules nationaux) dans les 28 États membres est de 7,6 %, ce qui représente une diminution par rapport au chiffre de 9,0 % indiqué pour la période de référence 2015-2016.

Chypre n'a effectué aucune inspection sur d'autres véhicules de l'UE, probablement en raison de sa position géographique au sein de l'Union. Le Portugal n'a pas non plus communiqué de données pour les véhicules immatriculés hors UE, de sorte que le taux de suspension de 7,6 % est sujet à variation car il n'inclut pas les données d'un État membre.

**Tableau 4: Ventilation des suspensions - Nationales/UE**

État membre déclarant	Suspensions nationales			Suspensions UE (Hors État membre déclarant)		
	Nombre de véhicules nationaux contrôlés	Nombre de véhicules nationaux dont l'utilisation a été suspendue	Taux de suspension de l'utilisation de véhicules nationaux (%)	Nombre de véhicules de l'UE contrôlés	Nombre de véhicules de l'UE dont l'utilisation a été suspendue	Taux de suspension de l'utilisation de véhicules de l'UE (%)
<b>Autriche</b>	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
<b>Belgique</b>	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
<b>Bulgarie</b>	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
<b>Croatie</b>	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
<b>Chypre</b>	5 984	1 012	16,9 %	0	0	n.d.
<b>Tchéquie</b>	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %
<b>Danemark</b>	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
<b>Estonie</b>	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
<b>Finlande</b>	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
<b>France</b>	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
<b>Allemagne</b>	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
<b>Grèce</b>	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
<b>Hongrie</b>	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
<b>Irlande</b>	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
<b>Italie</b>	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
<b>Lettonie</b>	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
<b>Lituanie</b>	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %

<b>Luxembourg</b>	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
<b>Malte</b>	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
<b>Pays-Bas</b>	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
<b>Pologne</b>	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
<b>Portugal</b>	935	8	0,9 %	27	0	n.d.
<b>Roumanie</b>	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
<b>Slovaquie</b>	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
<b>Slovénie</b>	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
<b>Espagne</b>	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
<b>Suède</b>	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
<b>Royaume-Uni</b>	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
<b>Totaux</b>	<b>2 297 213</b>	<b>185 016</b>	<b>8,1 %</b>	<b>1 356 324</b>	<b>102 491</b>	<b>7,6 %</b>
<b>Suisse</b>	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
<b>Totaux</b>	<b>2 383 086</b>	<b>188 452</b>	<b>7,9 %</b>	<b>1 448 238</b>	<b>110 983</b>	<b>7,7 %</b>

Comme mentionné précédemment, vingt États membres ont également soumis des données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules immatriculés dans des pays extérieurs à l'UE. De plus amples détails figurent dans le tableau 5 ci-dessous. 327 273 véhicules immatriculés hors de l'UE ont été contrôlés, ce qui a donné lieu à 16 813 suspensions, soit un **taux de suspension de 5,1 %**, à comparer à un taux de 8,1 % pour les véhicules nationaux et de 7,6 % pour les véhicules de l'UE (hors véhicules nationaux). Les taux de suspension de l'utilisation de véhicules immatriculés hors UE par rapport aux véhicules immatriculés dans l'UE ont augmenté de plus de 10,0 % en Autriche (10,7 %), en Estonie (23,1 %) et en Finlande (15,1 %), tandis qu'une baisse de 12,1 % a été observée en Italie.

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 avec la réglementation technique. Toutefois, neuf États membres de plus ont fourni des données pour les véhicules immatriculés en dehors de l'UE par rapport à la période de référence 2015-2016.

**Tableau 5: Ventilation des suspensions - Véhicules immatriculés hors de l'UE**

État membre déclarant	Suspensions (véhicules immatriculés hors de l'UE)		
	Nombre de véhicules immatriculés hors de l'UE contrôlés	Nombre de véhicules immatriculés hors de l'UE dont l'utilisation a été suspendue	Taux de suspension de l'utilisation de véhicules immatriculés hors de l'UE (%)
<b>Autriche</b>	1 688	1 256	74,4 %
<b>Belgique</b>	339	29	8,6 %
<b>Bulgarie</b>	41 497	346	0,8 %
<b>Croatie</b>	0	0	n.d.
<b>Chypre</b>	0	0	n.d.
<b>Tchéquie</b>	2 863	132	4,6 %

<b>Danemark</b>	49	11	22,4 %
<b>Estonie</b>	271	248	91,5 %
<b>Finlande</b>	2 550	1 269	49,8 %
<b>France</b>	0	0	n.d.
<b>Allemagne</b>	36 573	1 202	3,3 %
<b>Grèce</b>	0	0	n.d.
<b>Hongrie</b>	2 642	45	1,7 %
<b>Irlande</b>	9	1	11,1 %
<b>Italie</b>	12	1	8,3 %
<b>Lettonie</b>	405	62	15,3 %
<b>Lituanie</b>	6 020	93	1,5 %
<b>Luxembourg</b>	78	0	0 %
<b>Malte</b>	0	0	n.d.
<b>Pays-Bas</b>	180	37	20,6 %
<b>Pologne</b>	225 207	10 051	4,5 %
<b>Portugal</b>	0	0	n.d.
<b>Roumanie</b>	336	47	14,0 %
<b>Slovaquie</b>	0	0	n.d.
<b>Slovénie</b>	103	7	6,8 %
<b>Espagne</b>	0	0	n.d.
<b>Suède</b>	326	15	4,6 %
<b>Royaume-Uni</b>	6 125	1 961	31,6 %
<b>Totaux</b>	<b>327 273</b>	<b>16 813</b>	<b>5,1 %</b>
<b>Suisse</b>	3 935	530	13,5 %
<b>Totaux</b>	<b>331 208</b>	<b>17 343</b>	<b>5,2 %</b>

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

L'annexe 1 donne une vue d'ensemble des taux de suspension de l'utilisation de véhicules par État membre d'immatriculation. Le taux de suspension moyen dans tous les États membres était de 7,9 %, la catégorie N2 (véhicules de plus de 3,5 tonnes) étant le type de véhicule dont l'utilisation est le plus souvent suspendue, soit un taux de suspension de 11,4 %.

Les véhicules de la catégorie non spécifiée «Autres» ont affiché un taux de suspension de 9,4 %. Toutefois, cette catégorie est susceptible d'inclure de nombreux types de véhicules, c'est-à-dire des véhicules agricoles (catégorie T), des remorques légères (catégories O1 et O2) et des fourgonnettes (catégorie N1) et leur contrôle est basé sur des mesures législatives nationales.

Depuis le 20 mai 2018, la directive 2014/47/UE rend cependant obligatoire le contrôle des tracteurs dont la vitesse peut dépasser 40 km/h lorsqu'ils sont principalement utilisés sur la voie publique pour le transport à des fins commerciales.

En termes d'analyse, les données montrent que l'utilisation des véhicules en provenance d'Autriche et de Malte a été suspendue plus fréquemment avec des taux de suspension respectifs de 37,5 % et 31,9 %. À l'inverse, ce sont les véhicules allemands et luxembourgeois qui ont vu leur utilisation le moins souvent suspendue, avec des taux de suspension respectifs de 1,7 % et 2,6 %.

Les différences entre ces taux de suspension peuvent s'expliquer par l'application de méthodes de sélection et de contrôle différentes et par la catégorisation des défauts selon les États membres.

L'Allemagne, le Royaume-Uni, la France et la Suède ont contrôlé sur leur territoire respectivement 94,1 %, 93,4 %, 93 % et 85,8 % du total des véhicules portant leur numéro d'immatriculation national. Des chiffres supérieurs à 50 % ont été observés pour l'Autriche, la Bulgarie, la Finlande, la Croatie, l'Irlande, Malte, la Pologne, l'Espagne et Chypre. Comme attendu, cela indique que, dans la majorité des cas, les véhicules sont contrôlés sur des trajets intérieurs.

Il y a cependant quelques exceptions à cette règle. Par exemple, les autorités nationales en Estonie, en Italie, au Luxembourg, au Portugal, en Roumanie et en Grèce ont contrôlé moins de 10 % du total des véhicules contrôlés qui étaient immatriculés dans leur État membre respectif.

En outre, l'annexe 2 contient les données détaillées relatives aux suspensions par catégorie de véhicules et par État membre de contrôle. Les taux de suspension les plus élevés ont été observés en Estonie (90,6 %), en Autriche (63,3 %), en Italie (52,6 %) et à Malte (50,3 %), tandis que les taux de suspension les plus faibles ont été observés au Portugal (0,8 %), en Bulgarie (1,1 %), au Luxembourg (1,6 %) et en Allemagne (2,2 %). Le taux moyen de suspension pour l'ensemble des États membres de l'UE est de 7,6 %, un chiffre qui reste à peu près le même que pour la période de référence 2015-2016. Conformément aux prévisions, les États membres qui présentent les taux de suspension les plus élevés sont également les États membres enregistrant les taux de suspension les plus élevés pour les véhicules immatriculés sur leur propre territoire (tableau 4).

## **5.6. Types de défauts signalés par les États membres**

L'annexe 3 présente les pourcentages de défauts constatés sur des véhicules pour les neuf points de contrôle lors des contrôles effectués par les États membres au cours de la période de référence 2017-2018.

Au cours de cette période de référence, les défauts le plus fréquemment décelés lors des contrôles concernaient la conformité des éléments suivants:

- équipement d'éclairage et système électrique (26,4 % du total des défauts enregistrés);
- essieux, roues, pneumatiques et suspension (16,5 % du total des défauts enregistrés);
- dispositif de freinage (15,1 % du total des défauts enregistrés); et
- châssis et accessoires du châssis (12,3 %).

Au sein des neuf aspects à contrôler, les États membres ont affiché des différences considérables dans la fréquence de détection des défauts. Par exemple, en Espagne, les défauts concernant l'aspect à contrôler «autre équipement, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse» représentaient 64,9 % du total des défauts signalés au cours de la période de référence, alors que les défauts sur ce point ne représentaient que 0,8 % du total des défauts constatés au Royaume-Uni. Une fois encore, la raison se trouve probablement dans les différentes méthodes de contrôle appliquées par les États membres, associée peut-être à une politique nationale qui met davantage l'accent sur un aspect à contrôler particulier. Toutefois, il est à noter qu'à partir du 20 mai 2018, la directive 2014/47/UE introduit une plus grande harmonisation en matière de méthodes de contrôle, d'évaluation des défauts et d'utilisation des équipements de contrôle.

Si l'on compare les chiffres avec ceux de la période précédente, les baisses les plus significatives concernent le point «essieux, roues, pneumatiques et suspension», qui est passé de 21,8 % au cours de la période de référence précédente à 16,5 % dans le présent rapport, ainsi que le point «autre

équipement, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse», qui est passé de 15,5 % au cours de la période de référence précédente à 11,5 % dans le présent rapport. Toutefois, les défauts relatifs au point «équipement d'éclairage et système électrique» restent les plus courants, avec une augmentation de 26,4 % (3,4 % de plus par rapport à 23 % pour la période de référence précédente). En ce qui concerne les autres aspects à contrôler, les changements par rapport à la période de référence précédente ne sont pas d'une ampleur telle qu'ils constituent une grande source de préoccupation ou qu'ils indiquent des changements de politique importants dans les États membres.

Pour quatre des neuf points à contrôler, à savoir «identification», «visibilité», «équipement d'éclairage et système électrique» et «autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse», les taux sont en baisse par rapport à la période de référence précédente. Le taux pour «direction» reste identique, à 2,3 %. En fait, les points qui ont connu une légère augmentation par rapport à la période de référence précédente, à savoir «dispositif de freinage», «équipement d'éclairage et système électrique», «châssis et accessoires du châssis» et «nuisances, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile», ont tous connu une augmentation inférieure à 5 %.

En outre, le point «équipement d'éclairage et système électrique» est le plus défaillant, puisque c'est cet aspect qui enregistre le taux le plus élevé dans douze États membres, tandis que les défauts en matière d'«identification», de «direction» et de «nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile» tendent à être inférieurs à 10 % dans la plupart des États membres, à l'exception de la France où le taux de la dernière catégorie mentionnée atteint 25 %, ce qui indique très probablement une approche plus stricte de la performance environnementale des véhicules. Pour les défauts de la catégorie «nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile» qui, en plus d'être un danger pour la sécurité routière, ont également des répercussions sur l'environnement, après une diminution de 0,8 % (de 4,1 % à 3,3 %) au cours de la période précédente, une augmentation de 3,0 % (de 3,3 % à 6,3 %) a été observée.

Enfin, comme le montre le tableau 2, vingt États membres ont effectué des contrôles sur des véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Toutefois, comme le nombre total de ces contrôles n'équivaut qu'à environ 8 % du nombre total de contrôles effectués au cours de la période de référence, il n'est pas possible de tirer de conclusions définitives quant à l'état de conformité technique.

Néanmoins, par souci d'exhaustivité, l'annexe 4 du présent rapport contient des détails supplémentaires dans la mesure où elle fournit une vue d'ensemble du nombre de véhicules contrôlés par les États membres, par pays d'immatriculation, ainsi que du taux de suspension.

## **6. TYPES DE SANCTIONS**

La directive 2000/30/CE ne définit pas de régime de sanctions en fonction des infractions constatées. En revanche, les États membres doivent établir 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.

Comme mentionné précédemment, 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.

En outre, les défauts dangereux d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux donnant lieu 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 dangereux 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, il revient à l'État membre d'immatriculation de prendre les mesures qu'il juge appropriées, lesquelles ne sont soumis à aucune obligation de déclaration.



Dans la pratique, les conséquences financières subies par un transporteur du fait de la suspension de l'utilisation d'un véhicule présentant un défaut dangereux ne se limitent pas à l'amende éventuelle imposée par les autorités de l'État membre effectuant l'inspection. D'autres coûts peuvent lui incomber, tels que le coût du remorquage du véhicule vers un centre de contrôle aux fins d'un contrôle «approfondi» ainsi que le coût du contrôle lui-même et les coûts de toute réparation nécessaire pour réparer les défauts. En outre, le transporteur risque de ne pas pouvoir respecter son planning, ce qui engendre également des coûts indirects.

Enfin, conformément à la directive 2014/47/UE, à compter du 20 mai 2019, les informations concernant le nombre et la gravité des défauts devront être ajoutées au système de classification par niveau de risque établi en vertu de la directive 2006/22/CE<sup>8</sup>. Les véhicules d'entreprises présentant un profil de risque élevé pourraient faire l'objet de contrôles techniques routiers plus fréquents.

## 7. CONCLUSIONS SUCCINCTES

Comme indiqué au chapitre 3 du présent rapport, en raison des différences révélées dans la méthode de contrôle, la collecte des données et l'établissement des rapports, il convient de ne pas tirer de conclusions trop poussées sur la base du présent rapport et les résultats doivent être traités avec prudence. En gardant cela à l'esprit, voici les principales conclusions qui peuvent être tirées des données collectées pour la période de référence 2017-2018.

### 7.1 Contrôles

Par rapport à 2015-2016, **1 048 863 véhicules de moins** ont été contrôlés au cours de la période de référence 2017-2018, soit une **diminution de 20,9 %**. Selon les explications fournies par les États membres, cette diminution est le résultat combiné d'une réduction des ressources, d'une réorganisation, de modifications de la législation nationale et d'inefficacités dans l'application des règles.

En tout état de cause, seize États membres ont effectué moins de contrôles, les pourcentages de diminution allant de 1,2 % dans le cas de l'Italie à 93,3 % dans le cas de la Grèce. Par ailleurs, douze États membres ont affiché une augmentation du nombre de contrôles effectués, avec des pourcentages d'augmentation allant de 1,8 % dans le cas de la Lettonie à 429,4 % dans le cas du Luxembourg.

57,7 % des contrôles effectués au cours de la période de référence ont porté sur des véhicules immatriculés dans l'État membre où le contrôle a eu lieu, 34,1 % sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre et 8,2 % sur des véhicules immatriculés en dehors de l'UE.

La proportion de véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés varie également fortement. En Autriche, en Belgique, en France, au Luxembourg et, dans une faible mesure, en Pologne, où la proportion de contrôles des véhicules nationaux est inférieure à 50 %, des efforts s'imposent pour atteindre un taux de contrôle plus équilibré, plus proche de celui des autres États membres ayant un trafic de transit important.

### 7.2 Suspensions

Par rapport à la période précédente, l'utilisation de **99 617 véhicules de moins** a été suspendue au cours période de référence 2017-2018, soit une **diminution de 24,7 %**.

---

<sup>8</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

Quatorze États membres ont affiché une augmentation du nombre de suspensions prononcées, avec des hausses allant de 4,1 % dans le cas de l'Autriche à 3 203 % dans le cas de la Finlande. Par ailleurs, quatorze États membres ont enregistré une diminution du nombre de suspensions prononcées, avec des pourcentages de suspensions allant de 1,7 % dans le cas de l'Allemagne à 99,0 % dans le cas du Portugal. À l'exception de Chypre, de la France et de la Slovaquie, les chiffres relatifs aux suspensions ont généralement augmenté ou diminué en fonction des volumes de contrôle, ce qui tend à indiquer un changement dans la politique mise en œuvre dans ces États membres.

En ce qui concerne l'origine des véhicules dont l'utilisation a été suspendue, le taux d'interdiction global était de 8,1 % pour les véhicules nationaux, de 7,6 % pour les véhicules de l'UE (à l'exclusion des véhicules nationaux) et de 5,1 % pour les véhicules immatriculés en dehors de l'UE. Cela tend à indiquer que les normes sont, d'une manière générale, appliquées universellement pour les véhicules de l'UE, quel que soit le pays d'origine du véhicule. La raison pour laquelle le taux de suspension de l'utilisation des véhicules immatriculés en dehors de l'UE est plus faible peut être le fait que les transporteurs choisissent d'envoyer leurs véhicules les plus récents et les mieux entretenus sur les trajets qui impliquent des déplacements au sein de l'UE. Le taux de suspension plus faible indique que l'utilisation d'une approche plus ciblée n'est pas généralisée. Cependant, on peut espérer que cela changera avec l'application de la directive 2014/47/UE qui exige que les États membres adaptent leurs systèmes de contrôle.

Enfin, le taux moyen de suspension pour les véhicules immatriculés dans l'UE dans l'ensemble des États membres était de 7,9 %. La catégorie N2 (ou poids lourds) est le type de véhicule dont l'utilisation a été le plus souvent suspendue, soit un taux de suspension de 11,4 %. L'utilisation de véhicules immatriculés en Suède et à Malte a été interdite le plus fréquemment, avec des taux de suspension respectifs de 37,5 % et 31,9 %. À l'inverse, c'est l'utilisation des véhicules allemands et luxembourgeois qui a été le moins souvent suspendue, avec des taux de suspension respectifs de 1,7 % et 2,6 %. Les raisons des différences entre ces taux de suspension ne sont pas connues de la Commission, ce qui permet de supposer qu'elles sont dues à l'application de méthodes de contrôle et à une catégorisation des défauts différentes dans les États membres.

### 7.3 Défauts

Les deux types de défauts le plus fréquemment détectés lors des contrôles effectués au cours de la période de référence concernaient les points «équipement d'éclairage et système électrique» et «essieux, roues, pneumatiques et suspension». Ceux-ci représentaient respectivement 26,4 % et 16,5 % du total des défauts enregistrés. Le point «autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse» représentait 11,5 % du total enregistré dans l'ensemble des États membres, contre 15,5 % pour la période de référence précédente. Il convient d'observer que les contrôles du point «nuisance, y compris les émissions et fuite de carburant et/ou d'huile» ont presque doublé, passant de 3,3 % pour la période de référence 2015-2016 à 6,3 % pour la présente période, ce qui est un signe encourageant pour le contrôle des performances environnementales des véhicules.

Toutefois, il existe toujours des différences importantes entre les États membres en ce qui concerne les taux de suspension par point à contrôler. Par exemple, en Espagne, les défauts concernant l'aspect à contrôler «autre équipement, y compris le tachygraphe et le dispositif de limitation de vitesse» représentaient 64,9 % du total des défauts signalés au cours de la période de référence, alors que les défauts dans ce domaine ne représentaient que 0,8 % du total constaté au Royaume-Uni. Une fois encore, cela s'explique probablement par les

différentes méthodes de contrôle appliquées par les États membres. Toutefois, ces différences devraient s'atténuer à partir du 20 mai 2018, lorsque la directive 2014/47/UE prendra effet, c'est-à-dire lorsqu'elle permettra une plus grande harmonisation en matière de méthodes de contrôle, d'évaluation des défauts et d'utilisation des équipements de contrôle.