



Bruxelles, le 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

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	7
5.1.	Ampleur des contrôles.....	7
5.2.	Origine des véhicules contrôlés.....	8
5.3.	Ampleur des suspensions	9
5.4.	Origine des véhicules dont l'utilisation a été suspendue.....	11
5.5.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue, par catégorie de véhicule et par État membre d'immatriculation	14
5.6.	Types de défauts signalés par État membre	14
6.	TYPES DE SANCTIONS	15
7.	CONCLUSIONS SUCCINCTES	16
7.1.	Contrôles	16
7.2.	Suspensions	16
7.3.	Défauts	17

1. INTRODUCTION

Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable, 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. 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 (sur lesquels porte le 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, les véhicules utilitaires circulant dans les États membres, y compris les véhicules à moteur et leurs remorques et semi-remorques, sont soumis à des contrôles techniques routiers visant à améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

L'article 6 prévoit que, tous les deux ans, les États membres fournissent à la Commission des données recueillies au cours des 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 qu'une fois ces données recueillies, la Commission présente au Conseil un rapport sur l'application de ladite directive, basé sur les données transmises par les États membres et accompagné d'un résumé des résultats obtenus. C'est l'objet du présent rapport. L'article 6 de la directive exige en outre que la Commission communique au Parlement européen les informations communiquées par les États membres.

La directive 2000/30/CE définit neuf éléments (voir le point 4 du présent rapport) sur lesquels doivent porter les contrôles techniques routiers. Lors d'un contrôle, s'il devient évident 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. Au terme du contrôle, les défauts constatés sur le véhicule doivent être consignés dans un rapport de contrôle routier remis au conducteur.

En 2014, dans le cadre du paquet «contrôle technique», le Parlement européen et le Conseil ont révisé les règles et procédures applicables au contrôle technique routier des véhicules utilitaires. Le 3 avril 2014 a été adoptée la directive 2014/47/UE⁴, qui est applicable depuis le 20 mai 2018. Cette

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).

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).

directive a notamment introduit deux types de contrôles: les contrôles initiaux et les contrôles approfondis⁵. Elle prévoit également que le nombre total de contrôles techniques routiers initiaux à mener dans l'Union chaque année civile doit correspondre à au moins 5 % 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 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 les contrôles techniques successifs, il est nécessaire de pratiquer également des contrôles techniques routiers à titre de mesure d'exécution afin de renforcer la sécurité routière.

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 soit par les autorités, soit par un autre organisme agissant sous leur surveillance.

Les contrôles techniques routiers doivent être réalisés 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. Ils doivent également être effectués de manière à réduire autant que possible les coûts et les retards pour les conducteurs et les transporteurs.

Il convient d'adopter une approche ciblée pour sélectionner les véhicules utilitaires devant être soumis aux contrôles techniques routiers, en accordant une importance particulière à la reconnaissance des véhicules qui semblent les plus susceptibles d'être mal entretenus⁶.

Les contrôles routiers sont généralement effectués selon une procédure par étapes. En premier lieu, l'état d'entretien du véhicule est examiné de manière visuelle lorsque ce dernier est à l'arrêt, 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 d'éventuelles irrégularités sur la base de la liste de points figurant dans la directive 2000/30/CE. Dans le cas d'un contrôle approfondi, les résultats doivent être présentés dans un rapport de contrôle technique routier établi selon le modèle défini dans la directive. Les données que les États membres sont tenus de communiquer à la Commission sont basées sur le contenu de ces rapports.

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 un suivi adéquat.

La directive 2000/30/CE telle que modifiée⁷, qui s'appliquait jusqu'au 19 mai 2018, établissait un certain nombre de conditions pour les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant

⁵ Les contrôles initiaux prévoient notamment une vérification des documents pertinents et une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule, alors que les contrôles approfondis (qui font suite aux contrôles initiaux lorsque cela s'avère nécessaire) doivent être réalisés à l'aide d'une unité de contrôle mobile, dans une installation de contrôle routier désignée ou dans un centre de contrôle.

⁶ La directive 2014/47/UE a introduit l'obligation pour tous les États membres de mettre en œuvre un système de classification par niveau de risque à partir du 20 mai 2019. Les entreprises qui obtiennent des résultats médiocres en ce qui concerne le nombre et la gravité des défaillances recensées lors des contrôles techniques routiers se verront attribuer un niveau de risque plus élevé. Les autorités compétentes des États membres pourront alors utiliser ces informations afin de contrôler plus fréquemment les entreprises qui présentent un risque élevé.

dans l'UE. La directive 2010/47/UE a modifié les catégories de véhicules et des points de la liste de contrôle figurant à l'annexe I 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, la classe «train routier» désignant par exemple tout véhicule à moteur affecté au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes (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 classer les véhicules, basée sur la désignation de la catégorie conformément à la législation sur la réception par type. Par conséquent, un véhicule qui était susceptible de figurer dans différentes classes ne peut plus figurer que dans une seule catégorie de véhicules. En outre, 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, ce nouveau système de classification permet de disposer d'informations plus précises, et il est également plus facile pour les États membres de s'acquitter de leur obligation de signaler à un autre État membre les défauts graves décelés sur un véhicule immatriculé dans ce dernier.

3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

Le présent rapport est le sixième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre les années civiles 2015-2016. Les États membres étaient tenus de transmettre à la Commission leurs données relatives à cette période de référence le 31 mars 2017 au plus tard.

Afin d'aider les États membres à respecter leur obligation relative à la communication des données, et conformément à la pratique antérieure, la Commission leur a envoyé une lettre d'information au début du mois de janvier 2017. Celle-ci était accompagnée d'un modèle (élaboré conjointement par la Commission et des experts des États membres) que les États membres étaient encouragés à utiliser pour la présentation de leur rapport.

Une communication rappelant l'imminence de la date limite de dépôt des rapports a ensuite été transmise au début du mois de mars 2017. Tous les États membres ont utilisé le modèle fourni pour transmettre leurs données par voie électronique. La Commission salue cette initiative, qui a permis de simplifier la compilation des données.

Toutefois, les États membres n'ont pas tous respecté le délai fixé pour la communication de leurs données. Certains (la Belgique, la Finlande, la France et la Tchéquie) ont accusé un retard minime, tandis que d'autres (Malte, les Pays-Bas) n'ont transmis leurs données qu'en janvier et en mars 2018, respectivement.

Onze États membres, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, le Danemark, l'Estonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie et la Tchéquie, ont également transmis des données sur les véhicules immatriculés en dehors de l'Union, lesquels ont été classés en fonction du pays d'immatriculation; deux autres (la Belgique et l'Italie), ont en revanche fourni les chiffres correspondant à la totalité des véhicules contrôlés immatriculés en dehors de l'Union.

Les données présentées par Chypre concernaient uniquement les véhicules nationaux. L'Irlande, qui avait initialement procédé de la même manière, a par la suite transmis un ensemble de données révisées comprenant des informations détaillées sur les véhicules contrôlés immatriculés dans d'autres États membres.

⁷

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).

Enfin, treize États membres (l'Autriche, la Bulgarie, le Danemark, la Grèce, la France, l'Irlande, Malte, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie et la Tchéquie) ont également fourni des informations supplémentaires concernant les codes des défauts constatés pour chaque point inspecté [par exemple: 1) dispositif de freinage; 1.1.8. têtes d'accouplement pour freins de remorque]. Ces détails ont été introduits par la directive 2010/47/UE, dont les dispositions modifiant l'annexe I de la directive 2000/30/CE sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Il n'est toutefois pas obligatoire d'apporter ce degré supplémentaire de précision aux données transmises.

Après une première analyse des rapports nationaux, la Commission a contacté plusieurs États membres afin de déterminer les causes potentielles des résultats ou changements remarquables par rapport à la période précédente. D'après les explications fournies par les États membres, un certain nombre de facteurs ont eu une incidence négative sur la quantité et la qualité des contrôles techniques routiers, parmi lesquels la réorganisation ou la décentralisation des compétences ayant conduit à des périodes d'interruption des contrôles et les restrictions financières ayant entraîné des pénuries de personnel, une réduction du nombre de contrôles ainsi qu'un accès limité aux équipements. Les échanges avec les États membres ont également mis en lumière le fait qu'il existe des différences significatives en ce qui concerne l'interprétation et l'exécution des dispositions portant sur la collecte et la communication des données; cela pourrait aussi avoir joué un rôle dans les écarts observés. Il est possible que ces écarts s'atténuent à partir du 20 mai 2018, compte tenu du fait que la directive 2014/47/UE vise à harmoniser davantage les méthodes de contrôle et d'évaluation des défauts, l'utilisation du matériel de contrôle et les exigences en matière d'établissement des rapports. Le premier rapport fondé sur la directive 2014/47/UE portera sur la période 2019-2020; les États membres devront présenter leurs données nationales le 31 mars 2021 au plus tard.

4. CONTENU DU CONTRÔLE

Les données qui doivent être transmises à la Commission concernent, au minimum, les aspects à contrôler visés au point 10 du modèle de rapport figurant à l'annexe I de la directive 2000/30/CE. Ces aspects sont les suivants:

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

Au verso du rapport de contrôle devrait figurer une liste exhaustive des points à contrôler afin de faciliter l'enregistrement des défauts détectés par les inspecteurs concernant ces points. Les inspecteurs doivent indiquer sur le rapport, à l'aide des codes prédéfinis, les points de contrôle concernant lesquels ils ont décelé des défauts et remettre, à l'issue du contrôle, un exemplaire du rapport au conducteur du véhicule.

Si l'inspecteur estime que les défauts décelés peuvent poser un risque pour la sécurité de nature à justifier, en ce qui concerne notamment le freinage, un examen plus approfondi, il peut ordonner que

le véhicule soit soumis à une inspection plus poussée dans une installation de contrôle désignée située à proximité.

En outre, s'il devient évident, lors d'un contrôle, qu'un 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. Ampleur des contrôles

Pour la période 2015-2016, on enregistre 534 473 véhicules contrôlés en moins par rapport à la période 2013-2014, ce qui représente une **diminution de 9,6 %**. Le tableau 1 ci-dessous présente une ventilation de ces données par État membre.

En 2011-2012, **8 145 984** véhicules ont été contrôlés, alors que sur la période 2013-2014, les données font état de **5 584 164 contrôles, soit 2 561 820 de moins**. La baisse observée s'est poursuivie en 2015-2016, avec **5 029 763** contrôles, soit une réduction de l'ordre de 10 %.

Tableau 1: Ampleur des contrôles – comparaison entre 2013-2014 et 2015-2016

État membre (EM) déclarant	Véhicules contrôlés sur la période 2013-2014	Véhicules contrôlés sur la période 2015-2016	Différence entre les périodes 2013-2014 et 2015-2016	Différence entre les périodes 2013-2014 et 2015-2016 en %
Autriche	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgique	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgarie	321 325	250 516	-70 809	-22 %
Croatie	39 608	39 204	-404	-1 %
Chypre	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Tchéquie	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Danemark	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estonie	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finlande	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
France	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Allemagne	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Grèce	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Hongrie	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irlande	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italie	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Lettonie	6 101	8 652	2 551	41,8 %
Lituanie	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxembourg	726	398	-328	-45,2 %
Malte	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Pays-Bas	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Pologne	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Roumanie	8 135	13 144	5 009	61,6 %

Slovaquie	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slovénie	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Espagne	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Suède	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Royaume-Uni	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Totaux	5 584 164	5 029 763	-554 401	-9,9 %

Au cours de la période 2015-2016, dix-huit États membres ont réalisé moins de contrôles que sur la période 2013-2014. Les baisses observées s'échelonnent de 1 % pour la Croatie à **68 % pour la Grèce**. Les autres États membres ayant enregistré une réduction significative du nombre de contrôles sont l'Italie (64 %), la Belgique (46 %), le Luxembourg (45 %) et la Tchéquie (35 %). D'après les explications avancées par les États membres, des restrictions financières ainsi qu'une pénurie de ressources humaines ou une réorganisation des compétences sont à l'origine de la diminution des contrôles. En outre, des modifications apportées à la législation nationale et aux procédures administratives internes ont également eu des répercussions sur les activités d'exécution.

Dix États membres ont en revanche enregistré une augmentation du nombre de contrôles au cours de la période 2015-2016. Si cette hausse ne s'élève qu'à 1,2 % pour l'Allemagne, elle atteint 122 % pour l'Irlande, 141 % pour le Portugal et 429 % pour Chypre. Il convient cependant de noter que dans le cas de Chypre, les données communiquées pour la période de rapport 2013-2014 avaient établi un faible niveau de référence. Le pourcentage d'augmentation est donc à mettre en perspective. En ce qui concerne l'Irlande, la hausse est due au fait que les autorités nationales ont augmenté le nombre d'inspecteurs qui réalisent les contrôles techniques routiers.

5.2. Origine des véhicules contrôlés

Le tableau 2 ci-dessous présente une vue d'ensemble de l'origine des véhicules contrôlés par les États membres. Comme cela a été mentionné précédemment, Chypre est le seul pays à n'avoir transmis aucune donnée concernant les contrôles effectués sur des véhicules «étrangers», c'est-à-dire immatriculés dans un autre État membre ou en dehors de l'Union. Vingt-sept États membres ont communiqué des données portant sur les contrôles réalisés sur les véhicules immatriculés dans un autre État membre, et treize d'entre eux ont également procédé à des contrôles sur des véhicules immatriculés en dehors de l'Union.

Parmi les principales informations présentées dans le tableau 2, on relève que 62 % des contrôles effectués au cours de la période 2015-2016 concernent des véhicules nationaux, 33 % des véhicules immatriculés dans un autre État membre, et 5 % des véhicules immatriculés en dehors de l'Union.

Il convient également de noter qu'au Luxembourg, 15,8 % seulement des contrôles signalés concernent des véhicules nationaux; en Pologne, où 51 % des véhicules contrôlés par les autorités nationales étaient immatriculés dans le pays, on constate que les véhicules étrangers soumis à un contrôle étaient deux fois plus nombreux à être immatriculés en dehors de l'Union que dans d'autres États membres. On peut supposer que ces résultats s'expliquent notamment par la situation géographique de ces États membres.

Tableau 2: Origine des véhicules contrôlés

État membre (EM) déclarant	Immatriculés dans l'EM déclarant	Immatriculés dans un autre EM	Immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'EM déclarant
----------------------------	----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------	-------	-----------------------------

					(%)
Autriche	18 672	22 188	1 578	42 438	44 %
Belgique	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgarie	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Croatie	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Chypre	6 214	0	0	6 214	100 %
Tchéquie	53 949	32 370	2 070	88 389	61 %
Danemark	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estonie	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finlande	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
France	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Allemagne	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Grèce	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Hongrie	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irlande	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italie	4 740	756	18	5 514	86 %
Lettonie	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Lituanie	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxembourg	63	311	24	398	15,8 %
Malte	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Pays-Bas	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Pologne	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Roumanie	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slovaquie	9 761	8 999	0	18 760	52 %
Slovénie	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Espagne	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Suède	38 336	6 986	0	45 322	84,6 %
Royaume-Uni	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Totaux	3 115 991	1 649 446	264 231	5 029 667	62 %
Suisse	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Totaux	3 155 804	1 669 480	268 423	5 094 017	62 %

5.3. Ampleur des suspensions

Pour la période 2015-2016, on enregistre **60 112 suspensions d'utilisation en plus** par rapport à la période 2013-2014, ce qui représente une **augmentation de 17,5 %**. Le tableau 3 ci-dessous présente une ventilation de ces données par État membre. Compte tenu du fait que, dans le même temps, le nombre de véhicules contrôlés a diminué de 9,6 % par rapport à la période 2013-2014, on peut supposer qu'une approche plus ciblée a été employée lors des contrôles routiers dans la plupart des États membres ou que, dans certains cas, un régime de contrôle plus strict a été appliqué.

Tableau 3: Suspensions d'utilisation – comparaison entre 2013-2014 et 2015-2016

État membre (EM) déclarant	Suspensions d'utilisation sur la période 2013-2014	Suspensions d'utilisation sur la période 2015-2016	Différence entre les périodes 2013-2014 et 2015-2016	Différence entre les périodes 2013-2014 et 2015-2016 en %
Autriche	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgique	997	691	-306	-30,7 %
Bulgarie	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Croatie	1 643	2 548	905	55,1 %
Chypre	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Tchéquie	514	375	-139	-27 %
Danemark	532	1 192	660	124,1 %
Estonie	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finlande	5 840	163	-5 677	-97,2 %
France	2 714	103 720	101 006	3 721,7 %
Allemagne	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Grèce	252	71	-181	-71,8 %
Hongrie	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irlande	779	1 909	1 130	145,1 %
Italie	6 090	2 923	-3 167	-52, %
Lettonie	45	61	16	35,6 %
Lituanie	931	311	-620	-66,6 %
Luxembourg	31	12	-19	-61,3 %
Malte	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Pays-Bas	111	172	61	55 %
Pologne	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6 954,5 %
Roumanie	357	3 035	2 678	850 %
Slovaquie	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slovénie	477	109	-368	-77,1 %
Espagne	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Suède	40 871	42 087	1 216	3 %
Royaume-Uni	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Totaux	343 825	403 937	60 112	17,5 %

Au cours de la période 2015-16, douze États membres ont enregistré une augmentation du nombre de suspensions par rapport à la période 2013-2014. Les hausses constatées s'échelonnent de 3 %, pour la Suède, à environ 6 955 % dans le cas du Portugal, ce dernier étant parti d'une base de référence peu élevée, puisque 11 suspensions d'utilisation seulement avaient été signalées pour la période 2013-2014. Les autres États membres affichant un accroissement significatif du nombre de suspensions sont la Roumanie (850 %), le Danemark (124 %) et Malte (90 %). L'augmentation spectaculaire de 3 722 % enregistrée par la France est due au fait que, pour la période 2013-2014, le pays n'a pas fourni de données concernant les remorques (catégories O3 et O4), et que le rapport correspondant ne prenait

pas en compte de l'ensemble des autorités participant aux activités de contrôle routier. Dans certains cas, la progression remarquable du nombre de suspensions peut s'expliquer par les modifications apportées à la législation nationale et aux méthodes utilisées pour la collecte et la communication des données.

Lorsqu'on compare ces augmentations à l'évolution concomitante du nombre de contrôles réalisés dans les États membres concernés, on constate qu'à l'exception de la France (qui enregistre une baisse de 3,6 %), la Roumanie, Malte, le Danemark et le Portugal affichent des hausses du nombre de contrôles respectives de 61,6 %, 73,1 %, 80,3 % et 141 %.

Seize États membres ont au contraire signalé une diminution du nombre de suspensions. Les baisses enregistrées vont de 2,7 % pour la Slovaquie à 97,2 % pour la Finlande. En ce qui concerne ce pays, la diminution du nombre de suspensions s'explique par des erreurs dans la méthode utilisée pour l'élaboration du rapport relatif à la période 2013-2014. Il est intéressant de constater que, parallèlement à la baisse des suspensions enregistrées, on constate une hausse du nombre de contrôles égale à 15,7 % pour la Slovaquie et une diminution des contrôles égale à 24,8 % pour la Finlande. Là encore, cela semble indiquer une évolution des politiques en matière de contrôle, qui s'accompagne probablement d'une amélioration de la conformité des véhicules à la réglementation technique.

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

Le tableau 4 ci-dessous présente une synthèse des informations communiquées par les États membres et indique que la proportion de véhicules nationaux dont l'utilisation a été suspendue varie de moins de 1 % (Bulgarie, Lettonie, Lituanie, Tchéquie) à plus de 50 % (Autriche, Estonie, Italie, Malte, Portugal, Suède). L'Estonie affiche un pourcentage de suspensions supérieur à 90 % pour les véhicules nationaux, imputable à la méthode utilisée pour collecter les données, alors qu'à l'échelle de l'Union, le pourcentage global de suspensions concernant les véhicules nationaux s'élève à 7,9 %. Dans le cas de la Suède, il convient de noter qu'un réexamen des données transmises a permis de déceler une erreur dans les méthodes employées pour collecter et communiquer les données; cette erreur a perduré dans le temps et a eu une incidence sur les résultats communiqués pour les périodes 2013-2014 et 2015-2016.

Si l'on compare les pourcentages de suspensions pour les véhicules nationaux et pour les véhicules étrangers, on constate que dans six États membres, les données du rapport suggèrent que les véhicules étrangers satisfont à des normes plus élevées en matière de réglementation technique puisque dans ces pays, le pourcentage de suspensions est plus élevé pour les véhicules nationaux. Les États membres présentant une différence supérieure à 10 % en faveur des véhicules étrangers sont la Slovaquie, l'Italie, le Danemark, la Roumanie, Malte et le Portugal.

Dans deux autres États membres (le Royaume-Uni et l'Irlande), on constate au contraire que le pourcentage de suspensions des véhicules étrangers est supérieur de plus de 10 % à celui des véhicules nationaux.

À l'échelle des 28 États membres, le pourcentage moyen correspondant aux suspensions d'utilisation de véhicules de l'Union non nationaux est de 9 %; cela représente une légère baisse par rapport aux 10,4 % relevés pour la période 2013-2014.

Par ailleurs, Chypre n'ayant pas fourni les données relatives aux contrôles réalisés sur les véhicules étrangers, ces informations ne sont pas prises en considération dans la présente analyse. On peut supposer que cette situation, qui s'est déjà présentée pour la période de rapport 2013-2014, est imputable à la situation géographique du pays.

Tableau 4: Répartition des suspensions entre les véhicules nationaux et les véhicules d'autres pays de l'Union

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'EM déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (dans un EM autre que l'EM déclarant)		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Taux de suspension (%)	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Taux de suspension (%)
Autriche	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgique	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgarie	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Croatie	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Chypre	6 214	1 232	19,8 %	0	0	s.o.
Tchéquie	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Danemark	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estonie	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finlande*	6 646	130	2 %	1 744	33	1,9 %
France	369 857	44 383	12 %	627 035	59 337	9,5 %
Allemagne	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Grèce	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Hongrie	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3 %
Irlande	28 754	1 716	6 %	1 086	193	17,8 %
Italie	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Lettonie	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1 %
Lituanie	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxembourg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malte	6 924	3 673	53 %	19	1	5,3 %
Pays-Bas	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Pologne	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0 %
Roumanie	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4 %
Slovaquie	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slovénie	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Espagne	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Suède*	38 336	1 671	4,36 %	6 986	5 962	85,3 %
Royaume-Uni	130 661	28 735	22 %	134 874	44 151	32,7 %
Totaux	3 116 086	247 403	7,9 %	1 649 446	148 142	9 %
Suisse	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Totaux	3 155 899	249 228	7,9 %	1 669 480	149 875	9 %

Comme cela a été mentionné précédemment, treize États membres ont également transmis des données concernant les contrôles réalisés sur des véhicules immatriculés en dehors de l'Union. Des informations détaillées sont présentées dans le tableau 5 ci-dessous. Sur les 264 231 véhicules immatriculés en dehors de l'Union qui ont été contrôlés, 8 392 ont fait l'objet d'une suspension d'utilisation: **le taux de suspension s'élève donc à 3,2 %** pour ces véhicules, alors qu'il est de 7,9 % pour les véhicules nationaux et de 9 % pour les véhicules immatriculés dans un État membre de l'Union autre que l'État déclarant. À l'exception de l'Autriche, du Danemark, de l'Estonie, de l'Italie

et de la Roumanie, les taux de suspension des véhicules immatriculés en dehors de l'Union reflètent généralement ceux des véhicules immatriculés dans l'Union. Dans les pays susmentionnés, en revanche, les données communiquées indiquent que les taux de suspension des véhicules immatriculés en dehors de l'Union sont respectivement inférieurs de 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % et 10,8 % à ceux des véhicules immatriculés dans l'Union.

Tableau 5: Répartition des suspensions – véhicules immatriculés en dehors de l'Union

État membre déclarant	Suspensions (véhicules immatriculés en dehors de l'UE)		
	Nombre de véhicules non UE contrôlés	Nombre de véhicules non UE dont l'utilisation a été suspendue	Taux de suspension pour les véhicules non UE (%)
Autriche	1 578	997	63,2 %
Belgique	266	18	6,8 %
Bulgarie	783	2	0,3 %
Croatie	9 964	592	5,9 %
Chypre	0	0	s.o.
Tchéquie	2 070	5	0,2 %
Danemark	25	6	24 %
Estonie	95	92	96,8 %
Finlande	0	0	s.o.
France	0	0	s.o.
Allemagne	38 852	993	2,6 %
Grèce	0	0	s.o.
Hongrie	0	0	s.o.
Irlande	0	0	s.o.
Italie	18	10	55,6 %
Lettonie	0	0	s.o.
Lituanie	0	0	s.o.
Luxembourg	24	0	0 %
Malte	0	0	s.o.
Pays-Bas	252	4	1,6 %
Pologne	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	s.o.
Roumanie	358	53	14,8 %
Slovaquie	0	0	s.o.
Slovénie	0	0	s.o.
Espagne	0	0	s.o.
Suède	0	0	s.o.
Royaume-Uni	0	0	s.o.
Totaux	264 231	8 392	3,2 %
Suisse	44 305	2 095	4,7 %
Totaux	308 536	10 488	3,4 %

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

L'annexe 1 du présent rapport présente une vue d'ensemble des taux de suspension par État membre d'immatriculation. Sur l'ensemble des États membres, le taux moyen de suspension s'élève à 8,3 %. Pour les véhicules de la catégorie N3 (poids lourds), qui représentent le type de véhicule faisant le plus fréquemment l'objet d'une suspension d'utilisation, cette proportion atteint 9,6 %.

Les véhicules relevant de la catégorie «autre» (sans précision supplémentaire) présentent un taux de suspension de 19,3 %. Cette catégorie est toutefois susceptible de regrouper de nombreux types de véhicules, notamment des véhicules agricoles (catégorie T), des remorques légères (catégories O1 et O2) et des véhicules utilitaires légers (catégorie N1), dont les modalités de contrôle reposent sur des mesures législatives nationales.

La directive 2014/47/UE a cependant rendu obligatoire depuis le 20 mai 2018 le contrôle des tracteurs rapides (dont la vitesse maximale dépasse 40 km/h) 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.

Il est possible que les disparités relatives aux taux de suspension soient dues au fait que les États membres utilisent des méthodes différentes pour sélectionner les véhicules, effectuer les contrôles et recueillir les données, et qu'ils ne répertorient pas les défauts constatés de la même façon.

L'annexe 2 contient les données détaillées par catégorie de véhicule et par État membre de contrôle.

5.6. Types de défauts signalés par État membre

L'annexe 3 présente les taux de défaillance constatés concernant neuf points de contrôle lors des inspections réalisées par les États membres au cours de la période de référence 2015-2016.

Pour cette période de référence, les défauts les plus fréquemment décelés lors des contrôles concernent la conformité des éléments suivants:

- équipement d'éclairage et système électrique (23 % contre 20,9 % pour la période précédente);
- essieux, roues, pneus, suspension (21,8 % contre 20,6 % pour la période précédente);
- autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse (15,5 % contre 17,4 % pour la période précédente); et
- dispositif de freinage (13,9 % contre 18,8 % pour la période précédente).

Pour chacun des neuf points de contrôle, les données communiquées par les États membres révèlent des différences considérables concernant la fréquence de détection des défauts. En Espagne, par exemple, les défauts constatés dans la catégorie «autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse» constituent 86 % du total des défaillances signalées au cours de la période de référence, tandis qu'au Royaume-Uni, ce même type de défaut ne représente que 0,6 % du total. Là encore, la cause la plus probable est l'utilisation de méthodes de contrôle différentes d'un État membre à l'autre, éventuellement associée à une stratégie nationale visant à mettre davantage l'accent sur un point de contrôle particulier. Il convient cependant de noter qu'à partir du 20 mai 2018, 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.

Lorsqu'on compare les chiffres à ceux de la période précédente, on constate que la baisse la plus significative concerne la catégorie «dispositif de freinage»: les défauts relatifs au freinage représentent 13,9 % du total des défaillances constatées pour l'ensemble des États membres, alors que ce chiffre s'élevait à 20,7 % pour la période 2013-2014. Les défauts relevant de la catégorie «équipement

d'éclairage et système électrique» sont néanmoins toujours les plus fréquents et leur proportion est passée de 20,4 % (pour la période précédente) à 23 %. En ce qui concerne les autres points de contrôle, l'évolution des chiffres depuis la période précédente n'est pas d'une ampleur susceptible de soulever des préoccupations notables ou d'indiquer des modifications significatives dans les politiques mises en œuvre par les États membres.

Pour cinq points de contrôle sur neuf, à savoir «identification», «dispositif de freinage», «direction», «visibilité» et «nuisance, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile», les pourcentages sont en baisse. Quant aux éléments concernés par une légère augmentation des taux depuis la période précédente, à savoir les catégories «équipement d'éclairage et système électrique», «essieux, roues, pneus, suspension», «châssis et accessoires du châssis» et «autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse», la hausse constatée est inférieure à 5 % dans tous les cas.

Il apparaît également que les défauts liés au dispositif de freinage sont décelés plus fréquemment lors des contrôles réalisés par les autorités du Royaume-Uni, de la Lettonie et du Luxembourg, où ils représentent respectivement 33,6 %, 33,5 % et 29,6 % du total des défaillances enregistrées. La Grèce n'a en revanche signalé aucun défaut ayant trait à ce point de contrôle.

Concernant les défauts liés à des émissions ou à des fuites (qui, outre le danger qu'ils représentent pour la sécurité routière, peuvent avoir une incidence sur l'environnement), l'augmentation de 0,9 % observée lors de la période précédente (le pourcentage passant de 3,2 % à 4,1 %) a été suivie d'une diminution de 0,4 % (de 4,1 % à 3,3 %) : ces défauts représentent ainsi 3,3 % du total des défaillances enregistrées pour la période 2015-2016.

Enfin, comme l'indique le tableau 2, treize États membres ont effectué des contrôles sur des véhicules immatriculés en dehors de l'Union. Néanmoins, leur nombre total ne représentant que 5 % environ de l'ensemble des contrôles réalisés au cours de la période de référence, il n'est pas possible de tirer des conclusions solides quant à la conformité technique des véhicules concernés.

Toutefois, afin que les données soient présentées dans leur exhaustivité, l'annexe 4 du présent rapport contient une vue d'ensemble du nombre de véhicules contrôlés dans les États membres par pays d'immatriculation et des taux de suspension correspondants.

6. TYPES DE SANCTIONS

La directive 2000/30/CE ne définit pas de régime de sanctions pour les infractions constatées. Il revient aux États membres de déterminer les sanctions à appliquer, sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays dans lequel le véhicule a été immatriculé ou mis en service.

Comme cela a été 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 à suspendre l'utilisation du véhicule jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés.

Les défauts dangereux décelés sur un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux aboutissant à une 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 de prendre des mesures appropriées, par exemple l'obligation de soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique. Il revient cependant à l'État membre d'immatriculation de mettre en œuvre toute mesure jugée appropriée; aucune notification n'est requise en pareil cas.

En pratique, les répercussions financières pour les transporteurs utilisant des véhicules présentant des défauts dangereux et faisant l'objet d'une suspension ne se limitent pas aux amendes éventuellement

infligées par les autorités des États membres de contrôle. Des coûts supplémentaires peuvent notamment être occasionnés par le transport du véhicule jusqu'à une installation permettant un contrôle plus approfondi, la réalisation du contrôle technique en lui-même et la réparation des défauts constatés. En outre, le transporteur peut également avoir à supporter des coûts indirects s'il ne respecte pas les échéances prévues.

Enfin, la directive 2014/47/UE⁸ prévoit qu'à partir du 20 mai 2019 les informations relatives au nombre et à la gravité des défauts constatés devront être introduites dans le système de classification par niveau de risque établi au titre de la directive 2006/22/CE⁹. Les véhicules d'entreprises présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être sélectionnés plus fréquemment pour des contrôles routiers.

7. CONCLUSIONS SUCCINCTES

Comme indiqué au point 3, en raison des disparités mises en évidence concernant les méthodes utilisées pour effectuer les contrôles, collecter les données et établir les rapports, il convient de ne tirer aucune conclusion générale sur la base du présent document, et de traiter les résultats qu'il présente avec prudence. Cela étant, les principaux enseignements tirés des données recueillies pour la période de référence 2015-2016 sont exposés ci-dessous.

7.1. Contrôles

Lors la période précédente, une réduction de 31,5 % du nombre de véhicules contrôlés avait déjà été constatée; cette baisse s'est confirmée pendant la période 2015-2016, au cours de laquelle 534 473 **véhicules de moins** ont été contrôlés, ce qui représente une **diminution de 9,6 %**. D'après les explications fournies par les États membres, cette situation est le résultat d'un ensemble de facteurs: réduction des ressources, réorganisation, modifications de la législation nationale et des modalités d'application des règles et, dans certains cas, adoption d'une approche plus ciblée dans le cadre des contrôles.

Quoi qu'il en soit, le nombre des contrôles a diminué dans dix-huit États membres, les baisses observées s'échelonnant de 1 % pour la Croatie à 68 % pour la Grèce. À l'inverse, dix États membres ont enregistré une augmentation du nombre de contrôles allant de 1,2 % pour le Danemark à 429 % pour Chypre.

Les données indiquent que 62 % des contrôles effectués au cours de la période de référence concernaient des véhicules nationaux, 33 %, des véhicules immatriculés dans un autre État membre, et 5 %, des véhicules immatriculés en dehors de l'Union.

Par ailleurs, sur l'ensemble des véhicules contrôlés dans chaque État membre, la proportion de véhicules nationaux continue de varier considérablement, ce qui laisse supposer qu'il sera peut-être nécessaire de déployer des efforts supplémentaires pour mettre en place une approche plus harmonieuse. Par exemple, au Luxembourg, en Belgique et en France, les contrôles sur les véhicules nationaux représentent moins de 40 % du total des contrôles, alors que la situation est plus équilibrée dans les autres États membres de «transit».

7.2. Suspensions

Par rapport à la période précédente, 60 112 **suspensions de plus** ont été signalées, ce qui représente une **augmentation de 17,5 %**. Cela pourrait indiquer le début d'une évolution positive suggérant qu'une approche plus ciblée a été engagée.

⁸ Article 26, paragraphe 1.

⁹ 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).

Treize États membres ont enregistré une augmentation du nombre de suspensions prononcées, qui s'échelonne de 3 % pour la Suède à environ 7 000 % dans le cas du Portugal. Quinze États membres ont, par contre, relevé une diminution du nombre de suspensions allant de 2,7 % pour la Slovaquie à 71,8 % pour la Grèce et 71,6 % pour la Bulgarie.

En ce qui concerne l'origine des véhicules dont l'utilisation a été suspendue, le taux global de suspension s'élève à 7,9 % pour les véhicules nationaux, tandis que cette proportion est de 9 % pour les véhicules immatriculés dans un autre État membre et de 3,2 % pour les véhicules immatriculés en dehors de l'Union. Cela semble indiquer que, dans l'ensemble, les normes sont généralement appliquées concernant les véhicules de l'Union, quel que soit leur pays d'immatriculation. Le fait que les véhicules immatriculés en dehors de l'Union présentent un taux de suspension plus faible pourrait s'expliquer par le fait que les transporteurs choisissent leurs véhicules les plus récents et les mieux entretenus pour les trajets qui nécessitent de voyager dans l'Union.

Enfin, sur l'ensemble des États membres, le taux moyen de suspension s'élève à 8,3 % pour les véhicules immatriculés dans l'Union. Les véhicules de la catégorie N3 (poids lourds), qui affichent un taux de suspension égal à 9,6 %, sont ceux dont l'utilisation est le plus souvent suspendue. Les véhicules immatriculés à Malte, pour lesquels cette proportion atteint 43,9 %, sont les plus fréquemment touchés par des suspensions d'utilisation. À l'inverse, les véhicules allemands et bulgares sont ceux dont l'utilisation est le moins souvent suspendue (respectivement 1,5 % et 3,7 %). Il est possible que les disparités constatées entre les taux de suspension soient liées à des différences dans les méthodes employées par les États membres pour effectuer les contrôles et répertorier les défauts.

7.3. Défauts

Les deux types de défauts les plus fréquemment décelés au cours de la période de référence relèvent des points de contrôle «équipement d'éclairage et système électrique» et «essieux, roues, pneus, suspension». Ces défaillances représentent respectivement 23 % et 21,8 % de la totalité des défauts enregistrés. Les défauts liés au freinage représentent quant à eux 13,9 % du total enregistré par l'ensemble des États membres, alors que cette proportion s'élevait à 20,7 % pour la période précédente.

Toutefois, des différences significatives perdurent entre les États membres concernant les taux de suspension correspondant à chaque point de contrôle. En Espagne, par exemple, les défauts constatés dans la catégorie «autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse» constituent 86 % de l'ensemble des défaillances signalées au cours de la période de référence, tandis qu'au Royaume-Uni, les défauts de ce type ne représentent que 0,6 % du total. Là encore, la cause la plus probable de cet état de fait est l'utilisation de méthodes de contrôle différentes d'un État membre à l'autre, ainsi que la priorité accordée par les autorités à certains types de défauts. Il est possible que les disparités observées s'atténuent à partir du 20 mai 2018, avec l'introduction, par la directive 2014/47/UE, de dispositions visant à harmoniser davantage les méthodes de contrôle et d'évaluation des défauts, l'utilisation du matériel de contrôle et les exigences en matière d'établissement des rapports.