

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.12.2010
COM(2010) 754 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

**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**

Périodes de référence: 2005–2006 et 2007–2008

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

**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**

Périodes de référence: 2005–2006 et 2007–2008

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	4
2.	DIRECTIVE 2000/30/CE	5
3.	DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES	5
4.	TYPES D'INFRACTIONS	6
5.	DONNÉES STATISTIQUES	7
6.	TYPES DE SANCTIONS.....	30
7.	CONCLUSIONS.....	30

1. INTRODUCTION

La législation européenne établit des mesures pour assurer que les véhicules utilitaires en circulation sur les routes européennes sont en bon état dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence équitable:

- les règles qui requièrent des transporteurs une capacité financière suffisante pour assurer l'entretien correct des véhicules (directive 96/26/CE¹);
- les contrôles techniques périodiques des véhicules effectués dans les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, selon une fréquence minimale fixée au niveau européen (directive 96/96/CE²);
- les contrôles techniques routiers destinés à assurer que les véhicules utilitaires ne sont utilisés que s'ils sont entretenus de manière à conserver un niveau élevé de conformité à la réglementation technique (directive 2000/30/CE³).

C'est cette troisième mesure, à savoir le contrôle routier, qui fait l'objet du présent rapport. La directive 2000/30/CE imposait aux États membres de mettre en vigueur, le cas échéant, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 10 août 2002.

L'article 6 de la directive 2000/30/CE prévoit que les États membres communiquent à la Commission, tous les deux ans, un rapport concernant le nombre de véhicules utilitaires contrôlés au cours des deux années précédentes, classés selon sept catégories de véhicules utilitaires définies dans la directive et par pays d'immatriculation, ainsi que les points contrôlés et les défauts constatés. La Commission communique ces informations au Parlement européen. La directive comprend une liste de 12 points pouvant faire l'objet d'un contrôle. La non-conformité des points contrôlés doit être mentionnée dans les rapports d'inspection, ainsi que la suspension éventuelle de l'utilisation des véhicules qui présentent des défauts graves. L'article 11 de la directive prévoit que la Commission présente au Conseil, sur la base des informations reçues des États membres, un rapport sur son application accompagné d'un résumé des résultats obtenus.

Le présent rapport constitue le deuxième rapport de la Commission concernant l'application de la directive 2000/30/CE. il couvre à la fois les périodes 2005–2006 et 2007–2008, en raison des retards dans la communication des informations pour 2005–2006.

La date limite impartie aux États membres pour communiquer leurs données à la Commission était le 31 mars 2007 pour la période 2005–2006 et le 31 mars 2009 pour la période 2007–

¹ Directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux; JO L 124 du 23.5.1996 p. 1.

² Directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, JO L 46 du 17.2.1997, p. 1.

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.

2008. Au 31 mars 2007, seuls trois États membres avaient fourni les informations requises. Pour obtenir un tableau aussi complet que possible de la situation, la Commission a envoyé ensuite plusieurs rappels. À la fin de 2007, 25 États membres avaient transmis leurs données. Après un dernier rappel, ce nombre est passé à 26 à la fin avril 2008.

Au 31 mars 2009, 20 États membres avaient transmis leurs données sur les contrôles routiers, un rappel ayant été envoyé un mois avant l'expiration du délai. Pour dresser un tableau aussi complet que possible de la situation, la Commission a envoyé un nouveau rappel en mai. À la fin de 2009, 26 États membres avaient transmis leurs données sur les contrôles routiers.

La Commission estime que le présent rapport, basé sur les réponses de 26 États membres, permet une première analyse globale qui justifie le temps consacré à l'obtention des informations nécessaires à son élaboration.

2. DIRECTIVE 2000/30/CE

La directive 2000/30/CE, telle que modifiée⁴, définit certaines conditions de réalisation des contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant sur le territoire de l'Union européenne.

Selon la définition de la directive, le «contrôle technique routier» est le contrôle de nature technique non annoncé par les autorités et donc inattendu d'un véhicule utilitaire en circulation sur le territoire d'un État membre, effectué sur la voie publique, par les autorités ou sous leur surveillance.

Ces contrôles doivent être réalisés sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire et en tenant compte de la nécessité de réduire au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.

Si l'état du véhicule utilitaire pose un risque de sécurité de nature à justifier un examen plus approfondi, le véhicule utilitaire peut être soumis à un contrôle plus élaboré dans un centre de contrôle situé à proximité. 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.

3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

La situation concernant la communication par les États membres à la Commission des données relatives à la période 2005-2006 est la suivante:

États membres ayant communiqué les données	Belgique, Bulgarie ¹ , République tchèque ¹ , Danemark, Allemagne, Estonie, Grèce, Espagne ² , France, Italie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Hongrie, Malte, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Portugal, Roumanie,
--	--

⁴ Directive 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement des véhicules utilitaires, JO L 90 du 8.4.2003, p. 37.

	Slovénie, Slovaquie, Finlande, Suède, Royaume-Uni
États membres n'ayant pas communiqué de données	Irlande

¹ Données portant uniquement sur la période 2007–2008 (non exploitables dans le cadre du rapport).

² Données non exploitables.

Pour la **période 2007–2008**, la Commission a diffusé un modèle de rapport dans un format exploitable par des moyens informatiques (Excel), comme convenu avec les représentants des États membres lors de la réunion du 18 décembre 2007 du comité institué en vertu de la directive 96/96/CE. La plupart des rapports correspondaient au modèle, même lorsqu'il s'agissait de tableaux imprimés, mais le plus souvent les données communiquées n'étaient pas d'une qualité suffisante pour permettre un traitement et une analyse informatiques.

Le seul État membre n'ayant pas transmis de données pour 2007–2008 était l'Espagne. Au début de 2010, ce pays a néanmoins pu montrer à la Commission qu'un régime de déclaration avait été mis en place dans l'intervalle et qu'il serait en mesure de remplir ses obligations concernant la prochaine période de référence.

4. TYPES D'INFRACTIONS

Les points susceptibles d'être contrôlés et devant être couverts dans les données à communiquer par les États membres concernent, au minimum, les aspects figurant au point 10 du modèle de rapport figurant à l'annexe I de la directive:

- (1) dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage;
- (2) dispositif d'échappement;
- (3) opacité de la fumée (diesel);
- (4) émissions gazeuses [essence, gaz naturel ou gaz de pétrole liquéfié (GPL)];
- (5) timonerie de direction;
- (6) feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation;
- (7) roues/pneus;
- (8) suspension (défectuosités visibles);
- (9) châssis (défectuosités visibles);
- (10) tachygraphe (installation);
- (11) limiteur de vitesse (installation);
- (12) fuites de carburant et/ou d'huile.

5. DONNÉES STATISTIQUES

Données globales

Véhicules contrôlés en 2005–2006

Le nombre de véhicules immatriculés dans l'Union européenne qui ont été contrôlés sur la période 2005-2006 varie considérablement d'un État membre à l'autre (voir le tableau 1a ci-dessous).

Tableau 1a - Véhicules immatriculés dans l'UE qui ont été contrôlés par les États membres en 2005-2006

État membre déclarant	Nombre de véhicules contrôlés immatriculés dans l'UE		Trafic routier de véhicules utilitaires 2005–2006 ⁽²⁾ (en millions de véhicules*km)	Ratio véhicules contrôlés/trafic
	Total	dont bus		
Belgique	4 754	n.d.	4 754	0,1
Danemark	1 518	n.d.	n.d.	n.d.
Allemagne	2 733 755 ⁽¹⁾	57 708	162 176	16,9
Estonie	2 046	162	n.d.	n.d.
Grèce	12 534	1 438	n.d.	n.d.
France	1 684 546	n.d.	242 500	6,9
Italie	5 133	n.d.	n.d.	n.d.
Chypre	269	60	n.d.	n.d.
Lettonie	7 000	n.d.	n.d.	n.d.
Lituanie	31 197	1 566	n.d.	n.d.
Luxembourg	468	n.d.	n.d.	n.d.
Hongrie	606 648	60 046	n.d.	n.d.
Malte	1 538	437	n.d.	n.d.
Pays-Bas	1 776	n.d.	n.d.	n.d.
Autriche	18 344	298	31 051	0,6
Pologne	412 337	n.d.	n.d.	n.d.
Portugal	707	13	n.d.	n.d.
Roumanie	48 053	6 009	n.d.	n.d.
Slovénie	6 352	1 121	3 489	1,8
Slovaquie	8 752	75	n.d.	n.d.
Finlande	10 622	25	14 995	0,7
Suède	40 037	2 493	40 037	1,7
Royaume-Uni	201 328	28 613	196 466 ⁽³⁾	1,0

⁽¹⁾ Y compris les membres de l'EEE (Espace économique européen): IS, NO et CH.

⁽²⁾ Source: base de données IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) de l'OCDE.

⁽³⁾ Sans l'Irlande du Nord

n.d.: non disponible.

Le nombre de contrôles n'est pas proportionné à l'importance du trafic routier dans chaque État membre. Le ratio des véhicules contrôlés par million de kilomètres parcourus se situe

dans une fourchette de 0,1 en Belgique à 16,9 en Allemagne. En chiffres absolus, les Pays-Bas, le Danemark, le Luxembourg et le Portugal effectuent relativement peu de contrôles.

La proportion de bus par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés dans chaque État membre est généralement faible. Elle ne dépasse 15 % des véhicules contrôlés qu'en Slovénie (17,6 %), à Chypre (22,3 %) et à Malte (28,4 %). Les bus représentent moins de 1 % des véhicules contrôlés en Finlande et en Slovaquie.

Véhicules contrôlés en 2007-2008

Le nombre de véhicules immatriculés dans l'Union européenne qui ont été contrôlés sur la période 2007-2008 varie considérablement d'un État membre à l'autre (voir le tableau 1b ci-dessous).

Tableau 1b - Véhicules immatriculés dans l'UE qui ont été contrôlés par les États membres en 2007-2008

État membre déclarant	Nombre de véhicules contrôlés immatriculés dans l'UE		Trafic routier ⁽¹⁾ 2007-2008	Ratio véhicules contrôlés/trafic
	Total	dont bus	(en millions de véhicules*km)	
Belgique	18 732	216	n.d.	n.d.
Bulgarie	472 324	127 580	n.d.	n.d.
République tchèque	52 842	687	n.d.	n.d.
Danemark	265	n.d.	n.d.	n.d.
Allemagne	2 679 907 ⁽²⁾	46 100	178 700	15,0
Estonie	2 236	107	n.d.	n.d.
Irlande	5 204	54	20 327	0,3
Grèce	22 360	1 195	n.d.	n.d.
Espagne	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
France	1 669 391	n.d.	244 700	6,8
Italie	13 577	n.d.	n.d.	n.d.
Chypre	919	63	n.d.	n.d.
Lettonie	9 294	n.d.	n.d.	n.d.
Lituanie ⁽³⁾	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Luxembourg	896	26	n.d.	n.d.
Hongrie	351 690	49 582	n.d.	n.d.
Malte	3 579	655	n.d.	n.d.
Pays-Bas	4 147	47	n.d.	n.d.
Autriche	12 658	222	n.d.	n.d.
Pologne	1 254 706	131 711	n.d.	n.d.
Portugal	558	16	n.d.	n.d.
Roumanie	43 700	3 459	n.d.	n.d.
Slovénie	3 179	1 307	n.d.	n.d.
Slovaquie	4 631	195	n.d.	n.d.

Finlande	9 267	14	15 385	0,6
Suède	165 263	3 593	24 603	6,7
Royaume-Uni	165 927	35 517	205 328	0,8
Total	6 967 252	402 346		

(1) Source: base de données IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) de l'OCDE.

(2) Y compris les membres de l'EEE (Espace économique européen): IS, NO et CH.

(3) La Lituanie a communiqué les défauts constatés mais pas le nombre de véhicules contrôlés.

n.d.: non disponible.

Le nombre de contrôles n'est pas proportionné à l'importance du trafic routier dans chaque État membre. Le ratio des véhicules contrôlés par million de kilomètres parcourus se situe dans une fourchette de 0,3 en Irlande à 15 en Allemagne. En chiffres absolus, Chypre, le Luxembourg, le Portugal et le Danemark effectuent relativement peu de contrôles.

La proportion de bus par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés dans chaque État membre est généralement faible. Elle ne dépasse 15 % des véhicules contrôlés que pour Malte (18 %), le Royaume-Uni (21 %) et la Slovénie (41 %). Les bus représentent moins de 1 % des véhicules contrôlés en Finlande. Le Danemark, la France, l'Italie et la Lettonie n'ont pas établi de distinction entre les bus et les autres véhicules utilitaires.

Immatriculation des véhicules contrôlés

La proportion de véhicules contrôlés immatriculés dans l'État membre par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés à l'occasion de contrôles techniques routiers varie fortement d'un État membre à l'autre (voir les tableaux 2a et 2b ci-dessous).

Période 2005-2006

Douze des vingt-deux États membres pour lesquels l'ensemble des informations relatives aux pays d'immatriculation sont disponibles contrôlent à plus de 80 % des véhicules immatriculés sur leur territoire. Les données statistiques globales sont insuffisantes pour croiser ces informations avec le trafic routier observé par chaque État membre en fonction du pays d'immatriculation des véhicules. Il faut également garder à l'esprit la situation géographique de certains États membres, comme Chypre ou Malte.

Tableau 2a - Immatriculation des véhicules contrôlés en 2005-2006

État membre déclarant	Immatriculés dans l'État membre	Immatriculés dans l'UE	Immatriculés hors UE	Total	% véhicules de l'État membre
Belgique	1 878	2 876	365	5 119	36,7 %
Danemark	n.d.	n.d.	n.d.	1 518	n.d.
Allemagne	1 891 343	842 412	216 426	2 950 181	64,1 %
Estonie	2 046	351	1 260	3 657	55,9 %
Grèce	12 223	311	2 370	14 904	82 %
France	1 315 664	368 882	0	1 684 546	78,1 %
Italie	3 961	1 620	448	6 029	65,7 %
Chypre	269	0	0	269	100 %

Lettonie	6 533	467	67	7 067	92,4 %
Lituanie	28 312	2 885	0	31 197	90,8 %
Luxembourg	122	26 468	0	26 590	0,5 %
Hongrie	561 263	45 583	0	606 846	92,5 %
Malte	1 507	31	0	1 538	98 %
Pays-Bas	1 569	207	6	1 782	88 %
Autriche	12 114	6 230	127	18 471	65,6 %
Pologne	284 702	127 635	65 044	477 381	59,6 %
Portugal	640	67	0	707	90,5 %
Roumanie	47 816	237	87	48 140	99,3 %
Slovénie	2 876	3 476	984	7 336	39,2 %
Slovaquie	7 154	1 598	98	8 850	80,8 %
Finlande	9 333	1 289	4 666	15 288	61 %
Suède	33 437	6 600	721	40 758	82 %
Royaume-Uni	179 135	22 193	0	201 328	89 %
TOTAL	4 403 897	1 461 418	292 669	6 159 502	71,5 %

n.d.: non disponible.

Période 2007-2008

Douze des vingt-six États membres pour lesquels l'ensemble des informations relatives aux pays d'immatriculation sont disponibles contrôlent à plus de 80 % des véhicules immatriculés sur leur territoire. Les données statistiques globales restent insuffisantes pour croiser ces informations avec le trafic routier observé par chaque État membre en fonction du pays d'immatriculation des véhicules. Il faut également garder à l'esprit la situation géographique de certains États membres, comme Chypre ou Malte.

Tableau 2b - Immatriculation des véhicules contrôlés en 2007-2008

État membre déclarant	Immatriculés dans l'État membre	Immatriculés dans l'UE	Immatriculés hors UE	Total	% véhicules de l'État membre
Belgique	6 871	11 861	533	19 265	35,7 %
Bulgarie	425 143	47 181		472 324	90 %
République tchèque		52 842	53 628	106 470	
Danemark	265			265	100 %
Allemagne	1 818 940	860 967	153 586	2 833 493	64,2 %
Estonie	1 981	255		2 236	88,6 %
Irlande	5 204			5 204	100 %
France	1 304 850	364 541		1 669 391	78,2 %
Grèce		22 360	2 071	24 431	
Italie	5 967	7 610	286	13 863	43 %

Chypre	919			919	100 %
Lettonie	8 633	661	147	9 441	91,4 %
Lituanie					
Luxembourg	169	727		896	18,9 %
Hongrie	296 273	55 417		351 690	84,2 %
Malte	3 528	51		3 579	98,6 %
Pays-Bas	3 135	1 012		4 147	75,6 %
Autriche	6 513	6 145	702	13 360	48,8 %
Pologne	1 148 087	106 619	74 122	1 328 828	86,4 %
Portugal	542	16		558	97,1 %
Roumanie	43 093	607	0	43 700	98,6 %
Slovénie	2 274	905	847	4 026	56,5 %
Slovaquie	3 915	716	1 006	5 637	69,5 %
Finlande	8 152	1 115	4 931	14 198	57,4 %
Suède	157 648	7 615		165 263	95,4 %
Royaume-Uni	122 608	43 319		165 927	73,9 %
Total	5 374 710	1 592 542	291 859	7 259 111	74 %

Véhicules non conformes

Période 2005-2006

Les informations communiquées par les États membres montrent que la proportion de véhicules jugés non conformes aux exigences de la directive 2000/30/CE par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 131,1 % pour Malte jusqu'à 2,3 % seulement pour la Slovaquie (voir le tableau 3a ci-dessous).

Tableau 3a - Proportion de véhicules non conformes
par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés en 2005–2006

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'UE (y compris l'EM déclarant)		Véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant	
	Véhicules contrôlés	% véhicules non conformes ^(*)	Véhicules contrôlés	% véhicules non conformes ^(*)
Belgique	4 754	n.d.	1 878	n.d.
Danemark	1 518	n.d.	n.d.	n.d.
Allemagne	2 733 755	6,4 %	1 891 343	6,2 %
Estonie	2 046	29,8 %	1 695	32,3 %
Grèce	12 534	21,3 %	12 223	21,7 %
France	1 684 546	3,6 %	1 315 664	2,7 %
Italie	5 133	n.d.	3 961	n.d.

Chypre	269	117,5% ^(*)	269	117,5% ^(*)
Lettonie	7 000	n.d.	6 533	n.d.
Lituanie	31 197	8,3 %	28 312	8,4 %
Luxembourg	468	29,7 %	122	33,6 %
Hongrie	606 846	20,5 %	561 263	21,8 %
Malte	1 538	131,1% ^(*)	1 507	133,4% ^(*)
Pays-Bas	1 776	n.d.	1 569	n.d.
Autriche	18 344	52,1 %	12 114	51,1 %
Pologne	412 337	n.d.	284 702	n.d.
Portugal	707	6,4 %	640	7 %
Roumanie	48 053	54,7 %	47 816	54,6 %
Slovénie	6 352	5,8 %	984	4,4 %
Slovaquie	8 752	2,3 %	7 154	2,8 %
Finlande	10 622	30,6 %	9 333	31,3 %
Suède	40 037	81,1 %	33 437	n.d.
Royaume-Uni	201 328	38,3 %	179 135	34,2 %

^(*) Le pourcentage de véhicules non conformes peut être supérieur à 100 %, un véhicule combiné de type «train routier» ou «véhicule articulé» étant comptabilisé comme un seul véhicule alors que chacun des éléments qui le composent peut être comptabilisé comme non conforme.

n.d.: non disponible.

Ces différences peuvent s'expliquer par l'importance relative donnée par chaque État membre aux contrôles techniques routiers par rapport aux autres contrôles effectués en bord de route et portant sur d'autres aspects du transport routier. Ainsi, le ratio communiqué par la Belgique ne concerne pas exclusivement les contrôles techniques routiers mais comprend l'ensemble des contrôles effectués en bord de route. Le rapport de la Belgique distingue, en général, les contrôles au titre de la législation sur le temps de travail, des transports exceptionnels, des transports de marchandises dangereuses, de l'eurovignette et les autres. Les contrôles techniques ne font généralement pas l'objet de listes distinctes et les informations qui s'y rapportent ne sont pas détaillées.

Parmi les vingt-trois États membres qui ont fourni des informations sur le nombre de véhicules non conformes et le nombre total de véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne, six enregistrent un taux de non-conformité compris entre 2,3 % et 8,3 % (voir le tableau 3a).

Une proportion importante de véhicules non conformes a été relevée à Malte (131,7 %), à Chypre (117,5 %), en Suède (81,1 %) et en Roumanie (54,7 %). Si Malte et Chypre contrôlent un nombre relativement faible de véhicules et que les données reposent probablement sur une méthode de comptage différente pour les contrôles et les véhicules non conformes, les statistiques relatives aux contrôles techniques transmises par la Suède et la Roumanie font état d'un nombre élevé de véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne, à savoir respectivement 40 037 et 48 053. La proportion relativement élevée de véhicules jugés non conformes pourrait résulter d'un ciblage spécifique dans ces deux États membres.

Période 2007-2008

Les informations communiquées par les États membres montrent que la proportion de véhicules jugés non conformes aux exigences de la directive 2000/30/CE par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de 63 % pour le Danemark jusqu'à 0,3 % seulement pour la Bulgarie (voir le tableau 3b ci-dessous). Le chiffre de 197,3 % de véhicules non conformes à Chypre provient probablement d'une méthode de comptage différente pour les contrôles et les véhicules non conformes.

Tableau 3b - Proportion de véhicules non conformes par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés en 2007-2008

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'UE (inclus EM déclarant)			Véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant		
	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% véhicules non conformes ^(*)	Véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	% véhicules non conformes ^(*)
Belgique	18 732	2 495	13,3 %	6 871	1 308	19,0 %
Bulgarie	472 324	1 421	0,3 %	425 143	1 266	0,3 %
République tchèque	52 842					
Danemark	265	167	63 %	265	167	63 %
Allemagne	2 679 907	60 340	2,3 %	1 818 940	18 744	1 %
Estonie	2 236	429	19,2 %	1 981	373	18,8 %
Irlande	5 204			5 204		
Grèce	22 360	3 164	14,2 %			
France	1 669 391	55 920	3,3 %	1 304 850	34 995	2,7 %
Italie	13 577			5 967		
Chypre	919	1 813	197,3% ^(*)	919	1 813	197,3% ^(*)
Lettonie	9 294	49	0,5 %	8 633	49	0,6 %
Lituanie		442			441	
Luxembourg	896	296	33 %	169	51	30,2 %
Hongrie	351 690	22 794	6,5 %	296 273	21 640	7,3 %
Malte	3 579	1 975	55,2 %	3 528	1 936	54,9 %
Pays-Bas	4 147	115	2,8 %	3 135	78	2,5 %
Autriche	12 658	5 246	41,4 %	6 513	2 492	38,3 %
Pologne	1 254 706	7 095	0,6 %	1 148 087	7 095	0,6 %
Portugal	558	28	5 %	542	28	5,2 %
Roumanie	43 700	16 066	36,8 %	43 093	15 897	36,9 %
Slovénie	3 179	122	3,8 %	2 274	72	3,2 %
Slovaquie	4 631			3 915		
Finlande	9 267			8 152		
Suède	165 263	32 982	20 %	157 648	32 982	20,9 %
Royaume-Uni	165 927	81 126	48,9 %	122 608	46 404	37,8 %
Total	6 967 252	294 085	4,2 %	5 374 710	187 831	3,5 %

(*) Le pourcentage de véhicules non conformes peut être supérieur à 100 %, un véhicule combiné de type «train routier» ou «véhicule articulé» étant comptabilisé comme un seul véhicule alors que chacun des éléments qui le composent peut être comptabilisé comme non conforme.

Ces différences peuvent s'expliquer par l'importance relative donnée par chaque État membre aux contrôles techniques routiers par rapport aux autres contrôles effectués en bord de route et portant sur d'autres aspects du transport routier. Ainsi, le ratio communiqué par la Belgique ne concerne pas exclusivement les contrôles techniques routiers mais comprend l'ensemble des contrôles effectués en bord de route. Le rapport de la Belgique distingue, en général, les contrôles au titre de la législation sur le temps de travail, des transports exceptionnels, des transports de marchandises dangereuses, de l'eurovignette et les autres. Les contrôles techniques ne font généralement pas l'objet de listes distinctes et les informations qui s'y rapportent ne sont pas détaillées.

Parmi les vingt-six États membres qui ont fourni des informations sur le nombre de véhicules non conformes et le nombre total de véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne, trois enregistrent un taux de non-conformité inférieur à 1 % (voir le tableau 3b).

Une proportion importante de véhicules non conforme a été relevée au Danemark (63 %), à Malte (55,2 %), au Royaume-Uni (48,9 %) et en Autriche (41,4 %). Si le Danemark et Malte contrôlent relativement peu de véhicules, les statistiques sur les contrôles techniques routiers communiquées par le Royaume-Uni et l'Autriche portent sur un nombre de véhicules statistiquement pertinent, à savoir respectivement 165 927 et 12 658 véhicules contrôlés immatriculés dans l'Union européenne. La proportion relativement élevée de véhicules jugés non conformes par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés pourrait résulter d'un ciblage spécifique dans ces deux États membres.

Comme l'indique le considérant 10 de la directive 2000/30/CE, la méthode de sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles devrait se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus.

Données par État membre

D'une manière générale, les données disponibles par État membre relatives aux contrôles techniques routiers effectués sur les véhicules immatriculés dans les autres États membres ne portent que sur un petit nombre de véhicules et ne permettent pas de tirer de conclusions ayant valeur statistique sur l'état moyen des véhicules circulant hors de leur pays d'immatriculation.

À titre d'exemple, pour la période de référence 2005-2006,

la **Hongrie**, l'**Autriche** et le **Royaume-Uni** fournissent des statistiques par État membre d'immatriculation portant sur un nombre relativement élevé de véhicules.

Pour la **Hongrie** (voir le tableau 4a ci-dessous), le pourcentage de *véhicules non conformes par rapport aux véhicules contrôlés* par État membre d'immatriculation est généralement inférieur au ratio correspondant pour les véhicules immatriculés en Hongrie (21,8 %). Le nombre de contrôles de véhicules de l'UE non immatriculés en Hongrie (45 583) est toutefois faible par rapport à l'ensemble des contrôles techniques routiers déclarés par les autorités hongroises (606 846).

Tableau 4 a - Véhicules contrôlés par la Hongrie en 2005-2006

État d'immatriculation	Véhicules contrôlés	Véhicules non conformes	Pourcentage de véhicules non conformes par rapport aux véhicules contrôlés
Belgique	0	0	0 %
Bulgarie	n.d.	n.d.	n.d..
République tchèque	2 350	208	8,9 %
Danemark	56	0	0 %
Allemagne	5 699	155	2 %
Estonie	199	88	44,2 %
Irlande	0	0	0 %
Grèce	900	148	16,4 %
Espagne	30	2	6,7 %
France	100	7	7 %
Italie	2 345	254	10,8 %
Chypre	0	0	0 %
Lettonie	545	241	44,2 %
Lituanie	223	60	26,9 %
Luxembourg	125	0	0,0 %
Hongrie	561 263	122 118	21,8 %
Malte	0	0	0 %
Pays-Bas	2 900	129	4,4 %
Autriche	987	39	4 %
Pologne	12 234	641	5,7 %
Portugal	35	1	2,9 %
Roumanie	n.d.	n.d.	n.d.
Slovénie	5 700	139	2,4 %
Slovaquie	12 000	454	3,8 %
Finlande	49	0	0 %
Suède	76	0	0 %
Royaume-Uni	30	1	3,3 %
Total UE	606 846	124 645	20,5 %

n.d.: non disponible.

Pour l'**Autriche** (voir tableau 5 a), le pourcentage de véhicules non conformes par rapport aux véhicules contrôlés par État membre varie entre 39,3 % pour les véhicules immatriculés en Lettonie (28 véhicules contrôlés) et 100 % pour le Danemark (5 véhicules contrôlés). Le ratio pour les véhicules immatriculés en Autriche est de 51,1 %. Toutefois, d'une manière générale,

les données par État membre d'immatriculation ne portent que sur un petit nombre de véhicules contrôlés et ne permettent pas de tirer de conclusions ayant valeur statistique. Il convient cependant de remarquer la proportion élevée de véhicules jugés non conformes par les autorités autrichiennes pour les véhicules immatriculés en Allemagne, en République tchèque et en Hongrie, avec un nombre relativement important de véhicules contrôlés.

Tableau 5 a - Véhicules contrôlés par l'Autriche en 2005-2006

État d'immatriculation	Véhicules contrôlés	Véhicules non conformes	Pourcentage de véhicules non conformes par rapport aux véhicules contrôlés
Belgique	49	27	55,1 %
Bulgarie	2	0	0 %
République tchèque	1 022	491	48 %
Danemark	5	5	100 %
Allemagne	1 007	521	51,7 %
Estonie	0	0	0 %
Irlande	5	3	60 %
Grèce	96	71	74 %
Espagne	96	71	74 %
France	17	9	52,9 %
Italie	208	121	58,2 %
Chypre	0	0	0 %
Lettonie	28	11	39,3 %
Lituanie	124	68	54,8 %
Luxembourg	2	0	0 %
Hongrie	1 442	797	55,3 %
Malte	0	0	0 %
Pays-Bas	124	65	51,6 %
Autriche	12 114	6 196	51,1 %
Pologne	650	297	45,7 %
Portugal	12	9	75 %
Roumanie	728	482	66,2 %
Slovénie	115	70	60,9 %
Slovaquie	467	231	49,5 %
Finlande	0	0	0 %
Suède	13	7	53,8 %
Royaume-Uni	18	9	50 %
Total UE	18 344	9 560	52,1 %

Pour les essais de contrôle des émissions, l'Autriche a déclaré avoir utilisé un appareil de télédétection⁵ permettant de mesurer les émissions de CO, de CO₂, de HC, de NO et de particules de carbone des véhicules qui passent sans devoir les arrêter.

Au cours de la période de référence 2007–2008, l'Autriche a soumis 41 475 véhicules à un essai d'émission à l'aide de cet équipement, en plus des contrôles déclarés.

Pour l'ensemble des véhicules contrôlés au **Royaume-Uni** mais immatriculés dans un autre État membre (voir le tableau 6a), le pourcentage de véhicules non conformes et de véhicules interdits de circulation reste supérieur au pourcentage correspondant pour les véhicules immatriculés au Royaume-Uni, qui est de 34,2 %. C'est particulièrement le cas pour les véhicules immatriculés au Portugal, en Espagne, en Irlande, en Italie, en Belgique, en République tchèque, en Pologne, en Allemagne et en France, avec un nombre relativement important de véhicules contrôlés au Royaume-Uni.

Tableau 6a - Véhicules contrôlés par le Royaume-Uni en 2005-2006

État d'immatriculation	Véhicules contrôlés	Véhicules non conformes	Pourcentage de véhicules non conformes par rapport aux véhicules contrôlés
Belgique	1 081	808	74,7 %
Bulgarie	100	76	76 %
République tchèque	563	444	78,9 %
Danemark	90	40	44,4 %
Allemagne	1 416	695	49,1 %
Estonie	70	55	78,6 %
Irlande	5 763	4 302	74,6 %
Grèce	103	93	90,3 %
Espagne	1 514	1 273	84,1 %
France	1 380	772	55,9 %
Italie	949	797	84 %
Chypre	17	17	100 %
Lettonie	82	68	82,9 %
Lituanie	552	388	70,3 %
Luxembourg	109	70	64,2 %
Hongrie	547	344	62,9 %
Malte	11	11	100 %
Pays-Bas	3 160	1 902	60,2 %

⁵ Voir également le projet «REVEAL» financé par l'UE:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/reveal.pdf.

Autriche	345	202	58,6 %
Pologne	2781	2151	77,3 %
Portugal	678		95,5 %
Roumanie	304	243	79,9 %
Slovénie	178	148	83,1 %
Slovaquie	364	263	72,3 %
Finlande	1	1	100 %
Suède	35	18	51,4 %
Royaume-Uni	179 135	61 184	34,2 %
Total UE	201 382	77 017	38,3 %

Les données communiquées pour la période de référence 2007-2008 restent insuffisantes et ne permettent pas de tirer de conclusions ayant valeur statistique sur l'état moyen des véhicules circulant hors de leur pays d'immatriculation.

Le tableau 4 b présente une vue d'ensemble du nombre de véhicules contrôlés, par État membre, et du pourcentage de suspensions par rapport aux véhicules contrôlés.

Tableau 4 b - Véhicules contrôlés et pourcentage de suspensions par État membre en 2007–2008

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)																	
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK		EE		FI	
	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%
AL	4	50,0																
AT	6 513	38,3	179	10,1	1 208	0,2											4	n.d.
AZ	2	0,0															1	n.d.
BA	74	52,7																
BE	33	45,5	6 871	19,0	146	0,0											14	n.d.
BG	238	51,7	94	18,1	425 143	0,3								1	0,0		28	n.d.
BI	7	42,9																
BO	3	0,0																
BY	88	62,5															57	n.d.
CH	89	42,7															3	n.d.
CS	119	54,6																
CY	16	68,8	5	0,0	85	0,0	919	197,3										
CZ	635	45,2	581	8,1	4 319	0,3								15	20,0		31	n.d.
DE	895	35,5	2 293	7,5	3 025	0,2					1 818 940	1,0			1	0,0	83	n.d.
DK	3	33,3	59	11,9	223	0,0							265	63,0			39	n.d.
EE	1	0,0	49	6,1	570	0,0									1 981	18,8	364	n.d.
EL	55	43,6	20	25,0	3 499	0,7												
ES	61	52,5	647	9,3	156	0,0											13	n.d.
UE									105 684	n.d.								
FI	9	55,6	15	20,0	136	0,0								4	25,0		8 152	n.d.
FR	25	32,0	1 601	10,3	210	0,0											11	n.d.
GE																		
GR																		
HR	126	50,0																
HU	1 331	48,4	336	8,9	6 705	0,6								10	20,0		18	n.d.
IE	5	20,0	35	0,0	19	0,0											3	n.d.

IR	12	16,7																	
IS																			
IT	506	40,7	542	11,4	915	0,2													
KG																			
KZ	1	100,0																3	n.d.
LI	4	50,0																	
LT	112	39,3	286	7,3	847	0,4							35	20,0		93		n.d.	
LU	2	0,0	407	9,3	5	0,0													
LV	21	76,2	44	11,4	301	0,3							125	27,2		51		n.d.	
MD	21	66,7															9		n.d.
MK	28	57																	
MT	3	0,0	5	0,0															
NL	113	38,1	2149	13,3	1067	0,1							7	0,0		38		n.d.	
NO																	11		n.d.
Non UE																			
Autres																			
Autres EM UE												860 967	4,8						
Autres non EM UE			533	12,4				786	n.d.		153 586	2,2							
PL	510	41,0	1 215	9,0	8 175	0,3							40	12,5		173		n.d.	
PT	10	70,0	348	14,1	74	0,0										1		n.d.	
RO	614	54,2	205	13,2	11 529	0,3										7		n.d.	
RS	6	50,0																	
RU	13	69,2															4 744		n.d.
SE	11	36,4	54	9,3	109	0,0											86		n.d.
SI	378	51,9	206	8,7	631	0,0											4		n.d.
SK	461	40,6	288	7,6	2 982	0,3							17	23,5		31		n.d.	
SM																			
SU																	8		n.d.
TJ																			
TM																			
TN	3	66,7																	
TR	118	30,5															10		n.d.
UA	51	45,1															99		n.d.

UK	8	25,0	198	9,1	245	0,0												9	n.d.
UNK																			
US	1	0,0																	
UZ																			
VA																			

Tableau 4 b (suite) - Véhicules contrôlés et pourcentage de suspensions par État membre en 2007–2008

Pays contrôlés	Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)													
	FR		GR		HU		IE		IT		LT		LU	
	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%
AL			297	30,3							n.d.	n.d.		
AT	4 302	6,0	32	3,1	2 785	0,9			101	n.d.	n.d.	n.d.	3	33,3
AZ											n.d.	n.d.		
BA			28	3,6							n.d.	n.d.		
BE	33 596	7,5	24	4,2	111	0,0			130	n.d.	n.d.	n.d.	160	36,9
BG			2 176	3,4	2 228	1,8			78	n.d.	n.d.	n.d.	9	22,2
BI											n.d.	n.d.		
BO											n.d.	n.d.		
BY											n.d.	n.d.		
CH											n.d.	n.d.		
CS											n.d.	n.d.		
CY			11	0,0	5	0,0			29	n.d.	n.d.	n.d.		
CZ	6 158	7,8	31	3,2	3 175	1,4			81	n.d.	n.d.	n.d.	11	0,0
DE	61 960	5,4	109	1,8	4 736	0,7			279	n.d.	n.d.	n.d.	258	26,4
DK	1 171	4,6			11	0,0			10	n.d.	n.d.	n.d.	11	0,0
EE	400	7,8			128	0,0			5	n.d.	n.d.	n.d.	2	50,0
EL	2 343	6,5	19 209	15,9	445	2,9			154	n.d.	n.d.	n.d.		
ES	102 067	6,8	4	0,0	172	0,0			52	n.d.	n.d.	n.d.	32	43,8
UE											n.d.	n.d.		
FI	366	3,6			11	0,0			11	n.d.	n.d.	n.d.	5	0,0
FR	1 304 850	2,7	4	0,0	250	0,0			330	n.d.	n.d.	n.d.	63	42,9
GE											n.d.	n.d.		
GR											n.d.	n.d.		
HR			4	25,0							n.d.	n.d.		
HU	2 835	6,3	21	4,8	296 273	7,3			505	n.d.	n.d.	n.d.	6	50,0
IE	3 896	6,3			46	0,0	5 204	0,0	933	n.d.	n.d.	n.d.	1	0,0

IR			11	63,6						n.d.	n.d.		
IS										n.d.	n.d.		
IT	63 167	3,7	54	7,4	1 392	0,4		5 967	n.d.	n.d.	n.d.	10	80,0
KG										n.d.	n.d.		
KZ										n.d.	n.d.		
LI										n.d.	n.d.		
LT	2 330	10,3	4	0,0	5	0,0		1 205	n.d.	n.d.	n.d.	16	31,3
LU	5 654	8,2			11	0,0		17	n.d.	n.d.	n.d.	169	30,2
LV	510	4,7			289	0,0		2 843	n.d.	n.d.	n.d.	5	60,0
MD			48	2,1						n.d.	n.d.		
MK										n.d.	n.d.		
MT								36	n.d.	n.d.	n.d.		
NL	19 735	6,3	16	0,0	668	33,2		66	n.d.	n.d.	n.d.	33	27,3
NO										n.d.	n.d.		
Non UE								286	n.d.	n.d.	n.d.		
Autres										n.d.	n.d.		
Autres EM UE										n.d.	n.d.		
Autres non EM UE										n.d.	n.d.		
PL	11 361	7,2	141	2,1	6 023	1,7		187	n.d.	n.d.	n.d.	62	46,8
PT	23 460	4,2			5	0,0		75	n.d.	n.d.	n.d.	5	60,0
RO			507	3,2	19 713	2,5		134	n.d.	n.d.	n.d.	20	45,0
RS			108	5,6						n.d.	n.d.		
RU			4	0,0						n.d.	n.d.		
SE	537	5,6	5	0,0	94	0,0		102	n.d.	n.d.	n.d.		
SI	1 547	8,0	7	0,0	2 306	1,1		82	n.d.	n.d.	n.d.	2	0,0
SK	8 754	2,3	4	0,0	10 697	1,3		111	n.d.	n.d.	n.d.	7	28,6
SM										n.d.	n.d.		
SU										n.d.	n.d.		
TJ										n.d.	n.d.		
TM										n.d.	n.d.		
TN										n.d.	n.d.		
TR			283	6,0						n.d.	n.d.		
UA			9	0,0						n.d.	n.d.		

UK	8 392	2,6	1	0,0	111	5,4			54	n.d.	n.d.	n.d.	6	33,3
UNK											n.d.	n.d.		
US											n.d.	n.d.		
UZ											n.d.	n.d.		
VA											n.d.	n.d.		

Tableau 4 b (suite) - Véhicules contrôlés et pourcentage de suspensions par État membre en 2007–2008

Pays de contrôle (nombre de véhicules contrôlés; % suspensions)																				
Pays contrôlés	LV		MT		NL		PL		PT		RO		SE		SI		SK		UK	
	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%	contrôles	%
AL							9	n.d.												
AT			0		10	0,0	610	n.d.			9	33,3	62	n.d.	15	0,0	3	n.d.	420	70,2
AZ							123	n.d.												
BA							161	n.d.							252	2,8				
BE			0		142	7,0	219	n.d.			1	0,0	52	n.d.	1	0,0			1 490	79,5
BG	6	n.d.	0		4	0,0	3 701	n.d.			77	22,1			152	5,9	7	n.d.	735	95,9
BI																				
BO																				
BY	23	n.d.					14 984	n.d.							3	33,3	9	n.d.		
CH							155	n.d.							6	16,7				
CS							644	n.d.												
CY			0		0		32	n.d.			0		1	n.d.	0				24	95,8
CZ			0		41	7,3	15 601	n.d.			12	0,0	9	n.d.	34	2,9	195	n.d.	2 031	84,0
DE	7	n.d.	8	87,5	307	4,9	11 258	n.d.	1	n.d.	31	12,9	528	n.d.	15	6,7	3	n.d.	2 830	66,6
DK	18	n.d.	1	100,0	6	0,0	412	n.d.			0		974	n.d.	1	0,0			141	62,4
EE	140	n.d.	1	0,0	9	33,3	4 836	n.d.			0		330	n.d.	0		0	n.d.	194	77,8
EL			0		9	0,0	201	n.d.							1	0,0			138	108,7
ES			3	66,7	35	0,0	702	n.d.	14	n.d.	2	0,0	53	n.d.	3	0,0			3 776	95,0
UE																		716	n.d.	
FI	10	n.d.	0		6	0,0	177	n.d.			1	100,0	2 153	n.d.	0				22	40,9
FR			1	100,0	21	0,0	203	n.d.			6	33,3	25	n.d.	1	0,0			2 068	63,6
GE							58	n.d.									2	n.d.		
GR											0									
HR	1	n.d.					941	n.d.							260	3,8	1	n.d.		
HU	2	n.d.	0		9	0,0	4 728	n.d.			249	28,5	88	n.d.	208	1,0	74	n.d.	1 626	82,5
IE			0		12	0,0	127	n.d.			1	0,0	25	n.d.	0		1	n.d.	8 275	72,8
IR																				
IS							3	n.d.												

IT	2	n.d.	22	68,2	22	13,6	1 230	n.d.			54	42,6	9	n.d.	55	1,8	0	n.d.	2 163	93,3
KG							63	n.d.												
KZ	2	n.d.					602	n.d.												
LI							34	n.d.												
LT	384	n.d.	0		52	0,0	32 667	n.d.			6	83,3	431	n.d.	33	0,0	16	n.d.	1 300	82,2
LU			0		12	0,0	68	n.d.			0		1	n.d.	0				160	66,3
LV	8 633	n.d.	0		3	0,0	10 355	n.d.			1	0,0	189	n.d.	9	11,1	3	n.d.	171	70,2
MD							1 376	n.d.							6	33,3	1	n.d.		
MK							358	n.d.							39	0,0	2	n.d.		
MT			3 528	54,9	0		14	n.d.			0				0				28	75,0
NL	19	n.d.	3	100,0	3 135	2,5	1 886	n.d.	1	n.d.	14	28,6	511	n.d.	1	0,0	0		4 025	65,7
NO							129	n.d.					583	n.d.						
Non UE																				
Autres																	145	n.d.		
Autres EM UE																				
Autres non EM UE																				
PL	68	n.d.	3	66,7	192	1,6	1 148 087	0,6			98	24,5	1 421	n.d.	95	6,3	362	n.d.	7 394	83,9
PT			0		22	0,0	732	n.d.	542	5,2	0		6	n.d.	1	0,0	0	n.d.	1 346	104,7
RO			0		34	0,0	4 967	n.d.			43 093	36,9	69	n.d.	203	13,3	48	n.d.	1 203	95,8
RS	2	n.d.													163	1,8	2	n.d.		
RU	90	n.d.					22 963	n.d.							40	7,5	24	n.d.		
SE	3	n.d.	0		23	0,0	640	n.d.			4	50,0	157 648	20,9	0		0	n.d.	36	66,7
SI			0		0		1 479	n.d.			8	37,5	25	n.d.	2 274	3,2	4	n.d.	485	82,9
SK	2	n.d.	0		39	0,0	9 182	n.d.			32	31,3	35	n.d.	71	1,4	3 915	n.d.	1 238	87,6
SM							310	n.d.												
SU																				
TJ							20	n.d.												
TM							13	n.d.												
TN																				
TR							3 797	n.d.							18	0,0	5	n.d.		
UA	29	n.d.					27 631	n.d.							61	4,9	101	n.d.		
UK			9	88,9	2	0,0	305	n.d.			1	0,0	35	n.d.	0				122 608	37,8
UNK															5	0,0				

US																				
UZ							73	n.d.												
VA							12	n.d.												

Ventilation des anomalies

La qualité des données communiquées par les États membres pour la période 2007-2008 a permis, pour la première fois, d'établir une ventilation des anomalies constatées.

Tableau 7 - Anomalies constatées

État membre déclarant	dispositif de freinage et éléments		système d'échappement		opacité des fumées		gaz d'échappement		timonerie de direction		lampes, éclairage et dispositifs de signalisation		roues/pneus		suspension		châssis		tachygraphe		limiteur de vitesse		fuites de carburant ou d'huile		Total
Autriche	3.575	22,4 %	578	3,6 %	16	0,1 %	1	0,0 %	916	5,7 %	2.621	16,4 %	2.164	13,6 %	1.592	10,0 %	2.561	16,0 %	243	1,5 %	5	0,0 %	1.698	10,6 %	15.970
Belgique	850	14,4 %		N.D.	25	0,4 %	0	0,0 %	105	1,8 %	2.489	42,1 %	866	14,6 %	74	1,3 %	1.443	24,4 %	47	0,8 %	12	0,2 %	5	0,1 %	5.916
Bulgarie	229	20,4 %	16	1,4 %	83	7,4 %	15	1,3 %	55	4,9 %	77	6,9 %	335	29,9 %	10	0,9 %	13	1,2 %	112	10,0 %	170	15,2 %	5	0,4 %	1.120
Chypre	66	5,2 %	71	5,6 %	21	1,7 %	11	0,9 %	49	3,9 %	246	19,4 %	214	16,8 %	121	9,5 %	215	16,9 %	93	7,3 %	121	9,5 %	43	3,4 %	1.271
Rép. tchèque	2.522	4,3 %	2.130	3,6 %	10	0,0 %	14	0,0 %	1.574	2,7 %	20.544	34,6 %	12.224	20,6 %	1.488	2,5 %	13.510	22,8 %	1.592	2,7 %	8	0,0 %	3.686	6,2 %	59.302
Allemagne	32.655	20,8 %	6.671	4,2 %	596	0,4 %	204	0,1 %	5.552	3,5 %	49.634	31,6 %	29.511	18,8 %	5.037	3,2 %	9.862	6,3 %	9.150	5,8 %	2.391	1,5 %	5.901	3,8 %	157.164
Danemark	28	12,2 %	17	7,4 %		N.D.		N.D.	10	4,4 %	87	38,0 %	13	5,7 %	6	2,6 %	60	26,2 %	4	1,7 %	1	0,4 %	3	1,3 %	229
Estonie	124	7,4 %	42	2,5 %	2	0,1 %	0	0,0 %	42	2,5 %	426	25,5 %	356	21,3 %	113	6,8 %	139	8,3 %	199	11,9 %	57	3,4 %	169	10,1 %	1.669
Finlande	2.333	40,9 %	28	0,5 %	12	0,2 %	2	0,0 %	187	3,3 %	1.779	31,2 %	366	6,4 %	162	2,8 %	592	10,4 %	171	3,0 %	18	0,3 %	51	0,9 %	5.701
France		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
Grèce	289	5,7 %	17	0,3 %	8	0,2 %	6	0,1 %	48	1,0 %	796	15,8 %	2.291	45,4 %	111	2,2 %	203	4,0 %	1.070	21,2 %	133	2,6 %	79	1,6 %	5.051
Hongrie	948	4,9 %	852	4,4 %	90	0,5 %	64	0,3 %	170	0,9 %	13.563	70,5 %	990	5,1 %	357	1,9 %	56	0,3 %	198	1,0 %	43	0,2 %	1.910	9,9 %	19.241
Irlande	937	27,3 %	42	1,2 %	9	0,3 %	0	0,0 %	68	2,0 %	1.083	31,5 %	545	15,9 %	226	6,6 %	302	8,8 %	62	1,8 %	90	2,6 %	69	2,0 %	3.433
Italie		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
Lituanie	1.368	18,0 %	72	0,9 %	45	0,6 %	28	0,4 %	154	2,0 %	2.410	31,7 %	1.353	17,8 %	36	0,5 %	88	1,2 %	552	7,3 %	15	0,2 %	1.473	19,4 %	7.594
Luxembourg	222	20,3 %	46	4,2 %	2	0,2 %		N.D.	49	4,5 %	249	22,8 %	193	17,6 %	164	15,0 %	96	8,8 %	7	0,6 %		N.D.	66	6,0 %	1.094
Lettonie		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
Malte	351	7,8 %	95	2,1 %	209	4,6 %	0	0,0 %	722	16,0 %	1.783	39,5 %	778	17,2 %	106	2,3 %	119	2,6 %	58	1,3 %	1	0,0 %	295	6,5 %	4.517
Pays-Bas	508	30,5 %	38	2,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	143	8,6 %	317	19,0 %	188	11,3 %	253	15,2 %	154	9,2 %	48	2,9 %	5	0,3 %	11	0,7 %	1.665
Pologne	5.231	9,5 %	1.621	3,0 %	791	1,4 %	546	1,0 %	2.000	3,6 %	16.234	29,6 %	15.464	28,2 %	1.720	3,1 %	1.435	2,6 %	3.003	5,5 %	587	1,1 %	6.242	11,4 %	54.874
Portugal	34	4,6 %	9	1,2 %		N.D.		N.D.	23	3,1 %	321	43,1 %	154	20,7 %	35	4,7 %	102	13,7 %	8	1,1 %	2	0,3 %	57	7,7 %	745
Roumanie	431	2,7 %	215	1,4 %	264	1,7 %	14	0,1 %	10	0,1 %	6.293	39,6 %	6.803	42,9 %	298	1,9 %	633	4,0 %	400	2,5 %	281	1,8 %	230	1,4 %	15.872
Suède	4.112	12,5 %	248	0,8 %	4	0,0 %	0	0,0 %	1.310	4,0 %	17.001	51,5 %	4.595	13,9 %	417	1,3 %	1.924	5,8 %	2.809	8,5 %	53	0,2 %	509	1,5 %	32.982
Slovénie		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
Slovaquie	465	26,8 %	61	3,5 %	21	1,2 %	0	0,0 %	33	1,9 %	111	6,4 %	404	23,3 %	0	0,0 %	34	2,0 %	441	25,4 %	0	0,0 %	163	9,4 %	1.733
Royaume-Uni	47.857	49,5 %	2.072	2,1 %	142	0,1 %	0	0,0 %	3.591	3,7 %	9.299	9,6 %	19.325	20,0 %	8.863	9,2 %	193	0,2 %	160	0,2 %	174	0,2 %	4.926	5,1 %	96.602
Total	105.135	21,3 %	14.941	3,0 %	2.350	0,5 %	905	0,2 %	16.811	3,4 %	147.363	29,8 %	99.132	20,1 %	21.189	4,3 %	33.734	6,8 %	20.427	4,1 %	4.167	0,8 %	27.591	5,6 %	493.745

Le nombre et le pourcentage des défauts constatés en ce qui concerne les freins, les pneus et les feux (pourcentages respectifs: 21,3 %, 20,1 % et 29,8 %) montre l'importance des contrôles routiers pour la sécurité routière. En ce qui concerne l'aspect environnemental, le pourcentage de 5,6 % de défauts constatés pour les fuites d'huile ou de carburant correspond mieux à la réalité que les résultats des essais d'émission, à savoir 0,5 % de défauts pour les véhicules diesel et 0,2 % pour les véhicules à essence. Cet écart peut s'expliquer par la méthode d'essai, en particulier pour les véhicules diesel.

À l'intérieur même des différentes catégories d'essais (par exemple, le système de freinage), on observe des différences considérables entre les pourcentages de défauts constatés, qui vont de 4,3 % en République tchèque à 49,5 % au Royaume-Uni. Ces écarts peuvent résulter des différentes méthodes d'essai appliquées par les États membres.

6. TYPES DE SANCTIONS

La directive ne prévoit pas de régime de sanctions en fonction des infractions constatées. Les sanctions sont établies par les États membres sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule utilitaire.

S'il devient évident que le véhicule utilitaire représente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, la directive 2000/30/CE autorise l'autorité ou l'inspecteur qui effectue le contrôle technique routier à suspendre l'utilisation du véhicule jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés.

Les défauts graves d'un véhicule utilitaire appartenant à un non-résident, notamment ceux ayant engendré la suspension de son utilisation, doivent être signalés aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation.

Les autorités compétentes de l'État membre où le défaut grave a été constaté peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation que des mesures appropriées soient prises, par exemple l'obligation de soumettre le véhicule à un nouveau contrôle technique.

7. CONCLUSIONS

1. La plupart des États membres ne respectent pas de manière satisfaisante les obligations statistiques et d'information de la directive 2000/30/CE:

- les données ne sont pas toujours transmises en temps utile;
- lorsqu'elles sont communiquées, elles ne le sont pas avec un niveau de détail suffisant pour permettre une évaluation satisfaisante de l'efficacité des politiques de l'UE en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement.

2. La directive prévoit un modèle de rapport individuel de contrôle technique routier, mais le formulaire en question n'est pas facile à utiliser pour la transmission électronique de l'ensemble des statistiques utiles à la Commission. La directive ne précisant pas de format de transmission pour l'ensemble des données statistiques, les États membres communiquent les informations sous des formes extrêmement variées qui rendent difficile la confrontation des résultats.

Il serait préférable qu'à l'avenir les données soient communiquées dans un format directement exploitable par des moyens informatiques. Cela demande qu'un format commun d'échange soit défini. Sur la base de l'expérience acquise au cours de ce premier exercice, la Commission pourrait proposer un format commun pour la communication des données statistiques à la Commission par voie électronique.

Des progrès ont été réalisés pour la période 2007–2008, la Commission ayant fourni aux États membres un modèle de rapport sous la forme d'une feuille de calcul de type Excel.

Bien que la directive exige un certain niveau de détail (véhicules classés par catégorie et par pays d'immatriculation, détails des points contrôlés et défauts constatés sur la base de l'annexe I de la directive 2000/30/CE), les informations requises sont souvent transmises de manière extrêmement agrégée empêchant une analyse fine.

Les services de la Commission pourraient envisager de convoquer le comité pour l'adaptation au progrès technique chargé de l'assister dans la mise en œuvre de la directive 2000/30/CE pour rechercher des solutions aux difficultés rencontrées par les États membres dans la collecte, la compilation et la communication des données statistiques relatives aux contrôles techniques routiers, y compris d'éventuelles modifications du modèle de rapport de contrôle technique routier figurant à l'annexe I de la directive 2000/30/CE. L'analyse des informations communiquées ne permet pas d'expliquer les importantes variations des taux de non-conformité observées entre les États membres. Une explication sera recherchée avec les États membres.

3. Beaucoup d'États membres contrôlent essentiellement les véhicules immatriculés sur leur propre territoire. La proportion de véhicules non immatriculés sur leur territoire par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés par les États membres est très variable (voir les tableaux 2a et 2b). Il convient d'attirer l'attention des États membres sur le fait que le contrôle des véhicules non immatriculés sur leur territoire contribue à la généralisation des meilleures pratiques. Cette proportion devrait dès lors être aussi élevée que possible par rapport aux flux routiers observés.

4. Une plus grande harmonisation des méthodes d'essai et d'évaluation des défauts semble nécessaire pour réduire les écarts entre les États membres. La Commission continuera, dès lors, de réfléchir à l'opportunité d'adopter de nouvelles mesures afin de réduire les différences. Les taux de conformité diffèrent selon les États membres, alors que rien ne semble indiquer que les véhicules provenant d'autres États membres sont traités différemment des véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant.