



Bruxelles, le 12.9.2014
COM(2014) 569 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

2011-2012

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	3.
2.	DIRECTIVE 2000/30/CE	4.
3.	DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES	4.
4.	CONTENU DU CONTRÔLE.....	5.
5.	DONNÉES STATISTIQUES.....	5.
5.1.	Pourcentage de véhicules contrôlés	6.
5.2.	Nombre total et origine des véhicules contrôlés	7.
5.3.	Véhicules dont l'utilisation a été suspendue	8.
5.4.	Types de défauts et données transmises par les États membres.....	10.
6.	TYPES DE SANCTIONS.....	10.
7.	CONCLUSIONS SUCCINCTES	11.

ANNEXE I: DÉFAUTS CONSTATÉS PAR POINT DE CONTRÔLE

ANNEXE II: VÉHICULES CONTRÔLÉS ET POURCENTAGE DE SUSPENSIONS
PAR ÉTAT MEMBRE

1. INTRODUCTION

La législation européenne prévoit une série de mesures pour garantir que les véhicules utilitaires qui circulent 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. Parmi ces mesures, citons:

- les règles d'accès à la profession qui requièrent des transporteurs une capacité financière suffisante pour assurer l'entretien correct des véhicules [règlement (CE) n° 1072/2009¹];
- les contrôles techniques périodiques des véhicules qui doivent être effectués dans les États membres pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, selon une fréquence minimale fixée au niveau européen (directive 2009/40/CE²);
- les contrôles techniques routiers — qui sont l'objet de ce 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 et leurs remorques et semi-remorques circulant sur le territoire d'un État membre sont soumis à des contrôles techniques routiers de leur conformité à la réglementation technique afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement.

L'article 6 de la directive 2000/30/CE prévoit que, tous les deux ans, les États membres fournissent à la Commission des données collectées pour les deux années précédentes concernant:

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

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

Le 3 avril 2014, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 2014/47/UE qui révisé la directive sur le contrôle technique routier.⁴ La version révisée de la directive

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).

introduit, entre autres, un objectif au niveau de l'UE pour le nombre de contrôles techniques routiers à effectuer. Pour permettre la bonne mise en œuvre de cette nouvelle disposition dès son entrée en application en 2018, le présent rapport fournit des informations relatives à l'objectif futur au niveau de l'UE de 5 % d'inspection des poids lourds immatriculés.

2. DIRECTIVE 2000/30/CE

La directive 2000/30/CE, telle que modifiée⁵ —qui est applicable jusqu'au 19 mai 2018—, établit un certain nombre de conditions concernant les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires circulant dans l'Union européenne.

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

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

Une approche ciblée devrait être adoptée pour la sélection des véhicules utilitaires soumis aux contrôles techniques routiers, en accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus.

Les contrôles routiers sont effectués selon une procédure par étapes. Lors d'une première inspection, l'état d'entretien du véhicule à l'arrêt est évalué de manière visuelle. Si l'état d'un véhicule utilitaire présente un risque du point de vue de la sécurité qui soit 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. Le résultat de chaque contrôle routier doit être exposé dans un rapport de contrôle technique routier établi selon le modèle figurant dans la directive. Cette information détermine quelles données les États membres doivent communiquer à la Commission européenne.

L'utilisation d'un véhicule utilitaire peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés si le véhicule représente un risque important pour la sécurité routière. Les véhicules étrangers présentant des défauts graves doivent être signalés à l'État membre d'origine pour permettre le suivi adéquat.

3. DONNÉES COMMUNIQUÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES

Le présent rapport est le quatrième portant sur la manière dont la directive 2000/30/CE est appliquée dans les États membres; il couvre la période 2011-12. Les données collectées par les États membres relativement à cette période devaient être communiquées à la Commission pour le 31 mars 2013 au plus tard.

Celles-ci n'ont toutefois pas été transmises en temps utile. Quinze États membres (la Belgique, la Bulgarie, la République tchèque, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Italie, la Lettonie, Malte, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, la Roumanie, la Slovaquie et la Suède) ont respecté le délai fixé et ont fourni les données concernant le nombre de véhicules contrôlés, regroupés par catégorie et par pays d'immatriculation, ainsi que les données relatives aux points contrôlés et défauts constatés. Les 12 autres États membres ont fourni les données requises après que la Commission a engagé des dialogues bilatéraux avec eux. Finalement, les dernières données ont été reçues des États membres le 6 mai 2014.

⁵ 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.

Afin de faciliter la communication des informations prévue par l'article 6 de la directive 2000/30/CE, la transmission des données se fait selon un format standard élaboré par la Commission et les experts des États membres. Le respect de ce format facilite grandement la collecte de données, mais son utilisation n'est pas obligatoire. La plupart des rapports fournis par les États membres respectaient le format recommandé, même lorsqu'il s'agissait de tableaux imprimés. La République tchèque, l'Allemagne, l'Espagne, la France, la Pologne, la Slovaquie et la Finlande n'ont pas utilisé le format normalisé.

Les États membres ont fourni des données plus ou moins complètes. Seuls quelques États membres — la République tchèque, la Grèce, la Lettonie, l'Autriche, la Pologne et la Slovaquie — ont communiqué des données sur des véhicules immatriculés en dehors de l'UE. La Bulgarie, la République tchèque, le Danemark, l'Estonie, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Slovaquie et la Slovaquie ont fourni des statistiques pour 2011 et 2012 de manière séparée. Certains États membres (le Danemark, l'Espagne, la France, la Pologne et la Slovaquie) n'ont pas transmis les données essentielles sur toutes les catégories de véhicules, les points de contrôle ou l'origine des véhicules contrôlés. L'Espagne et la Finlande sont les seuls États membres qui n'ont fourni aucune information sur les interdictions de véhicules. Par ailleurs, certains États membres ont fourni des séries de données multiples, par exemple les données communiquées par leur ministère des transports et leur direction nationale de la police. D'une manière générale, les données transmises à la Commission par les États membres qui ont utilisé le format standard sont plus complètes.

4. CONTENU DU CONTRÔLE

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

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

5. DONNÉES STATISTIQUES

Afin d'obtenir des informations comparables concernant les véhicules contrôlés par les États membres, il a fallu ventiler les données relatives aux véhicules de type «train routier» et «véhicule articulé» entre «camions et remorques» et «camions et semi-remorques», respectivement. Les chiffres résultant de cette ventilation sont présentés en italique dans le présent rapport.

5.1. Pourcentage de véhicules contrôlés

Le nombre total de véhicules contrôlés s'élevait à **8 145 984** pour la période 2011-12. Pendant cette période, le nombre total de véhicules utilitaires immatriculés dans l'UE était de **8 830 457**. La part de véhicules contrôlés en 2011-2012 dans la flotte totale est de **92,25 %**, ce qui correspond à **46,12 %** de l'ensemble des véhicules soumis à un contrôle routier pour chacune des deux années.

Parmi les États membres, le pourcentage du nombre moyen de véhicules contrôlés chaque année par rapport au nombre de véhicules utilitaires immatriculés diffère considérablement, allant de 0,3 % à plus de 100 %. Ces écarts peuvent s'expliquer en partie par le fait que les méthodes utilisées varient: ainsi, certains États membres (Allemagne, France et Pologne) ont rapporté des données incluant le contrôle initial tandis que d'autres n'ont rapporté que les données relatives aux contrôles plus approfondis. Les variations pourraient également s'expliquer par les différents systèmes de contrôle utilisés par les États membres, qui vont des contrôles de base sans aucun matériel à des contrôles très poussés faisant appel à des unités mobiles de contrôle ou effectués dans des centres de contrôles situés à proximité immédiate.

Tableau 1: Pourcentage de véhicules contrôlés

État membre	Véhicules contrôlés (2011–12)	Catégorie de véhicules contrôlés N2, N3, M2, M3, O3 et O4	Ratio total par année*
Belgique	18 799	253 440	3,71 %
Bulgarie	595 905	293 930**	101,37 %
République tchèque	160 285	211 794**	37,84 %
Danemark	27 781	92 911	14,95 %
Allemagne	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estonie	1 791	44 596**	2,01 %
Irlande	11 988	107 610**	5,57 %
Grèce	28 276	472 955**	2,99 %
Espagne	388 505	869 934**	22,33 %
France	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italie	65 053	1 070 184	3,04 %
Chypre	1 133	27 178	2,08 %
Lettonie	5 822	47 272**	6,16 %
Lituanie	83 342	109 019**	38,22 %
Luxembourg	901.	18 615**	2,42 %
Hongrie	328 202	160 112**	102,49 %
Malte	3 852	10 994**	17,52 %
Pays-Bas	11 471	310 833	1,85 %
Autriche	32 227	98 897	16,29 %
Pologne	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709.	116 455**	0,30 %

État membre	Véhicules contrôlés (2011–12)	Catégorie de véhicules contrôlés N2, N3, M2, M3, O3 et O4	Ratio total par année*
Roumanie	22 260	346 418**	3,21 %
Slovénie	4 534	45 673**	4,96 %
Slovaquie	18 074	271 770**	3,33 %
Finlande	23 609	189 447	6,23 %
Suède	39 597	148 528	13,33 %
Royaume-Uni	248 217	874 564**	14,19 %
Total	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Le pourcentage total par an est égal au nombre moyen de contrôles effectués par chaque État membre chaque année divisé par le nombre total de véhicules immatriculés dans cet État membre.

** Les nombres sont tirés de données fournies par Eurostat.

5.2. Nombre total et origine des véhicules contrôlés

L'article 3 de la directive 2000/30/CE dispose que les contrôles sont réalisés sans discrimination. Plusieurs États membres, en particulier la Belgique, le Luxembourg et l'Autriche, ont communiqué des taux de contrôles routiers plus élevés pour les véhicules étrangers alors que d'autres États membres ayant un trafic de transit important ont indiqué une répartition plus équilibrée des contrôles entre les véhicules résidents et non résidents. Bien que cela puisse s'expliquer par d'autres facteurs non liés à la nature du contrôle, les résultats pour la Belgique et le Luxembourg sont similaires à ceux présentés dans le précédent rapport sur la mise en œuvre de la directive.⁶

Tableau 2: Origine des véhicules contrôlés

État membre déclarant (EM)	Immatriculés dans l'EM	Immatriculés dans un autre EM	Immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'État membre (%)
Belgique	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %
Bulgarie	520 477	75 428		595 905	87,3 %
République tchèque	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Danemark*				27 781	
Allemagne	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estonie	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Irlande	11 988			11 988	100,0 %
Grèce	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Espagne	366 205	22 300		388 505	94,3 %
France	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Italie	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Chypre	1 133			1 133	100,0 %
Lettonie	4 781	1 041		5 822	82,1 %

⁶COM(2013) 303.

État membre déclarant (EM)	Immatriculés dans l'EM	Immatriculés dans un autre EM	Immatriculés en dehors de l'UE	Total	Véhicules de l'État membre (%)
Lituanie	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxembourg	112	789		901	12,4 %
Hongrie	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malte	3 820	32		3 852	99,2 %
Pays-Bas	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Autriche	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Pologne	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Roumanie	21 987	273		22 260	98,8 %
Slovénie	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slovaquie	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finlande	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Suède	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Royaume-Uni	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Total	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Le Danemark n'a pas fourni d'informations sur l'origine des véhicules contrôlés pour la majorité d'entre eux.

5.3. Véhicules dont l'utilisation a été suspendue

L'utilisation d'un véhicule peut être suspendue jusqu'à la réparation des défauts dangereux décelés si l'état du véhicule présente un risque important pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route. Selon les informations transmises par les États membres, la proportion de véhicules dont l'utilisation a été suspendue par rapport à l'ensemble des véhicules contrôlés varie considérablement d'un État membre à l'autre, depuis la valeur élevée de **87,6 % pour l'Estonie** jusqu'à **0,6 % seulement pour la Pologne**.

Les chiffres semblent indiquer que le ciblage des contrôles techniques routiers sur des véhicules mal entretenus, tel qu'il est actuellement appliqué au Luxembourg, en Autriche et au Royaume-Uni, accroît l'efficacité opérationnelle et diminue la charge administrative. Il semble que le taux de détection des véhicules défectueux par rapport au nombre de contrôles effectués soit plus élevé pour les États membres adoptant cette approche que pour d'autres États membres qui effectuent pourtant davantage de contrôles. C'est le cas de **l'Estonie, du Luxembourg et de Malte**, où les pourcentages de suspensions sont les plus élevés, tandis que le **Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Pologne** présentent les pourcentages les plus bas en ce qui concerne les suspensions de véhicules immatriculés dans l'ensemble de l'Union. Les États membres ayant communiqué des chiffres particulièrement élevés en matière de contrôles ont tendance à présenter un pourcentage faible de suspensions ou de défauts constatés.

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

État membre déclarant	Véhicules immatriculés dans l'État membre déclarant			Véhicules immatriculés dans l'UE (y compris l'EM déclarant)		
	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions	Nombre de véhicules contrôlés	Nombre de suspensions	Pourcentage de suspensions (%)
Belgique	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgarie	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
République tchèque	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Danemark				27 781	211	0,8 %
Allemagne	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estonie	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Irlande	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Grèce	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Espagne	366 205			388 505		
France	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italie	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Chypre*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Lettonie	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Lituanie	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxembourg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Hongrie	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malte	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Pays-Bas	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Autriche	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Pologne	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Roumanie	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slovénie	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slovaquie	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finlande	13 156			15 258		
Suède	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Royaume-Uni	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Total	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Chypre a communiqué le nombre de manquements au lieu du nombre de suspensions.

5.4. Types de défauts et données transmises par les États membres

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

- de l'équipement d'éclairage et du système électrique (**47,0 %**);
- des essieux, roues, pneus, suspension (**24,6 %**); et
- du châssis et des accessoires du châssis (**11,8 %**).

Comme le montre l'annexe I, ces chiffres mettent en évidence l'importance des contrôles routiers pour la sécurité routière. En comparant ces données avec celles relatives à la période de référence précédente, on constate une similarité avec les points qui posaient problème à ce moment.

Concernant les défauts liés à des **émissions et à des fuites** —qui, outre le danger qu'elles représentent pour la sécurité routière, peuvent avoir une incidence sur l'environnement—, le pourcentage des fuites d'huile ou de carburant a diminué de 3 points de pourcentage par rapport à la période de référence précédente (passant de 4,1 % à 1 %).

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 **1,9 % en Estonie à 47,3 % au Royaume-Uni**. Ces écarts peuvent résulter des différentes méthodes d'essai appliquées par les États membres. Une fois entrée en vigueur, la directive 2014/47/UE permettra d'harmoniser davantage les méthodes d'essai et d'évaluation des défaillances, ainsi que l'utilisation du matériel d'essai, et de procéder ainsi à des contrôles techniques routiers plus approfondis.

Les informations communiquées par les États membres sur le nombre de contrôles effectués sur les véhicules immatriculés dans des pays non membres de l'UE ne suffisent toujours pas pour tirer des conclusions significatives quant à la conformité de ces véhicules à la réglementation technique.

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

6. TYPES DE SANCTIONS

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

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

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

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

7. CONCLUSIONS SUCCINCTES

Le respect des obligations de communication des données s'est amélioré, bien que des données statistiques importantes manquent encore dans les rapports des États membres, notamment en ce qui concerne les catégories de véhicules, les points contrôlés, l'origine des véhicules contrôlés et le nombre de suspensions. Les États membres n'ont pas toujours respecté les délais légaux pour la communication des données. Dans certains cas, ces données ont été transmises seulement après que la Commission a adressé des demandes aux autorités compétentes des États membres. Certains États membres continuent de ne pas utiliser le format électronique normalisé recommandé par la Commission pour la présentation des données. La Commission européenne continue de recommander l'utilisation de ce format électronique normalisé, dans la mesure où cela facilite la communication de données plus complètes.

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

Dans l'UE, le nombre total de véhicules contrôlés chaque année représente plus de **40 %** de la flotte de véhicules utilitaires de l'ensemble de l'UE, la fourchette allant de moins de 1 % au Portugal à plus de 100 % en Allemagne, en Hongrie et en Bulgarie. L'objectif futur de 5 %, à l'échelle de l'UE, —prévue par la nouvelle directive 2014/47/UE sur le contrôle technique routier— devrait donc être facilement atteint par tous les États membres. Toutefois, 11 États membres sont toujours nettement en deçà de l'objectif de l'UE et devraient dès lors renforcer leur activité de contrôle technique routier.

La part des véhicules nationaux par rapport au nombre total de véhicules contrôlés varie également sensiblement. En Belgique, au Luxembourg et en Autriche, où la proportion de contrôles des véhicules nationaux est inférieure à 50 %, des efforts devraient être consentis pour atteindre un taux de contrôle plus équilibré, plus proche de celui des autres États membres ayant un trafic de transit important.

On constate de grandes variations concernant la part de véhicules interdits par rapport à l'ensemble de la flotte, de moins de 1 % en Pologne à plus de 80 % en Estonie. Les chiffres communiqués montrent que l'efficacité des contrôles techniques routiers peut être accrue en ciblant mieux les contrôles. La charge administrative pour les autorités chargées du contrôle de l'application et pour les transporteurs pourrait également être allégée grâce à un meilleur ciblage. La nouvelle directive 2014/47/UE relative au contrôle routier impose aux États membres de modifier leurs systèmes d'inspection, passant de contrôles purement aléatoires à une approche plus ciblée.

Les défauts les plus fréquemment constatés lors des contrôles concernent la conformité de l'équipement d'éclairage, des roues, des pneus et du châssis. Cependant, on constate des écarts importants entre les États membres en ce qui concerne les pourcentages relatifs à ces défauts. La Commission européenne encourage les États membres à accorder une attention particulière aux catégories de défauts qui demeurent les plus problématiques et d'adapter leurs méthodes de contrôle en conséquence.