



Bruxelles, le 19.3.2025
COM(2025) 114 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur l'application par les États membres de la directive 95/50/CE du Conseil concernant
des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises
dangereuses par route**

1. INTRODUCTION

Conformément à la directive 95/50/CE du Conseil¹, adoptée le 6 octobre 1995, à présent remplacée et codifiée par la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil², les États membres doivent veiller à ce qu'une proportion représentative des transports de marchandises dangereuses par route soit soumise à des contrôles spécifiques. Ces contrôles doivent être conformes aux dispositions législatives et réglementaires applicables, et les États membres doivent utiliser la liste de contrôle figurant à l'annexe I et appliquer les catégories de risques énoncées à l'annexe II aux infractions potentielles.

La directive 95/50/CE exige que chaque État membre envoie un rapport sur l'application de ladite directive à la Commission pour chaque année de calendrier, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci. Elle impose également à la Commission de transmettre au Parlement européen et au Conseil, au moins tous les trois ans, un rapport relatif à l'application de ladite directive par les États membres. Ces exigences sont reproduites à l'article 9 de la directive (UE) 2022/1999. La décision (UE) 2024/1254 du Parlement européen et du Conseil³ a également intégré dans la directive (UE) 2022/1999 certaines modifications concernant le contenu et la fréquence des rapports. Ces modifications s'appliquent aux contrôles effectués à partir du 1^{er} janvier 2024, ce qui signifie qu'elles ne s'appliquent pas à la période couverte par le présent rapport.

Le rapport de la Commission sur l'application de la directive 95/50/CE se fonde sur les rapports annuels reçus de la part des États membres. Ce huitième rapport couvre la période 2018-2020. Les rapports précédents ont été transmis pour les périodes suivantes: le premier rapport couvrait la période 1997-1998, le deuxième la période 1999-2002, le troisième la période 2003-2005, le quatrième la période 2006-2007, le cinquième la période 2008-2011, le sixième la période 2012-2014 et le septième la période 2015-2017.

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

S'appuyant sur le cadre établi par la directive 94/55/CE, la directive 2008/68/CE continue d'appliquer les mêmes dispositions techniques et administratives que celles annexées à l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après l'«ADR»)⁴, les rendant obligatoires pour les transports nationaux et internationaux au sein de l'UE. Comme l'ADR ne contient pas de dispositions spécifiques relatives à son application, celles-ci ont été établies dans la directive 95/50/CE.

¹ Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35, telle qu'elle a été modifiée).

² Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (texte codifié) (JO L 274 du 24.10.2022, p. 1, telle qu'elle a été modifiée).

³ Décision (UE) 2024/1254 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 modifiant les directives 2009/12/CE, 2009/33/CE et (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que la directive 96/67/CE du Conseil en ce qui concerne certaines obligations de déclaration dans les domaines du transport routier et de l'aviation (JO L, 30.4.2024, p. 1).

⁴ [ADR 2023 – Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route | CEE-ONU](#)

La directive 95/50/CE comprend une liste de contrôle harmonisée que les États membres doivent utiliser pour effectuer les contrôles sur les transports de marchandises dangereuses par route, ainsi que des lignes directrices pour la classification des infractions. Ses annexes ont été modifiées en 2004, et le système de classification des infractions a été modifié de façon à inclure trois catégories de risques. Ce nouveau système est en vigueur depuis 2005.

Les contrôles uniformes requis par la directive portent sur tous les transports de marchandises dangereuses par route sur le territoire d'un État membre ou en provenance d'un pays tiers, quel que soit le pays d'origine ou d'immatriculation de l'unité de transport. La directive vise à garantir que les contrôles sont effectués par sondage et couvrent une partie étendue du réseau routier.

Des contrôles peuvent également être effectués dans les entreprises à titre préventif ou lorsque des infractions présentant un risque pour la sécurité sont constatées sur la route. Ces contrôles ne doivent cependant pas être obligatoirement consignés dans les rapports prévus par la directive 95/50/CE.

2. RAPPORTS DES ÉTATS MEMBRES, DE LA NORVÈGE ET DE LA SUISSE

Les États membres sont tenus d'utiliser les catégories de risques énumérées à l'annexe II de la directive 95/50/CE ainsi que de remettre leurs rapports conformément au modèle figurant à l'annexe III de ladite directive. La Norvège et la Suisse ont également remis des rapports annuels et ont demandé à figurer dans le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil.

À ce jour, la plupart des États membres, ainsi que la Norvège et la Suisse, ont remis leurs rapports dans les délais. Toutefois, certains rapports ont subi des retards dus aux procédures administratives nationales relatives à la collecte, à l'analyse et à la transmission des informations à la Commission, en particulier lorsque ces procédures font intervenir différentes autorités publiques. Bien que la situation se soit légèrement améliorée en 2018, ces progrès n'ont pas été soutenus au cours des années suivantes, ce qui a amené la Commission à insister une nouvelle fois sur la nécessité pour les États membres de mieux respecter la présentation des rapports et d'améliorer la cohérence des données qu'ils fournissent.

La Commission a reçu des rapports de la part de tous les États membres pour l'ensemble de la période de référence, à l'exception du Royaume-Uni en 2020 à la suite de son retrait de l'UE. Un autre facteur à prendre en considération lors de l'analyse des données pour 2020 est la pandémie de COVID-19, qui a eu une incidence significative sur les opérations de transport et, par conséquent, sur les données.

En ce qui concerne la qualité des données, il est important de souligner que les informations n'ont pas toujours été présentées dans le format requis. En particulier, certains rapports étaient incomplets ou mal remplis, donnant lieu à des lacunes et à des données irrégulières dans les tableaux présentés dans le présent rapport. Ces cas sont indiqués par la mention «# N/A» (non disponible). Une synthèse des contributions des États membres figure dans les annexes du présent rapport.

Dans de précédents rapports, la Commission a signalé des incohérences systématiques dans les rapports statistiques produits par les États membres. Compte tenu de l'importance d'une présentation par les États membres de rapports uniformes aux fins de la qualité, de la

comparabilité et de la fiabilité des rapports de la Commission, celle-ci a adopté en 2011 une recommandation⁵ visant à améliorer la qualité des rapports nationaux. Depuis la publication de la recommandation, des améliorations significatives ont été constatées et seules quelques incohérences ponctuelles et mineures ont été observées.

Certaines de ces incohérences concernent le nombre d'infractions par catégorie de risques. Au point 1.4 de l'annexe de sa recommandation, la Commission souligne que seule l'infraction la plus grave devrait être signalée dans les cas où plusieurs infractions ont été constatées. En conséquence, le nombre total d'infractions par catégorie de risques devrait être égal au nombre d'unités de transport ne respectant pas les règles.

Toutefois, étant donné que le principe consistant à ne signaler que l'infraction la plus grave par unité de transport doit encore être appliqué de manière cohérente par tous les États membres, des cas se présentent encore où plusieurs infractions sont signalées pour une seule unité.

Un autre point essentiel traité par la recommandation était la notion des sanctions infligées lorsqu'une infraction est constatée pendant un contrôle routier. En raison de différences de dispositions juridiques et administratives, certains États membres ne pouvaient pas connaître l'issue des procédures judiciaires consécutives aux contrôles ayant mis en évidence des infractions présumées. Pour remédier à ce problème, la recommandation proposait une approche commune à utiliser par tous les États membres, à savoir consigner les décisions prises par l'agent chargé du contrôle routier à la suite de celui-ci. Toutefois, la France n'a pas été en mesure de communiquer ces données pour l'ensemble de la période, de même que Chypre pour 2019 et 2020 et la Lituanie pour 2020.

3. MÉTHODES DE CALCUL DES DONNÉES

Les États membres ont été précédemment invités à estimer, si possible, le volume annuel total de marchandises dangereuses transporté sur leur territoire et à communiquer cette estimation en tonnes ou en tonnes-kilomètres. Cette exigence a été supprimée par la décision (UE) 2024/1254 pour les rapports soumis à partir de 2026; toutefois, elle s'applique à la période couverte par le présent rapport.

Étant donné que la disponibilité des données varie d'un État membre à l'autre, le volume total de marchandises dangereuses transporté indiqué dans le présent document repose sur des données d'Eurostat. Ces données ont été utilisées afin d'estimer la fréquence des contrôles par rapport au volume total de marchandises transportées, bien que la directive 95/50/CE n'exige pas de nombre minimum de contrôles (ni en termes absolus, ni en %).

Il est important de noter qu'Eurostat ne disposait pas de statistiques pour Malte, car une dérogation a été accordée à cet État membre au titre du règlement (UE) n° 70/2012. Le volume de marchandises dangereuses transporté à Malte est donc estimé d'après les données fournies par les autorités maltaises compétentes. Les statistiques d'Eurostat sont présentées à l'annexe IX du présent rapport.

⁵ Recommandation de la Commission du 21.2.2011 concernant la présentation des rapports sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses par route [C(2011) 909 final].

4. VUE D'ENSEMBLE DES CONTRÔLES EFFECTUÉS ET DE LEURS RÉSULTATS

L'annexe I donne une vue d'ensemble des contrôles effectués par les États membres, y compris la proportion d'unités de transport non conformes et la proportion d'infractions relevant de la catégorie de risques I. Cette catégorie de risques englobe les infractions les plus graves qui entraînent un risque élevé de décès, de blessures graves ou de dommages environnementaux importants si aucune mesure n'est prise rapidement. L'immobilisation du véhicule est souvent nécessaire pour atténuer ces risques. Le tableau présenté est également complété par des moyennes pour l'UE et des données pour la Norvège et la Suisse.

La quantité importante de données collectées a permis de réaliser une analyse détaillée et agrégée. Les principales conclusions découlent des données et sont décrites ci-dessous.

- Des divergences ont été relevées entre les données concernant le nombre d'unités de transport contrôlées et le nombre d'unités de transport non conformes à l'ADR. La Bulgarie, la Grèce et la Roumanie ont fait état d'un taux de non-conformité inférieur à 5 % pour la période 2018-2020. Plus précisément, la Grèce a déclaré un taux de non-conformité de 0,10 % en 2018 (sur la base de 25 773 contrôles) et de 0,04 % en 2019 (sur la base de 27 690 contrôles). Dans le même temps, Chypre n'a signalé aucun cas de non-conformité en 2019 et 2020.
- L'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie et le Portugal n'ont signalé aucune immobilisation au cours de la période de trois ans couverte par le présent rapport. Cela pourrait être dû au fait que, dans certains pays, les autorités de contrôle ne disposent pas de pouvoirs d'immobilisation des véhicules. En ce qui concerne la Grèce et Malte, il n'y a eu qu'un seul cas d'immobilisation au cours de la période de référence, tandis qu'en Slovaquie, il y en a eu deux.
- Selon les données, aucune infraction n'a été constatée à Chypre en 2019 ou 2020. En outre, aucune infraction relevant de la catégorie de risques I n'a été constatée au Luxembourg en 2020, bien que ce dernier ait signalé des immobilisations pour cette année-là.

La précision des rapports peut facilement être affectée par des infractions relevant de la catégorie de risques I qui peuvent être insuffisamment documentées si plusieurs infractions sont enregistrées pour une même unité de transport.

En 2018, des divergences ont été observées dans les données communiquées par plusieurs États membres, certains (Belgique, Danemark, Allemagne, Italie, Slovaquie et Suède) ayant déclaré un nombre total d'infractions inférieur à celui des unités de transport non conformes, tandis que d'autres (Lituanie, Luxembourg, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni et Suisse) ont rapporté un nombre total d'infractions supérieur. Cette tendance s'est poursuivie en 2019 et 2020, d'autres pays (Belgique, Bulgarie, Tchéquie, Danemark, Estonie, Irlande, Hongrie, Finlande) présentant également des divergences. Au cours de la période de trois ans, au niveau de l'UE, le nombre total d'infractions signalées a constamment dépassé le nombre d'unités de transport non conformes. Dans certains cas, les autorités de contrôle ont uniquement signalé le nombre d'infractions constatées, sans donner plus d'informations sur la nature de ces infractions ou sur les sanctions prises.

5. COMPARAISON DES DONNÉES⁶

Le nombre total de contrôles effectués dans l'UE, en Norvège et en Suisse au cours de la période couverte par le présent rapport n'a pas été constant d'année en année, variant de 144 702 en 2018 à 148 804 en 2019 et à 99 614 en 2020. Il convient de souligner que la nette diminution du nombre total de contrôles en 2020 peut être attribuée à l'absence de données provenant du Royaume-Uni et à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le transport routier.

Étant donné que les chiffres de 2020 ont été affectés par la pandémie de COVID-19 et le Brexit, les années 2019 et 2017 sont considérées comme plus pertinentes pour dégager des tendances réalistes. Sur cette base, des tendances nationales variables ont été observées, 11 États membres ayant enregistré une augmentation du nombre total de contrôles au cours de la période et 16 États membres ayant enregistré une baisse. La Belgique, l'Italie et le Portugal ont enregistré une augmentation de plus de 80 %, tandis que l'Irlande, la Grèce et la Slovaquie ont enregistré une augmentation de plus de 25 %. Les baisses les plus fortes du nombre de contrôles effectués ont été observées en Bulgarie, en Espagne, en Croatie, à Chypre, en Lituanie et au Luxembourg.

En termes de nombre absolu de contrôles dans l'UE, l'Allemagne a enregistré la part la plus élevée en 2018 (27,77 %), suivie de la Grèce (18,11 %) et de la Pologne (9,76 %). Le même classement a été observé en 2019, avec 25,61 % des contrôles de l'UE effectués par l'Allemagne, 18,93 % par la Grèce et 9,44 % par la Pologne. En 2020, l'Allemagne a de nouveau enregistré la part la plus élevée (31,26 %), suivie de la Pologne (11,38 %) et de l'Autriche (8,36 %).

5.1. Fréquence des contrôles

L'annexe II donne une vue d'ensemble de la fréquence des contrôles routiers dans les États membres entre 2018 et 2020. La fréquence est calculée en rapportant le nombre de contrôles au million de tonnes-kilomètres de marchandises dangereuses transportées dans chaque État membre. En 2018, la moyenne dans l'UE était de 1,81 contrôle par million de tonnes-kilomètres; en 2019, elle est montée à 1,83, tandis qu'en 2020, elle est descendue à 1,36.

En 2018, la fréquence des contrôles la plus élevée a été observée en Grèce (21,88 par million de tonnes-kilomètres), suivie de la Slovaquie (11,74) et de l'Autriche (11,38). C'était également le cas en 2019, où la Grèce (24,57), la Slovaquie (11,74) et l'Autriche (10,43) se classaient de nouveau en tête. Ces mêmes États membres figuraient également parmi les trois premiers en 2020, mais dans un ordre différent. Cette année-là, l'Autriche a effectué des contrôles à la fréquence la plus élevée (8,92), suivie de la Slovaquie (8,67) et de la Grèce (7,19).

Pour calculer la fréquence des contrôles, les données fournies par Eurostat sur le transport annuel de marchandises dangereuses par route — figurant à l'annexe IX — ont été utilisées.

5.2. Répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine

⁶ Étant donné que les chiffres ont été arrondis au nombre entier le plus proche ou à deux décimales, leur somme ne peut pas être égale à 100 % dans tous les cas, mais peut varier de 99 % à 101 %.

L'annexe III du présent rapport présente la répartition des contrôles en fonction du lieu d'origine de l'unité de transport. Cet indicateur est influencé non seulement par les décisions prises par les autorités de contrôle, mais aussi par la situation géographique de l'État membre. Les îles, par exemple, qui connaissent un transit routier international moins important, ne signaleront souvent aucun contrôle sur les unités de transport immatriculées en dehors de l'UE, comme ce fut le cas à Malte et à Chypre entre 2018 et 2020. Le Portugal, sur le continent européen, n'a également signalé aucun contrôle sur les unités de transport immatriculées en dehors de l'UE au cours de la même période.

Globalement, la part des unités de transport immatriculées dans le pays où le contrôle a eu lieu était de 66 % en 2018, de 68 % en 2019 et de 61 % en 2020, tandis que la part des unités de transport contrôlées immatriculées dans d'autres pays de l'UE était de 29 % en 2018, de 28 % en 2019 et de 33 % en 2020. En particulier, la part des contrôles des unités de transport immatriculées en dehors de l'UE est restée relativement faible, variant entre 5 % en 2018, 4 % en 2019 et 6 % en 2020, sauf en Suisse, où les contrôles des véhicules immatriculés en dehors de l'UE représentaient 60 % en 2018, 54 % en 2019 et 53 % en 2020.

5.3. Proportion d'unités de transport non conformes

L'annexe IV indique la part des unités de transport contrôlées pour lesquelles au moins une infraction a été constatée. Le pourcentage d'unités non conformes par rapport au nombre total de contrôles a diminué, passant de 19,61 % en 2018 à 17,9 % en 2019, avant d'augmenter à 21,62 % en 2020.

La Bulgarie, la Grèce et la Roumanie ont enregistré les taux de non-conformité les plus faibles, avec moins de 5 % chaque année. Chypre a notamment signalé 0 % d'infractions en 2019 et 2020. En revanche, la Norvège, le Portugal et l'Espagne ont enregistré les taux les plus élevés, avec plus de 40 % d'unités non conformes signalées chaque année. Cette situation peut s'expliquer par les procédures de ciblage des différentes autorités, c'est-à-dire la manière dont elles sélectionnent les véhicules à contrôler.

5.4. Ventilation des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine

Les graphiques de l'annexe V montrent la répartition des unités de transport non conformes en fonction du lieu d'origine. Comme indiqué au point 5.2, la situation géographique de l'État membre a une incidence significative sur cet indicateur.

La grande majorité des unités de transport non conformes étaient des unités nationales, représentant 60 % en 2018, 61 % en 2019 et 58 % en 2020. La proportion d'unités non conformes provenant d'autres pays de l'UE est restée relativement stable au cours de la même période, s'établissant à 35 % en 2018, à 35 % en 2019 et à 36 % en 2020. La part des unités de transport non conformes en provenance de pays tiers était de 5 % en 2018, de 4 % en 2019 et de 6 % en 2020. En revanche, en Suisse, les véhicules signalés non conformes et immatriculés dans des pays tiers représentaient 69 % de l'ensemble des véhicules non conformes en 2018, 55 % en 2019 et 62 % en 2020, ce qui correspond à la ventilation des contrôles en fonction du lieu d'origine telle que présentée au point 5.2.

5.5. Proportion d'unités de transport immobilisées

Le graphique de l'annexe VI présente la part des véhicules immobilisés parmi ceux pour lesquels une infraction a été constatée. L'immobilisation est due à la présence d'une infraction relevant de la catégorie de risques I et signifie que le véhicule est arrêté jusqu'à ce qu'il soit mis en conformité avec l'ADR ou que le chargement soit transféré vers un autre véhicule conforme à l'ADR.

Le taux d'immobilisation pour la période 2018-2020 n'a cessé d'augmenter dans l'UE au cours de la période de trois ans, la proportion des véhicules immobilisés étant de 24,54 % en 2018, de 28,33 % en 2019 et de 29,47 % en 2020. Les taux d'immobilisation les plus élevés sur l'ensemble de la période ont été enregistrés en Bulgarie, au Danemark, aux Pays-Bas et en Norvège, où ils dépassaient 50 %. À l'inverse, l'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie et le Portugal n'ont déclaré aucune immobilisation pendant toute la période.

5.6. Ventilation par catégorie de risques

Les graphiques de l'annexe VII présentent la ventilation des infractions en fonction de leur gravité.

Il est important de souligner que seule la catégorie de risques la plus élevée dont relève l'infraction constatée lors d'un contrôle devrait être consignée. La plupart des États membres ont indiqué au moins une catégorie d'infractions par unité de transport contrôlée. Toutefois, Chypre n'a notamment signalé aucune infraction pour aucune catégorie de risques en 2019 et 2020.

En 2018, 37 % des infractions détectées dans l'UE étaient classées dans la catégorie de risques I, 41 % dans la catégorie II et 22 % dans la catégorie III. L'année suivante, en 2019, un léger changement s'est opéré, avec 36 % des infractions classées dans la catégorie I, 39 % dans la catégorie II et 25 % dans la catégorie III. Enfin, en 2020, 38 % des infractions étaient classées dans la catégorie I, 38 % dans la catégorie II et 24 % dans la catégorie III.

Par souci de clarté, les catégories de risques définies dans la directive (UE) 2002/1999 sont définies ci-dessous.

Catégorie de risques I: infractions aux dispositions applicables de l'ADR entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants, et devant normalement amener à prendre immédiatement des mesures correctives appropriées, telle que l'immobilisation du véhicule.

Catégorie de risques II: infractions aux dispositions applicables de l'ADR entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et devant normalement amener à prendre des mesures correctives appropriées, comme l'obligation de se mettre en ordre sur les lieux mêmes du contrôle dans la mesure du possible ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

Catégorie de risques III: infractions aux dispositions applicables se traduisant par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et n'amenant pas à prendre des mesures correctives appropriées sur place, celles-ci pouvant être prises ultérieurement dans l'entreprise.

5.7. Types de sanctions

Les graphiques de l'annexe VIII présentent une ventilation des sanctions par État membre.

Avant la recommandation de la Commission visée au point 2, la collecte de ces informations posait des problèmes importants. Depuis la publication de la recommandation, la situation s'est considérablement améliorée, la plupart des États membres étant parvenus à communiquer des statistiques relatives aux sanctions pour la période 2018-2020. Les seuls États membres qui n'ont pas été en mesure de fournir des données complètes étaient la France pour l'ensemble de la période, Chypre pour 2019 et 2020 et la Lituanie pour 2020.

Les données relatives aux contrôles effectués dans l'UE ont révélé les tendances suivantes: en 2018, 24 411 amendes ont été infligées, 3 166 avertissements émis et 4 479 autres sanctions appliquées, notamment des procédures pénales et administratives. Ventilées par type de sanction, les données montrent que des amendes ont été infligées dans 76 % des cas, des avertissements ont été émis dans 10 % des cas et d'autres sanctions ont été appliquées dans 14 % des cas. Cette répartition est restée relativement constante d'une année à l'autre, 73 % des cas ayant donné lieu à des amendes, 11 % à des avertissements et 16 % à d'autres sanctions en 2019, et 74 % à des amendes, 10 % à des avertissements et 16 % à d'autres sanctions en 2020.

6. CONCLUSIONS

Les rapports nationaux de 2015 à 2019 montrent clairement une tendance générale à la hausse du nombre de contrôles, avec une légère diminution en 2016 et 2018. Plus précisément, 136 966 contrôles ont été effectués en 2015, 133 360 en 2016, 144 056 en 2017, 142 316 en 2018 et 146 299 en 2019. Cette tendance a été interrompue en 2020, année qui a connu une forte baisse des contrôles (97 281), coïncidant avec l'apparition de la pandémie de COVID-19, et pour laquelle le Royaume-Uni n'a pas fourni, pour la première fois, de données à la suite du Brexit. Ces chiffres restent toutefois inférieurs à ceux de 2014, où 150 348 contrôles avaient été effectués, et très inférieurs à ceux de 2006 (244 710 contrôles) et de 2007 (285 466 contrôles), c'est-à-dire les premières années de référence pour lesquelles des données sont disponibles.

Le nombre d'infractions signalées est resté relativement stable au cours de la période couverte par le rapport: en 2018, des infractions confirmées dans le transport de marchandises dangereuses ont été constatées ou suspectées à l'occasion d'un contrôle sur 5, alors qu'en 2019, ce chiffre était d'un contrôle sur 5,56 et en 2020 d'un contrôle sur 4,54. Exprimé en chiffres pour les trois années couvertes par le présent rapport, cela correspond à 77 311 contrôles sur les 393 120 contrôles routiers effectués au total dans l'UE, en Norvège et en Suisse.

Lorsque des infractions ont été détectées, elles relevaient de la catégorie de risques la plus grave dans 37 % des cas en moyenne. En conséquence, 6 849 véhicules ont été immobilisés en 2018, 7 419 en 2019 et 6 197 en 2020.

Il convient de souligner que le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres peut aussi être le résultat de leur politique de ciblage des contrôles, qui vise à identifier et à sanctionner les opérateurs de transport commettant les infractions les plus graves afin d'optimiser les ressources. Cela signifie que les statistiques présentées peuvent ne pas refléter parfaitement la situation sur le marché du transport de marchandises dangereuses dans l'UE

qui, dans la pratique, peut être beaucoup plus sûr que les données communiquées ne le laissent paraître.

Pour conclure, conformément à la directive 95/50/CE, et désormais à la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil, tous les États membres procèdent à des contrôles sur les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses par route et rendent, dans l'ensemble, correctement compte de ces contrôles. Certaines incohérences persistent cependant, aussi la Commission poursuit-elle ses efforts pour assurer le respect des exigences relatives à l'établissement des rapports énoncées par cette directive et faire en sorte que la situation en la matière s'améliore progressivement chaque année.

Les données analysées dans le présent rapport montrent une tendance générale à la baisse du nombre de contrôles annuels effectués par les États membres, ainsi qu'un problème persistant dans la manière dont ces contrôles sont signalés.

7. RECOMMANDATIONS

La directive 95/50/CE est transposée dans les législations des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant l'établissement de rapports ont été modifiées en 2004 et sont entrées en vigueur le 14 décembre 2005. En 2011, la Commission a publié une recommandation visant à remédier à certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports.

Les informations contradictoires concernant le nombre total d'infractions, l'absence constante d'infractions relevant de la catégorie de risques I dans certains États membres et les taux de non-conformité variables au niveau de l'UE pourraient être dus à l'absence d'approche harmonisée de la part des autorités de contrôle. La Commission souhaite donc encourager les États membres à poursuivre l'échange d'informations et de bonnes pratiques dans ce domaine.

Étant donné qu'il est dans l'intérêt des États membres de détecter et de prévenir les risques liés au transport de marchandises dangereuses, la Commission encourage une augmentation des investissements dans ce domaine, notamment pour améliorer la formation des autorités de contrôle et l'échange d'expertise et de bonnes pratiques.