

Informations de base	
1993/0487(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique) Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle Modification 2000/0044(COD) Modification 2007/0184(COD) Subject 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport)	Procédure terminée

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	DONNAY Jacques (RDE)	26/07/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Transports, télécommunications et énergie	1803	1994-11-21
	Transports, télécommunications et énergie	1785	1994-09-26
	Environnement	1873	1995-10-06

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
15/12/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0665 	Résumé
07/02/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
05/04/1994	Vote en commission		Résumé
02/05/1994	Débat en plénière		Résumé
29/07/1994	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1994)0340 	Résumé
21/11/1994	Publication de la position du Conseil	09665/1/1994	Résumé
15/12/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/02/1995	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/02/1995	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0025/1995	

14/03/1995	Débat en plénière		
06/07/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0289 	Résumé
06/10/1995	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
06/10/1995	Fin de la procédure au Parlement		
17/10/1995	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1993/0487(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Modifications et abrogations	Modification 2000/0044(COD) Modification 2007/0184(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 075
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/06223

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A3-0213/1994 JO C 128 09.05.1994, p. 0010	05/04/1994	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T3-0378/1994 JO C 205 25.07.1994, p. 0030-0055	03/05/1994	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0025/1995 JO C 068 20.03.1995, p. 0013	21/02/1995	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0086/1995 JO C 089 10.04.1995, p. 0023-0029	14/03/1995	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	09665/1/1994 JO C 354 13.12.1994, p. 0001	21/11/1994	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1993)0665 	15/12/1993	Résumé

	JO C 026 29.01.1994, p. 0010		
Proposition législative modifiée	COM(1994)0340  JO C 238 26.08.1994, p. 0004	29/07/1994	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1994)1929 	25/11/1994	
Proposition législative modifiée	COM(1995)0289 	06/07/1995	Résumé
Document de suivi	COM(2000)0517 	06/09/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2005)0430 	15/09/2005	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0795 	13/12/2007	Résumé
Document de suivi	COM(2010)0364 	07/07/2010	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0815 	25/11/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0112 	06/03/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2020)0069 	26/02/2020	Résumé
Document de suivi	COM(2025)0114 	19/03/2025	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0561/1994 JO C 195 18.07.1994, p. 0018	27/04/1994	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 1995/0050 JO L 249 17.10.1995, p. 0035	Résumé
---	------------------------

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 13/12/2007 - Document de suivi

Le présent rapport est le troisième sur l'application de la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses. Il couvre la période 2003-2005. Tous les États membres qui devaient transmettre des rapports pour l'ensemble de la période 2003-2005 ont rempli cette obligation. Les rapports des nouveaux États membres, qui n'étaient exigés que pour la période commençant en 2004, couvrent celle-ci entièrement ou en partie. Un État membre n'a pas transmis de données.

L'un des objectifs de la directive est d'améliorer encore le niveau de sécurité en garantissant un nombre suffisant de contrôles. La fréquence des contrôles routiers dans les États membres sur la période 2003-2005 est détaillée dans le tableau à l'annexe II. Ce graphique et les résultats des rapports précédents permettent de conclure que:

- 1) la fréquence des contrôles dans l'ensemble de l'Union européenne a d'abord diminué, passant de 0,27% (1997-1998) à 0,23% (1999-2002), puis, avec l'inclusion de la plupart des nouveaux États membres depuis 2004, a augmenté, passant à 0,29% (2003-2005);
- 2) la fréquence des contrôles sur la période 2003-2005 est supérieure à 0,60% en République tchèque, en Allemagne, en Hongrie et en Slovaquie, elle est d'environ 0,25% en Autriche, en Espagne, en France, en Pologne et en Suède, elle est légèrement supérieure à 0,10% en Belgique, en Finlande et à Malte et, dans les autres pays, elle est de 0,06%, voire moins ;
- 3) dans les pays où le niveau de contrôle est le plus élevé, il est plus de 30 fois supérieur à celui constaté dans les pays où il est le plus faible. Les données présentées par la Hongrie dépassent sensiblement celles présentées par les autres États membres.

Le rapport conclut que la plupart des États membres ont effectué des contrôles sur route portant sur les transports de marchandises dangereuses pendant la période 2003-2005, mais que la fréquence de ces contrôles varie considérablement. La fréquence moyenne des contrôles dans l'Union européenne, compte tenu de l'élargissement de 2004, a augmenté ces dernières années.

La proportion de véhicules contrôlés en contravention à la législation justifie manifestement les contrôles, bien que le rapport moyen du nombre d'infractions sur le nombre de contrôles dans l'Union européenne ait légèrement diminué.

Compte tenu du présent rapport, la Commission souligne que les contrôles sur la route sont un outil efficace pour révéler les problèmes liés à la sécurité du transport de marchandises dangereuses et pour améliorer cette sécurité. Cependant, les contrôles effectués par certains États membres dans les entreprises sont sans conteste un moyen de contrôle tout aussi efficace, bien que cela ne soit pas visible dans les annexes du rapport.

Pour finir, la Commission souhaite rappeler aux États membres que chacun d'entre eux doit lui faire parvenir un rapport, élaboré en utilisant le formulaire normalisé. L'introduction des nouvelles catégories de risques et leur utilisation dans tous les États membres pour classer les infractions permettront d'améliorer la qualité des futurs rapports.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 14/03/1995 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement a modifié la position commune du Conseil avec une modification qui a pour objet de compléter le préambule, quatrième visa, qui explicite la procédure suivie pour l'adoption de l'acte avec l'expression "et en coopération avec le Parlement européen". La Commission ne s'est pas prononcée sur cet amendement.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 15/09/2005 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission est le deuxième sur l'application de la directive 95/50/CE dans les États membres; il couvre la période 1999-2002. Le premier rapport couvrait la période 1997-1998.

Ce rapport, élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres, conclut que si la plupart des États membres ont effectué des contrôles sur route portant sur des transports de marchandises dangereuses pendant la période 1999-2002, la fréquence des contrôles varie considérablement d'un État membre à l'autre. Certains États membres n'effectuent aucun contrôle, ou tout du moins n'ont transmis aucun rapport relatif à des contrôles à la Commission. La fréquence des contrôles dans l'ensemble de l'Union européenne a diminué.

La justification des contrôles ressort clairement de la proportion de véhicules contrôlés en contravention à la législation: le rapport du nombre d'infractions sur le nombre de contrôles dans l'ensemble de l'Union européenne a augmenté de 0,22 (1997-1998) à 0,26 (1999-2002). Ces chiffres montrent que la fréquence des contrôles devrait être plus élevée dans certains pays, même s'il n'y a pas de lien direct entre la fréquence des contrôles et le nombre d'infractions relevées.

Les infractions les plus communes sont l'absence de documents de transport concernant le chargement de marchandises dangereuses et l'absence de panneaux orange signalant que le véhicule transporte des marchandises dangereuses. En revanche, de nombreuses infractions ne sont pratiquement jamais commises. La majorité des infractions ont été classées dans la catégorie «autres» en raison de l'incompatibilité entre la liste de contrôle employée par les forces de l'ordre et les codes harmonisés.

La sanction la plus répandue est l'amende, suivie de l'avertissement, éventuellement assorti d'une interdiction de poursuivre le voyage si la cause de l'infraction n'est pas éliminée.

La Commission souligne que les contrôles sur la route sont un outil efficace pour révéler les problèmes liés à la sécurité du transport de marchandises dangereuses et, indirectement, pour améliorer cette sécurité. Cependant, les contrôles effectués par certains États membres dans les entreprises sont sans conteste un moyen de contrôle tout aussi efficace. La Commission rappelle aux États membres qu'il conviendrait d'utiliser les codes d'infraction harmonisés pour l'établissement des rapports et que tous devraient envoyer un rapport à la Commission.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 27/04/1994 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité approuve la teneur de la proposition de la Commission, mais se demande si la proposition ne devrait pas être adoptée sous forme de règlement. Cela favoriserait une mise en oeuvre rapide et uniforme de normes minimales. Il faudrait en effet que les États membres puissent introduire très rapidement des dispositions de contrôle plus strictes selon le modèle préconisé. Les avantages de procédures de contrôle uniformes se feraient ainsi sentir plus vite.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 06/07/1995 - Proposition législative modifiée

La Commission n'a pas retenu l'amendement du Parlement européen à la position commune du Conseil précisant que le texte est approuvé en coopération avec le PE, conformément à la procédure de l'article 189 C du traité CE. Elle maintient donc sa proposition.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 21/11/1994 - Position du Conseil

La position commune maintient l'objectif principal de la proposition de la Commission, à savoir le contrôle du transport des marchandises dangereuses dans les entreprises de transport et sur la route, conformément à des principes uniformes. Le Conseil a néanmoins apporté certaines modifications par rapport à la proposition initiale, dont les principales sont les suivantes: - le champ d'application et les définitions doivent correspondre avec ceux de la directive-cadre ADR; - obligation expresse pour les États membres de soumettre une partie importante du transport routier de marchandises dangereuses à des contrôles et d'effectuer ceux-ci conformément au règlement (CEE) n° 4040/89 (art.3) et au règlement n° 3912/92 (art.3); - obligation pour les États membres d'utiliser la liste de contrôle de l'annexe I pour effectuer les contrôles conformément à la directive, tout en maintenant le droit des États membres d'effectuer des actions spécifiques pour des contrôles ponctuels; - indication que des contrôles peuvent être effectués à titre préventif; - dans le cas d'infractions graves et répétées, la possibilité de demander à l'État membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise de prendre des sanctions appropriées; - restriction de l'assistance légale aux infractions graves ou répétées; - simplification du système du rapport et indication des données obligatoires devant y figurer; - prise en compte de la date d'entrée en vigueur de la directive-cadre ADR (1.1.1997); - refonte de la liste de contrôle en Annexe I. Par ailleurs, le Conseil a retenu les amendements du Parlement européen visant à: - inclure dans la définition des entreprises celles qui stockent temporairement des marchandises dangereuses dans le cadre d'une opération de transport et qui, de ce fait, devraient faire l'objet de contrôles; - préciser les circonstances dans lesquelles un véhicule peut être immobilisé; - prévoir qu'en cas d'analyse par laboratoire des marchandises transportées, celui-ci doit être reconnu par l'autorité compétente; - prévoir que les informations communiquées par les États membres seront utilisées par la Commission pour élaborer un rapport d'application de la directive. Il faut noter que le Conseil n'a pas retenu les amendements concernant la date de mise en application de la directive et l'inclusion dans la liste de contrôle une référence au marginal 10282 de l'ADR.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 06/10/1995 - Acte final

OBJECTIF : permettre le contrôle du transport des marchandises dangereuses dans les entreprises de transport et sur la route, conformément à des principes uniformes. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle

des transports de marchandises dangereuses par route. CONTENU : - la directive s'applique aux contrôles exercés par les Etats membres sur les transports de marchandises dangereuses par route effectuées au moyen de véhicules circulant sur leur territoire ou y entrant en provenance d'un pays tiers; elle ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses effectués par des véhicules appartenant aux forces armées; - définition des termes "véhicule", "marchandises dangereuses", "transport", "entreprises" et "contrôle"; - obligation pour les Etats membres de soumettre une proportion représentative des transports routiers de marchandises dangereuses à des contrôles et d'effectuer ceux-ci conformément à l'art. 3 du règlement 4040/89/CEE et à l'art. 1 du règlement 3912/92/CEE; - obligation pour les Etats membres d'utiliser la liste de contrôle de l'annexe I pour effectuer les contrôles conformément à la directive, tout en maintenant le droit des Etats membres d'effectuer des actions spécifiques pour des contrôles ponctuels; - un double de la liste de contrôle portant sur les résultats du contrôle doit être remis au conducteur du véhicule et être présenté sur demande afin de simplifier ou d'éviter des contrôles ultérieurs; - les contrôles sont effectués par sondage, si possible sur une partie étendue du réseau routier; - des prises d'échantillons des produits transportés peuvent être effectuées en vue de leur examen par des laboratoires reconnus par l'autorité compétente; - les véhicules concernés peuvent être immobilisés, sur place ou à un endroit désigné à cet effet par les autorités de contrôle, et obligés de se mettre en conformité avant de poursuivre leur voyage, ou faire l'objet de mesures appropriées, y compris le refus d'entrée dans la Communauté; - des contrôles peuvent être effectués dans les entreprises à titre préventif. En cas d'infraction, les transports concernés doivent être mis en conformité avant de quitter l'entreprise; - dans le cas d'infractions graves et répétées, possibilité de demander à l'Etat membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise de prendre des sanctions appropriées; - les Etats membres s'accordent mutuellement assistance pour la bonne application de la directive; - pour chaque année de calendrier, chaque Etat membre adresse à la Commission un rapport relatif à l'application de la directive comprenant les indications suivantes: volume recensé de transports routiers de marchandises dangereuses; nombre de contrôles effectués; nombre de véhicules contrôlés, selon l'immatriculation. DATE DE TRANSPOSITION : avant le 01/01/1997.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 15/12/1993 - Document de base législatif

Cette proposition vise à la mise sur pied d'un système uniforme de contrôle des normes de sécurité applicables aux transports de marchandises dangereuses par route, applicable non seulement aux transporteurs de la Communauté, mais aussi à ceux en provenance des pays tiers. Concrètement, les mesures suivantes sont envisagées: -préciser que les contrôles des transports de marchandises dangereuses circulant dans la Communauté, peuvent avoir lieu sur l'ensemble du territoire des Etats membres pour autant qu'ils s'effectuent dans le cadre des contrôles normaux et sans discrimination au titre de la nationalité des conducteurs ou des véhicules. Il en va de même pour les transports en provenance des pays tiers: leur contrôle ne doit pas nécessairement s'effectuer à la frontière externe de l'Etat membre d'entrée; -définir un cadre uniforme et suffisant, sur le plan de la sécurité, des éléments minimaux à contrôler et des infractions à poursuivre; -appliquer ce cadre également aux transports effectués par les véhicules immatriculés ou admis à la circulation dans un pays tiers partie contractante ou non de l'ADR; -fournir au conducteur un double de la liste de contrôle portant sur les résultats du contrôle même, afin d'éviter dans la mesure du possible la multiplication de ces contrôles en cours de route; -provoquer des contrôles dans les entreprises de transport ou de chargement concernées notamment lorsque des infractions mettant en danger la sécurité du transport des marchandises dangereuses auront été constatées sur la route; -encourager la signalisation des transporteurs en infraction à l'Etat membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise de chargement; -encourager la coopération entre Etats membres dans les procédures de constatation et de poursuite des infractions relevées sur la route.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 07/07/2010 - Document de suivi

Le présent rapport - élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres - est le quatrième sur l'application de la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route; il couvre la période 2006-2007.

Fréquence des contrôles : en 2006, la moyenne dans l'UE était de 2,95 contrôles par million de tonnes-kilomètres; elle était de 3,50 en 2007, ce qui représente une hausse de 18,6%. La Bulgarie et la Hongrie affichent une fréquence de contrôles exceptionnellement élevée. Sans les chiffres de la Bulgarie et de la Hongrie, la moyenne de l'UE serait de 2,33 en 2006 et de 2,90 en 2007, avec une hausse d'une année sur l'autre de 24,5%. 7.3.

Proportion d'unités de transport non conformes : le pourcentage d'unités de transport non conformes varie considérablement d'un État membre à l'autre, atteignant près de 80% au Portugal alors qu'il inférieure à 5% dans plusieurs États membres. Les données pour 2006 font défaut pour certains États membres.

Fréquence des immobilisations d'unités de transport : elle varie considérablement d'un État membre à l'autre. En Bulgarie tous les véhicules en infraction ont été immobilisés en 2006 alors que dans plusieurs États membres aucune immobilisation n'est signalée. Les États membres suivants n'ont fourni aucune donnée pour 2006: Allemagne, Italie, Portugal et Slovaquie; pour l'année 2007: France, Italie et Portugal.

Types de sanction : les systèmes d'amendes et de poursuites varient considérablement d'un État membre à l'autre. La Bulgarie, l'Allemagne, l'Italie et le Portugal n'ont pas fait état de sanctions appliquées en 2006; tel est également le cas en 2007 pour l'Italie et le Portugal.

Le rapport conclut que **tous les États membres ont réalisé des contrôles routiers conformément à la directive 95/50/CE**. On constate une amélioration dans le volume et la qualité des données soumises à la Commission. La plupart des États membres ont utilisé les bons formats pour la présentation des rapports. Les contrôles continuent à déceler des infractions dans une partie des véhicules. Le nombre d'infractions relevées par contrôle semble stable.

Le nombre de contrôles dans l'UE a augmenté d'environ 20% entre 2006 et 2007, atteignant 285.000 contrôles en 2007. Une infraction a été constatée dans environ un contrôle sur huit. Quelque 40% de ces infractions relevaient de la catégorie la plus grave. De ce fait, près de 10.000 véhicules ont été immobilisés à la suite de leur contrôle. Ce chiffre démontre clairement que les contrôles routiers de l'application des règles relatives au transport de marchandises dangereuses sont utiles et contribuent à améliorer la sécurité.

La Commission étudiera la possibilité de formuler des recommandations en vue d'une harmonisation plus poussée de l'interprétation et du contenu des informations communiquées par les États membres dans leurs rapports annuels.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 06/09/2000 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission, basé sur les rapports transmis par les États membres, constitue le premier rapport sur l'application de la directive 95/50/CE du Conseil dans les États membres. Le rapport note que la plupart des États membres ont procédé à des contrôles sur la route en matière de transport de marchandises dangereuses en 1997 et 1998. Ces contrôles se sont avérés très utiles à plus d'un titre. Entre 10 et 80% des véhicules contrôlés (selon les États membres) se trouvaient en contravention avec la législation, la moyenne pondérée pour l'UE s'établissant à environ 20%. Ces chiffres montrent clairement que la fréquence des contrôles pourrait être plus élevée dans certains pays, même si aucune corrélation directe n'a été établie entre la fréquence des contrôles et le nombre d'infractions relevées. Le nombre de contrôles pour 1000 véhicules varie considérablement entre les États membres. Malheureusement, certains États membres n'ont effectué aucun contrôle au cours de la période de 1997-1998 (ou du moins n'ont pas envoyé de rapport sur ces contrôles à la Commission). Dans les États membres les plus actifs, le nombre de contrôles est environ 10 fois plus élevé que dans les États membres les moins actifs. Dans la plupart des États membres, un véhicule en circulation pour mille fait l'objet d'un contrôle. Ce niveau de contrôle est jugé suffisant par la Commission. Dans la moitié des pays, plus de 30% environ des véhicules contrôlés se trouvaient en contravention avec la législation, ce qui est un chiffre particulièrement élevé. Les infractions les plus communes concernent l'utilisation de véhicules ou d'emballages non appropriés, l'absence d'extincteurs, l'absence de panneaux orange signalant que le véhicule transporte des marchandises dangereuses, l'absence de documents de transport concernant le chargement de marchandises dangereuses et diverses infractions non classées. Certaines infractions ne se produisent presque jamais, à savoir l'absence de déclaration de l'expéditeur, le transport de marchandises non autorisées, les fuites et l'utilisation de véhicules dépourvus d'accord bilatéral ou multilatéral. Un seul cas de surremplissage de la citerne a été signalé dans l'UE. La sanction la plus communément utilisée est l'amende, suivie de l'avertissement, éventuellement accompagné d'une interdiction de poursuivre le voyage si l'infraction n'est pas éliminée. Compte tenu du présent rapport, la Commission souligne que les contrôles sur la route sont un outil efficace pour révéler les problèmes liés à la sécurité du transport de marchandises dangereuses et, indirectement, pour améliorer cette sécurité, de sorte que la Commission recommande que le nombre de contrôles effectués dans les États membres soit tel que chaque véhicule fasse l'objet d'un contrôle au moins pour 1000 voyages en moyenne. La Commission insiste également auprès des États membres pour qu'ils utilisent dans leurs rapports les codes d'infraction harmonisés.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 29/07/1994 - Proposition législative modifiée

La Commission a retenu sept amendements du Parlement européen et a modifié sa proposition comme suit: - ajoute un nouveau considérant, justifiant la nécessité pour les États membres, d'informer la Commission concernant l'application des dispositions relatives au contrôle; - prise en compte des entreprises qui stockent temporairement des marchandises dangereuses dans le cadre d'une opération de transport et qui, de ce fait, devraient faire l'objet de contrôles; - précise les circonstances dans lesquelles un véhicule peut être immobilisé; - repousse la date d'entrée en vigueur de la directive du 1.1.1995 au 1.1.1996; - ajoute dans la liste de contrôle (annexe 1) un élément concernant l'état du véhicule, qui doit être conforme au marginal 10 282 de l'accord ADR.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 26/02/2020 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport 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.

Ce septième rapport a été établi sur la base des rapports annuels reçus des États membres et de la Norvège couvrant la période 2015-2017.

Le rapport a conclu que tous les États membres effectuent des contrôles sur les véhicules transportant des marchandises dangereuses par route et, en général, rendent compte de ces contrôles de manière assez précise. Certaines incohérences persistent cependant, et la Commission poursuit ses efforts pour veiller à ce que les exigences en matière de rapports prévues par la directive 95/50/CE soient respectées, et que le respect de ces exigences s'améliore progressivement chaque année.

Amélioration des rapports

Certains rapports nationaux ont été affectés par des retards dus aux procédures administratives de collecte, d'analyse et de transmission des informations à la Commission, en particulier lorsque ces procédures impliquent différentes autorités publiques. Bien que la situation se soit temporairement améliorée en 2015 par rapport au passé, le même rythme n'a pas été observé pour les années suivantes. La Commission a donc dû réitérer sa demande aux États membres et les inviter à améliorer le format et la cohérence des données à fournir à l'avenir.

La Commission a reçu les rapports de tous les États membres pour l'ensemble de la période mais, malgré des améliorations majeures, toutes les informations n'ont pas été reçues dans le format correct.

Une autre question importante abordée par la recommandation était le concept de sanctions imposées lorsqu'une infraction est détectée lors d'un contrôle routier. En raison des différences entre les dispositions juridiques et administratives, certains États membres n'ont pas été en mesure de suivre l'issue de la procédure judiciaire à la suite de contrôles révélant des infractions présumées.

Comparaison des données relatives aux contrôles

Le nombre total de contrôles effectués dans l'UE+Norvège pendant la période couverte par le rapport n'a pas été constant sur une base annuelle, variant de 136.966 en 2015 (contre 150.348 en 2014) à 133.360 en 2016 et 144.056 en 2017. Le nombre de contrôles a diminué en 2015 de 10,68 % par rapport à 2014, et la tendance à la baisse s'est maintenue en 2016, tandis qu'une légère augmentation du nombre de contrôles a pu être observée pour 2017 (sans toutefois atteindre les niveaux de 2014).

Les tendances nationales varient, puisque seuls 6 États membres (Grèce, Luxembourg, Estonie, Slovaquie, Irlande et Suède) ont augmenté le nombre de contrôles sur la période couverte par le rapport, avec plus de 25%, tandis que la Belgique, le Danemark, la Croatie, l'Italie, la Bulgarie et le Royaume-Uni ont enregistré les plus fortes réductions du nombre de contrôles effectués.

En termes de nombre absolu de contrôles dans l'UE, la part de l'Allemagne était la plus élevée en 2015 (33,56 %), suivie par la Pologne (14,95 %) et l'Autriche (9,44 %). Le même classement a été observé en 2016, avec 30,96 % des contrôles effectués dans l'UE par l'Allemagne, 12,03 % par la Pologne et 8,96 % par l'Autriche, tandis qu'en 2017, l'Allemagne présentait la part la plus élevée (28,43 %), suivie de la Grèce (14,49 %) et de la Pologne (11,27 %). Il convient de souligner que cet indicateur est largement lié à la taille de l'État membre.

Infractions

Le nombre d'infractions est resté relativement stable au cours de la période de référence : en 2015, un contrôle sur cinq a confirmé ou suspecté une infraction dans le transport de marchandises dangereuses, tandis qu'en 2017, il s'agissait d'un contrôle sur 5,8. En chiffres, cela correspond à 79.103 des 417.343 contrôles routiers effectués dans l'UE+Norvège au cours des trois années couvertes par le rapport. Lorsque des infractions ont été constatées, elles relevaient de la catégorie la plus grave dans 40 % des cas.

En conséquence, 7.442 véhicules ont été immobilisés en 2015, 7.282 en 2016 et 6.706 en 2017. Le rapport note que le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres peut également être dû à leur politique de contrôle ciblée, visant à identifier et à sanctionner les transporteurs les moins performants afin de maximiser l'efficacité des ressources limitées disponibles. Cela implique que les statistiques présentées pourraient ne pas être entièrement représentatives du marché de l'UE pour le transport de marchandises dangereuses, qui, dans la pratique, serait beaucoup plus sûr qu'il n'y paraît d'après les données communiquées.

En conclusion, les derniers rapports montrent clairement une diminution modérée du nombre de contrôles depuis 2014. Toutefois, cette reprise est toujours à la traîne par rapport aux chiffres de 2014 avec 150.348 contrôles, et est nettement inférieure à celle de 2006 avec 244.710 contrôles ou de 2007 avec 285.466 contrôles (c'est-à-dire les premières années de référence pour lesquelles des données de l'UE27 sont disponibles).

Enfin, comme il est dans l'intérêt des États membres de détecter et de prévenir tout danger pouvant survenir lors du transport de ces marchandises, la Commission souhaite encourager davantage d'investissements dans ce domaine, notamment pour améliorer la formation des autorités de contrôle et l'échange d'expertise et de bonnes pratiques.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 06/03/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant 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. Ce sixième rapport a été élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres ainsi que la Norvège et couvre la période 2012-2014.

Le rapport conclut que **tous les États membres procèdent à des contrôles** sur les véhicules servant au transport de marchandises dangereuses et rendent, dans l'ensemble, correctement compte de ces contrôles. D'une manière générale, **la directive 95/50/CE est appliquée correctement**.

Améliorer la présentation des rapports: en 2011, la Commission a publié une recommandation visant à remédier à certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports. Après la publication de la recommandation, les rapports se sont nettement améliorés. Toutefois, **certaines incohérences persistent:** elles concernent notamment le nombre d'infractions par catégorie de risques ainsi que la notion des sanctions infligées lorsqu'une infraction est constatée pendant un contrôle routier.

La Commission a l'intention de poursuivre ses efforts pour assurer **le respect des exigences relatives à l'établissement des rapports** et faire en sorte que la situation en la matière s'améliore progressivement chaque année.

Évolution des contrôles: les derniers rapports en date montrent que **les ressources disponibles** pour mener à bien les contrôles sont de plus en plus limitées.

Par comparaison avec la période de référence du rapport précédent (2008-2011), **le nombre de contrôles signalés a diminué chaque année**. Même si, en 2013, on a observé une augmentation de 2,6%, l'année 2014 a été marquée par un retour aux valeurs observées en 2012, à savoir 153.362 contrôles effectués.

En 2012, la part de l'Allemagne était la plus élevée (35,99%), suivie de la Pologne (13%), l'Autriche occupant de nouveau la troisième place (7,8%). Les trois États membres qui ont effectué le moins de contrôles étaient l'Estonie et Malte (0,05%), ainsi que Chypre (0,06%).

Pour prévenir les dangers que le transport de marchandises dangereuses peut présenter, la Commission souhaite encourager **l'échange de bonnes pratiques** et la poursuite des investissements dans ce domaine.

Comparaison des données: le rapport note ce qui suit:

- **le nombre d'infractions signalées est resté relativement stable** au cours de la période de référence: en 2014, une infraction dans le transport de marchandises dangereuses était confirmée ou suspectée à l'occasion d'un contrôle sur cinq, alors qu'en 2012, ce chiffre était d'un contrôle sur 4,5;
- en 2012, la moyenne dans l'UE était de 0,52 contrôle par million de tonnes-kilomètres; en 2013, elle est descendue à 0,48, soit une baisse annuelle de 9,6%, puis est remontée à 0,49 en 2014;
- **la proportion des unités non conformes a diminué**, passant de 22,12% en 2012 à 19,73% en 2014;
- lorsque des infractions ont été détectées, elles relevaient de la **catégorie la plus grave** dans 42,69% des cas et ont débouché, en 2012, sur l'immobilisation de quelque 8.875 véhicules. Les infractions relevant de ladite catégorie supposent un non-respect des dispositions de sécurité applicables entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants.

Pour conclure, le rapport note que **près de 32.000 contrôles routiers** sur les quelque 150.000 effectués chaque année ont abouti à la conclusion que l'opération de transport ne satisfaisait pas aux obligations en matière de sécurité.

Selon la Commission, le nombre élevé d'infractions signalées par les États membres pourrait être le résultat de leur politique de ciblage des contrôles, qui vise à utiliser au mieux les ressources disponibles limitées.

Les statistiques présentées ne reflètent donc pas parfaitement la situation sur le marché du transport de marchandises dangereuses dans l'UE qui, dans la pratique, est beaucoup plus sûr que les données communiquées ne le laissent paraître.

Cela étant, la Commission a commencé à analyser, conjointement avec les autorités compétentes, les **possibilités de modifier les annexes de la directive** afin d'améliorer la manière dont les données relatives aux contrôles et aux sanctions sont consignées et rapportées par les États membres.

Transports de marchandises dangereuses par route: procédures uniformes de contrôle

1993/0487(SYN) - 25/11/2013 - Document de suivi

La Commission a présenté son cinquième rapport 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. Le rapport couvre la période 2008-2011.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

Application de la directive : le rapport note que la directive 95/50/CE est transposée dans toutes les législations nationales des États membres depuis le 1^{er} janvier 1997. Les modalités concernant les rapports ont été modifiées en 2004 et les nouvelles dispositions en matière de rapports sont entrées en vigueur le 14 décembre 2005. À la suite de certaines incohérences systématiques dans l'élaboration des rapports, la Commission a publié une **recommandation** en la matière en 2011.

Tous les États membres pratiquent des contrôles sur des véhicules transportant des marchandises dangereuses et **notifient ces contrôles de manière correcte**. Les contrôles uniformisés portent sur toutes les activités de transport terrestre de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État membre ou en provenance de pays tiers, quel que soit le pays d'immatriculation de l'unité de transport.

Seules quelques incohérences mineures persistent en ce qui concerne notamment le nombre d'infractions par catégorie de risques et la Commission veille chaque année à ce que les dispositions en matière de rapports au titre de la directive 95/50/CE soient respectées et progressivement améliorées. Il peut être conclu que, **d'une manière générale, la directive 95/50/CE est appliquée correctement**.

Évolution des contrôles : les derniers rapports montrent que les **ressources** consacrées à ces contrôles dans les États membres sont de plus en plus limitées. Entre 2008 et 2011, **le nombre de contrôles a diminué de 34%**, en passant de 252.632 à 167.340.

La Roumanie, la Slovaquie et l'Autriche ont enregistré la plus forte hausse de contrôles (en pourcentage) au cours de la période couverte par le rapport, tandis que la Lettonie, la Bulgarie et la Hongrie ont enregistré les baisses les plus importantes.

En ce qui concerne le nombre de contrôles dans l'UE en chiffres absolus, l'Allemagne affichait la part la plus élevée en 2011 (34,8%), suivie de l'Espagne (11,8%) et de la Pologne (9,8%), tandis que l'Estonie (0,03%), Malte et la Lettonie (0,05%) présentaient les parts les plus faibles. En 2010, la moyenne de l'UE était de 2,54 contrôles par million de tonnes-kilomètres; en 2011, elle a diminué à 2,14, soit une baisse annuelle de 15,7%.

Proportion des unités de transport non conformes : cette proportion a augmenté, passant de 13,7% en 2008 à 21,4% en 2011. L'Espagne, la Lettonie, la République tchèque et les Pays-Bas notamment ont enregistré des hausses significatives. Cependant, 15 États membres n'ont pas connu d'augmentation de cette proportion.

La part des unités de transport non conformes varie considérablement d'un État membre à l'autre, atteignant près de 70% à Malte alors qu'elle est inférieure à 5% en Bulgarie, à Chypre, en Hongrie, en Roumanie et en Slovaquie.

Davantage d'infractions relevées : les contrôles révèlent des infractions plus fréquemment. En 2011, **un contrôle sur cinq** confirmait ou soupçonnait une infraction dans le transport de marchandises dangereuses, alors qu'en 2008, ce chiffre était d'un sur sept. Cette évolution peut s'expliquer de deux manières. Il est possible que les contrôles soient mieux ciblés pour identifier les transports en infraction, ou que les exploitants respectent moins les dispositions dans l'ensemble.

La Commission invitera les autorités des États membres à fournir **des informations sur les prévisions en matière de contrôles** et sur les facteurs influençant ces prévisions, tels que la disponibilité des ressources et le ciblage des contrôles. En outre, elle demandera des éclaircissements au sujet des taux exceptionnellement élevés de non-conformité.

Lorsque des infractions ont été détectées, **dans 44% des cas, les infractions relevaient de la catégorie la plus grave**. En conséquence, environ **9600 véhicules ont été immobilisés** en 2011 (soit 27%).

Les fréquences d'immobilisations des véhicules les plus importantes en 2011 ont été relevées en Bulgarie (68%), en Irlande (54%) et en Roumanie (53%). En Norvège 57% des infractions ont entraîné une immobilisation en 2011. L'Estonie, l'Espagne, l'Italie, Chypre, la Lettonie, Malte et la Slovaquie n'ont pas notifié d'immobilisations en 2011.

Types de sanctions : au cours des contrôles réalisés dans l'UE en 2011, 7892 avertissements ont été prononcés, 33.179 amendes ont été imposées et 3527 cas ont abouti à d'autres sanctions, notamment des procédures judiciaires, juridiques et administratives.

En 2011, **le nombre total de sanctions a diminué d'environ 4% par rapport à 2008**. Alors que le nombre d'avertissements a augmenté de 8% au cours de la période et le nombre d'amendes de 1%, les autres sanctions ont enregistré une baisse de 42%. Seules la France et la Slovaquie n'ont pas communiqué de statistiques sur les sanctions.

Nécessité de maintenir un contrôle ciblé : les États membres de l'UE appliquent un ensemble commun de dispositions pour le transport de marchandises dangereuses. Ces dispositions sont également utilisées de façon identique dans de nombreux pays tiers. Toutefois, **près de 36.000 contrôles routiers annuels** sur 170.000 ont abouti à la conclusion que l'opération de transport en cours ne satisfaisait pas aux exigences de sécurité obligatoires.

Compte tenu du danger important que suppose le transport de ces matières et de ces objets, la Commission estime qu'un contrôle ciblé de ce type de transports continue d'être indispensable.