



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 06.09.2000  
COM(2000) 517 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

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

# **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

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

### TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. HISTORIQUE
3. DIRECTIVE 95/50/CE
4. MISE EN OEUVRE DE LA DIRECTIVE PAR LES ÉTATS MEMBRES
5. RAPPORTS TRANSMIS PAR LES ÉTATS MEMBRES
6. CALCUL DES DONNÉES
7. NIVEAU DE CONTRÔLE DANS LES ÉTATS MEMBRES
8. PROPORTION DE PRESTATIONS DE TRANSPORT ENTACHÉES  
D'INFRACTION À LA LÉGISLATION
9. TYPES DE INFRACTIONS
10. TYPES DE SANCTIONS
11. CONCLUSIONS

ANNEXE I : MESURES DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE 95/50/CE PAR  
LES ÉTATS MEMBRES

ANNEXE II : SYNTHÈSE DES CONTRÔLES, INFRACTIONS ET SANCTIONS DANS  
L'UNION EUROPÉENNE

ANNEXE III : NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION D'INFRACTIONS

ANNEXE IV : NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION DE VÉHICULES  
ÉTRANGERS CONTRÔLÉS

ANNEXE V : RAPPORT CONTRÔLES-INFRACTIONS

ANNEXE VI : INFRACTIONS PAR TYPE

ANNEXE VII : SANCTIONS PAR TYPE

## 1. INTRODUCTION

La directive 95/50/CE du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route a été adoptée le 6 octobre 1995<sup>1</sup> et les États membres devaient mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 1er janvier 1997.

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.

La directive dispose que chaque État membre adresse à la Commission, pour chaque année de calendrier, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci, un rapport relatif à l'application de la directive<sup>2</sup>. Par conséquent, les premiers rapports des États membres concernant l'année 1997 devaient être envoyés au plus tard le 1er janvier 1999 et les rapports concernant l'année 1998, au plus tard le 1er janvier 2000.

La directive 95/50/CE prévoit également que la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois en 1999 et par la suite au moins tous les trois ans, un rapport relatif à l'application de la directive par les États membres<sup>3</sup>. Les États membres n'ayant pas tous rempli leurs obligations pour l'année 1997 et afin d'obtenir une image plus complète de la situation en la matière, la Commission a tenu à inclure également dans le rapport les chiffres pour 1998. Étant donné que le délai pour le dépôt des rapports par les États membres pour l'année 1998 expirait le 1er janvier 2000, la Commission ne pouvait pas présenter le présent rapport avant 2000. La Commission estime néanmoins que ce rapport, dans la mesure où il est plus complet, est plus utile et que sa remise tardive est justifiée.

## 2. HISTORIQUE

La directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route<sup>4</sup>, telle qu'elle a été modifiée<sup>5</sup>, a instauré des règles harmonisées pour le transport des marchandises dangereuses entre les États membres ainsi que pour leur transport sur le territoire national des États membres.

Les annexes techniques de la directive 94/55/CE sont, sur le plan du contenu, identiques aux annexes techniques de l'accord international ADR<sup>6</sup>. La directive 94/55/CE constitue dès lors la transposition dans le droit communautaire des dispositions techniques de l'ADR, qui fixe des

---

<sup>1</sup> JO L 249 du 17.10.1995, p. 35.

<sup>2</sup> Premier paragraphe de son article 9.

<sup>3</sup> Deuxième paragraphe de son article 9.

<sup>4</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 7, et annexes A et B publiées au JO L 275 du 28.10.1996.

<sup>5</sup> Directive modifiée par la directive 96/86/CE de la Commission du 13 décembre 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 335 du 24.12.1996, p. 43, et modifications des annexes A et B publiées au JO L 251 du 15.9.1997) et directive 1999/47/CE de la Commission du 21 mai 1999 portant deuxième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route (JO L 169 du 5.7.1999, p.1).

<sup>6</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), conclu à Genève le 30 septembre 1957, modifié pour la dernière fois en 1999.

règles uniformes pour la sécurité du transport international des marchandises dangereuses par route. La valeur ajoutée de la directive réside dans le fait qu'elle étend ces règles au transport national, afin d'harmoniser dans toute la Communauté les conditions dans lesquelles les marchandises dangereuses sont transportées par route et, partant, d'améliorer en même temps la sécurité routière au niveau national.

L'annexe A de la directive 94/55/CE énumère les marchandises dangereuses qui peuvent être acheminées par voie routière et contient des règles pour l'emballage, l'étiquetage et la description des marchandises dans les documents de transport. L'annexe B contient des dispositions relatives aux véhicules et aux opérations de transport.

### **3. DIRECTIVE 95/50/CE**

Dans le droit fil de la directive 94/55/CE, et afin d'améliorer encore le niveau de sécurité du transport des marchandises dangereuses et d'assurer qu'un nombre suffisant de contrôles soient effectués d'une manière harmonisée, le Conseil a arrêté le 6 octobre 1995 la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route. Cette directive contient la liste de contrôle harmonisée employée par les États membres, ainsi que la liste harmonisée des codes d'infraction. Ces listes permettent d'effectuer une comparaison fiable de la situation entre les États membres.

Ces contrôles uniformes concernent toutes les activités de transport de marchandises dangereuses par route sur le territoire d'un État membre ou en provenance de pays tiers, quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule. La directive vise à ce qu'une proportion représentative des expéditions de marchandises dangereuses par route fasse l'objet de contrôles aléatoires opérés sur une proportion importante du réseau routier.

À titre de mesure préventive ou après que des infractions qui compromettent la sécurité routière ont été constatées, des contrôles peuvent également être effectués dans les locaux des entreprises.

### **4. MISE EN OEUVRE DE LA DIRECTIVE PAR LES ÉTATS MEMBRES**

À la fin de 1999, tous les États membres sauf l'Irlande avaient notifié les mesures nationales de transposition de la directive sur les contrôles routiers. Il est à noter toutefois que, malgré le délai relativement long prévu pour l'accomplissement des procédures législatives, les États membres n'avaient pas encore tous arrêté leurs mesures à l'expiration de ce délai. Une liste de la législation des États membres transposant la directive figure à l'annexe I.

### **5. RAPPORTS TRANSMIS PAR LES ÉTATS MEMBRES**

Les États membres suivants ont transmis un rapport pour 1997 et/ou 1998: Belgique, Danemark, Allemagne, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche, Finlande, Suède et Royaume-Uni. La Grèce, l'Irlande et le Portugal n'ont fourni aucun rapport.

Dans leurs rapports, les États membres étaient priés d'utiliser les codes d'infraction harmonisés visés dans l'annexe II de la directive et de présenter le rapport selon le modèle prévu dans l'annexe III de la directive. Les États membres n'ont pas tous respecté ce modèle. Certains États membres ont utilisé les codes de la liste de contrôle (annexe I de la directive), tandis que d'autres s'en sont tenus à leur propre système de classement des infractions. Il a donc fallu

convertir les données en codes harmonisés. Pour les infractions qui ne correspondaient à aucun de ces 13 codes, le code 14 "autres infractions" a été utilisé.

Dans l'annexe II du présent rapport figure une synthèse des rapports nationaux. Le tableau récapitulatif contient des informations sur le nombre de véhicules contrôlés, ainsi que sur le nombre et les types d'infractions et de sanctions, toutes classées de manière géographique (que le véhicule contrôlé soit immatriculé dans l'État membre qui a effectué le contrôle, dans un autre État membre ou dans un pays tiers). Dans les types de sanctions, les cas d'interdiction de poursuivre le voyage jusqu'à élimination totale de l'infraction ont été classés dans la catégorie des avertissements.

## 6. CALCUL DES DONNÉES

Les États membres étaient tenus d'indiquer dans leur rapport une estimation du volume de transports routiers de marchandises dangereuses en tonnes transportées ou en tonnes par kilomètre. Ces données ont été utilisées dans tous les calculs. Pour les États membres qui n'ont pas fourni cette information, un pourcentage de 8%<sup>7</sup> de l'ensemble des marchandises transportées a été utilisé pour estimer le volume de marchandises dangereuses transportées<sup>8</sup>. En outre, une moyenne de 110 kilomètres par voyage<sup>9</sup> et une moyenne de 10 tonnes par chargement de marchandises dangereuses<sup>10</sup> ont été utilisées dans les calculs.

Ces données ont servi de base au calcul du nombre de voyages. Ce chiffre, mis en relation avec le nombre de contrôles dans le pays, fournit la fréquence des contrôles sur la base du nombre de voyages effectués par véhicule contrôlé. Un résumé de ces calculs figure dans l'annexe III.

## 7. NIVEAU DE CONTRÔLE DANS LES ÉTATS MEMBRES

L'un des objectifs de la directive consiste à améliorer encore le niveau de sécurité en garantissant un nombre suffisant de contrôles. Afin d'obtenir une meilleure estimation de ce facteur, la fréquence des contrôles routiers dans les États membres a donné lieu à un classement en quatre groupes. Ce procédé permet également de comparer aisément les activités de contrôle dans les États membres. Le tableau illustrant cette classification figure dans l'annexe III.

---

<sup>7</sup> Sachant que le transport des marchandises dangereuses représente environ 6 à 10% du total des marchandises transportées, une fourchette a été calculée en ce qui concerne le volume de marchandises dangereuses transportées. La valeur moyenne choisie, à savoir 8%, aboutit en pratique aux mêmes résultats en ce qui concerne les regroupements d'États membres, évoqués ci-après, que les valeurs extrêmes de 6% et de 10%.

<sup>8</sup> Les données concernant toutes les marchandises transportées proviennent de la publication d'Eurostat "1999 EU Transport in Figures - Statistical Pocketbook".

<sup>9</sup> C'est le chiffre moyen connu pour les États membres, le moyen le plus faible étant d'environ 90 kilomètres par voyage et la moyenne la plus élevée d'environ 130 kilomètres.

<sup>10</sup> Ce chiffre représente le chargement moyen réel pour l'ensemble des véhicules contrôlés dans un même État membre. Si on prend en considération, par ailleurs, qu'une partie importante du transport des marchandises dangereuses concerne des substances de la classe 3, comprenant les liquides inflammables et notamment les carburants et combustibles, qui sont transportées dans des véhicules-citernes d'une capacité de 10-30 tonnes retournant généralement à vide, on obtient la même moyenne de 10 tonnes.

Les États membres se regroupent de la manière suivante:

En **Allemagne**, en **Espagne**, aux **Pays-Bas**, en **Autriche** et en **Suède**, les véhicules sont contrôlés en moyenne plus d'une fois pour 500 voyages. Par conséquent, la probabilité de subir un contrôle est supérieure à **0,2 %** dans ces pays.

En **France**, au **Luxembourg** et en **Finlande**, les véhicules sont contrôlés en moyenne plus d'une fois pour 1000 voyages. Par conséquent, la probabilité de subir un contrôle est supérieure à **0,1 %** dans ces pays.

En **Belgique** et au **Royaume-Uni**<sup>11</sup>, les véhicules sont contrôlés en moyenne plus d'une fois pour 2000 voyages. Par conséquent, la probabilité de subir un contrôle est supérieure à **0,05 %** dans ces pays.

Au **Danemark** et en **Italie**, les véhicules sont contrôlés en moyenne moins d'une fois pour 4000 voyages. Par conséquent, la probabilité de subir un contrôle est inférieure à **0,025 %** dans ces pays.

Sur la base de ces informations, on peut conclure que, dans les pays où le nombre de contrôles est le plus élevé, la fréquence des contrôles est près de dix fois supérieure à la fréquence des contrôles dans les pays où le nombre de contrôles est le plus faible.

Afin d'évaluer l'équilibre des contrôles entre les opérateurs nationaux et étrangers, les contrôles effectués par chaque État membre et la proportion de véhicules étrangers contrôlés sont présentés dans l'annexe IV. Cette proportion est en effet très variable. Néanmoins, la proportion de véhicules étrangers contrôlés étant le plus élevée (environ 40% et plus) dans les pays de transit (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Autriche), les proportions semblent encore raisonnables compte tenu des situations géographiques. En conclusion, rien ne laisse à penser que les contrôles ne sont pas équilibrés de ce point de vue.

## **8. PROPORTION DE PRESTATIONS DE TRANSPORT ENTACHÉES D'INFRACTION À LA LÉGISLATION**

La proportion de prestations de transport entachées d'infraction à la législation a été calculée en rapportant toutes les infractions (qu'elles concernent le véhicule, le conducteur, les documents ou les marchandises transportées) au véhicule contrôlé et, dans la plupart des cas, en supposant qu'il n'y a qu'une seule infraction par véhicule. Il est possible qu'il y ait plus d'une infraction par véhicule, auquel cas on obtiendrait un chiffre artificiellement élevé. Par ailleurs, cette proportion est exacte en ce qui concerne la Belgique et la Suède, dont le chiffre est comparable à la proportion calculée pour d'autres États membres. Les informations sur la proportion d'infractions figurent à l'annexe III.

On a observé que, selon le pays, de 10% à plus de 80% des véhicules contrôlés étaient en infraction avec la législation, ce qui montre clairement que les contrôles routiers sont nécessaires et constituent un outil important pour l'amélioration de la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

---

<sup>11</sup> Le Royaume-Uni a fait savoir que 1500 contrôles ont été effectués en plus du chiffre annoncé dans son rapport, mais qu'il n'a pas conservé de statistiques sur ces contrôles supplémentaires. Ce chiffre n'a donc pas été inclus dans le calcul, mais, même s'il l'avait été, le Royaume-Uni n'aurait pas changé de groupe.

Les États membres ont été classés en quatre groupes selon la proportion d'infractions. Les États membres sont regroupés de la manière suivante:

En **Espagne** et en **France**, environ **10%** des véhicules contrôlés se trouvaient en infraction avec la législation.

En **Allemagne**, en **Italie**, au **Luxembourg** et au **Royaume-Uni**, environ **20%** des véhicules contrôlés se trouvaient en infraction avec la législation.

Au **Danemark** et en **Suède**, environ **30%** des véhicules contrôlés se trouvaient en infraction avec la législation.

En **Belgique**, aux **Pays-Bas**, en **Autriche** et en **Finlande**, plus de **40%** des véhicules contrôlés se trouvaient en infraction avec la législation.

Si l'on compare la fréquence (proportion) des contrôles avec la proportion d'infractions, aucune corrélation ne peut être établie. Ce constat est illustré dans le graphique de l'annexe V.

## 9. TYPES D'INFRACTIONS

Les types d'infractions sont classés en 13 codes harmonisés dans l'annexe II de la directive. De plus, un code 14 supplémentaire a été utilisé pour les infractions ne correspondant à aucune des 13 catégories définies. Les 14 codes utilisés sont dès lors les suivants:

1. marchandise non autorisée au transport;
2. absence de déclaration de l'expéditeur sur la conformité de la matière et de l'emballage pour le transport;
3. véhicules qui présentent, lors de leur contrôle, des fuites de matières dangereuses du fait de la non-étanchéité des citernes ou des emballages;
4. véhicules dépourvus du certificat d'agrément ou pourvus de certificats non réglementaires;
5. véhicules dépourvus de panneaux orange appropriés ou dotés de panneaux orange non réglementaires;
6. véhicules sans consignes de sécurité, ou consignes de sécurité non appropriées;
7. véhicules ou emballage non appropriés;
8. conducteur ne disposant pas d'un certificat réglementaire de formation professionnelle pour le transport de marchandises dangereuses par route;
9. véhicules dépourvus d'extincteurs;
10. véhicules ou colis dépourvus d'étiquettes de danger réglementaires;
11. véhicules dépourvus de documents de transport/d'accompagnement ou mentions relatives aux marchandises dangereuses transportées non réglementaires;
12. véhicules dépourvus d'accord bilatéral/multilatéral ou accord non réglementaire;

13. surremplissage de la citerne;
14. autres infractions.

Les chiffres relatifs aux infractions figurent dans l'annexe II et dans le graphique de l'annexe VI.

Les infractions les plus nombreuses, c'est-à-dire celles qui représentent plus de cinq pour cent environ des infractions sont les suivantes:

7. véhicules ou emballage non appropriés;
9. véhicules dépourvus d'extincteurs;
5. véhicules dépourvus de panneaux orange appropriés ou dotés de panneaux orange non réglementaires;
11. véhicules dépourvus de documents de transport/d'accompagnement ou mentions relatives aux marchandises dangereuses transportées non réglementaires;
14. autres infractions.

Chacune de ces infractions représente de 5% à 43% du total des infractions relevées.

Les types d'infractions dont la proportion n'est pas significative, c'est-à-dire qui représentent moins d'un pour cent des infractions sont les suivants:

2. absence de déclaration de l'expéditeur sur la conformité de la matière et de l'emballage pour le transport;
1. marchandise non autorisée au transport;
3. véhicules qui présentent, lors de leur contrôle, des fuites de matières dangereuses du fait de la non-étanchéité des citernes ou des emballages;
12. véhicules dépourvus d'accord bilatéral/multilatéral ou accord non réglementaire;
13. surremplissage de la citerne;

Sur la base de ces résultats, on peut conclure que les codes d'infraction énumérés à l'annexe II de la directive ne sont pas tous bien choisis, puisque la part la plus importante des infractions a dû être classée dans la catégorie "autres infractions". L'explication réside en partie dans le fait que beaucoup de points de la liste de contrôle prévue dans l'annexe I de la directive et utilisée par les forces de l'ordre ne sont pas pris en considération dans les codes d'infraction. Par exemple, lors du contrôle de l'équipement du véhicule et de l'équipement du conducteur, seule l'absence d'extincteurs est considérée comme un code harmonisé, si bien que tous les autres manquements doivent être classés comme "autres infractions". Certaines infractions de la liste des codes semblent ne pas se produire du tout, par exemple le surremplissage de la citerne. Par conséquent, il faudrait envisager de modifier de l'annexe I et de l'annexe II de la directive.

## 10. TYPES DE SANCTIONS

Les États membres utilisent quatre types de sanctions, à savoir l'avertissement, l'amende, les poursuites judiciaires et l'emprisonnement.

Les sanctions le plus généralement utilisées sont appliquées directement par les forces de l'ordre. Celles-ci comprennent l'avertissement verbal ou écrit, éventuellement complété d'une interdiction de poursuivre le voyage jusqu'à ce que l'infraction ait été éliminée, et l'amende.

Les poursuites judiciaires peuvent donner lieu à un acquittement, à une amende et, dans certains cas, à une peine de prison.

L'amende est la sanction la plus communément utilisée et représente environ 70% des sanctions infligées. Viennent ensuite les avertissements, avec ou sans obligation de prendre des mesures correctives, utilisés dans un quart des cas. Les poursuites judiciaires concernent un peu moins de 5% des cas, tandis que les peines de prison se produisent très rarement, dans un cas pour deux mille environ. Ces proportions sont illustrées dans le tableau de l'annexe II et dans le graphique de l'annexe VII.

Les statistiques relatives aux sanctions montrent que la plupart des infractions sont réputées peu graves, puisque les poursuites judiciaires et surtout les peines de prison sont rares, mais quelque 70% sont néanmoins jugées suffisamment graves pour faire l'objet d'une amende.

## 11. CONCLUSIONS

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.

L'existence même de ces contrôles incite les entreprises assurant le transport de marchandises dangereuses par route à prendre davantage de précautions pour se conformer aux règles. Il va sans dire que le nombre de ces contrôles doit être suffisant pour avoir un effet dissuasif.

La justification des contrôles ressort clairement de la proportion de véhicules contrôlés en contravention à la législation. 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 semble suffisant dans la mesure où il s'agit d'améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses et, en même temps, de renforcer l'harmonisation des pratiques dans l'ensemble de l'Union européenne.

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.

Un grand nombre d'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. Cette constatation semblerait justifier une modification des deux listes. Afin d'harmoniser davantage les contrôles sur la route en matière de transport de marchandises dangereuses dans l'Union européenne, la Commission se propose d'étudier les possibilités de modification des annexes I et II de la directive 95/50/CE. Il serait indiqué de procéder à cette révision avec les États membres après l'adoption de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/50/CE, qui instituera un comité de réglementation pour l'adaptation de ces annexes au progrès technique.

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 tient à souligner 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.

## ANNEXE I

### MESURES DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE 95/50/CE PAR LES ÉTATS MEMBRES

#### Belgique **B**

Arrêté royal du 19.10.1998 portant exécution de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route/Koninklijk besluit van 19.10.1998 ter uitvoering van de richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6.10.1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad, 26.11.1998 p. 37941

Entrée en vigueur 1.1.1999

#### Danemark **DK**

- Bekendtgørelse nr. 762 af 20.8.1996 om vejtransport af farligt gods. Trafikmin., 4.kt., j.nr. 1995-4402-32. Lovtidende A 1996 hæfte nr. 132 udgivet den 30.8.1996 s. 4579. OBEK

- Trafikministeriets cirkulære nr. 151 af 4.10.1996 om kontrol med vejtransport af farligt gods. Trafikmin., j.nr. 1995-4402-32. OCIR

Entrée en vigueur 1.1.1997

#### Allemagne **D**

Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Strasse und in den Unternehmen GGKontrollV vom 27. Mai 1997, Bundesgesetzblatt Jahrgang 1997 Teil I Nr. 35, 9.6.1997

Entrée en vigueur 1.9.1997

#### Grèce **GR**

Προεδρικό Διάταγμα αριθμός 256/99, ΦΕΚ Α αριθμός 209 της 11.10.1999

Entrée en vigueur 11.10.1999

#### Espagne **E**

Resolución de 21.11.1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera, Boletín Oficial del Estado número 303 de 17.12.1996 Página 37328 (Marginal 28065)

Entrée en vigueur 1.1.1997

## France **F**

Circulaire du Ministère du 20.10.1997 portant transposition de la directive 95/50/CE du Conseil du 6.10.1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, Journal Officiel du 4.12.1997 Page 17502

Entrée en vigueur le 4.12.1997 (il existait déjà une législation en la matière avant cette date)

## Irlande **IRL**

Carriage of Dangerous Goods by Road Act, 1998, Number 43 of 1998. Ce n'est que la première étape; la directive n'a pas encore été mise en oeuvre.

## Italie **I**

Decreto interministeriale del 3.3.1997, attuazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio dell'Unione europea concernente l'adozione di procedure uniformi in materia di controlli su strada di merci pericolose, Gazzetta Ufficiale - Serie generale - del 3.4.1997 n. 77 pag. 34

Entrée en vigueur 1.1.1997

## Luxembourg **L**

- Règlement grand-ducal du 12.7.1996 modifiant le règlement grand-ducal du 10.4.1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses, Mémorial grand-ducal A Numéro 57 du 27.8.1996, page 1774
- Règlement ministériel du 12.8.1996 modifiant le règlement ministériel du 30.6.1982 sur l'instruction, l'examen et les cours de recyclage prévus pour l'obtention du certificat de formation spéciale ADR, Mémorial Grand-Ducal A Numéro 68 du 3.10.1996, page 2030

Entrée en vigueur 1.1.1997

## Pays-Bas **NL**

Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen 1997, 29.11.1996, Staatscourant 235 of 4.12.1996

Entrée en vigueur 1.1.1997

## Autriche **A**

145. Bundesgesetz, mit dem ein Gefahrgutbeförderungsgesetz erlassen wird sowie das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Nr. 145/1998 ausgegeben am 20.8.1998

Entrée en vigueur 1.9.1998

## Portugal **P**

Decreto-Lei n.º 77/97 de 5.4.1997, Diário da República I Série A n.º 80 de 5.4.1997, página 1551

Entrée en vigueur 5.5.1997

**Finlande FIN**

- Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta/Lag om transport av farliga ämnen (719/94), 2.8.1994
- Liikenneministeriön päätös vaarallisten aineiden tiekuljetusten valvomiseksi suoritettavista tarkastuksista/Trafikministeriets beslut om kontroller för övervakning av vägtransporter av farliga ämnen (705/96), 1.10.1996
- Asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä/Förordning om transport av farliga ämnen på väg (632/96), 16.8.1996
- Landskapslag om tillämpning av vissa i riket gällande författningar rörande transport av farliga ämnen (34/76), 1.7.1976, ändring (62/95), 27.7.1995
- Landskapsförordning om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen (66/95), 27.7.1995, ändring (72/96), 7.11.1996

Entrée en vigueur 1.1.1997

**Suède S**

- Lag om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:821
- Förordning om transport av farligt gods, Svensk författningssamling (SFS) 1982:923
- Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om polisens tillsyn över väg- och terrängtransporter av farligt gods, Rikspolisstyrelsens författningssamling (RPSFS) 1996:10 FAP 338-1

Entrée en vigueur 1.1.1997

**Royaume-Uni RU**

Health and Safety at Work etc. Act 1974

Entrée en vigueur 1.1.1997 en ce qui concerne la directive 95/50/CE

## ANNEXE II

### SYNTHÈSE DES CONTRÔLES, INFRACTIONS ET SANCTIONS DANS L'UNION EUROPÉENNE

Pays d'immatriculation:	Pays de contrôle	Autres États membres de l'UE	États tiers	Non connu	Total	
Nombre de véhicules contrôlés	282577	66032	32048	4594	385251	
Nombre d'infractions	34833	11086	6407	30691	83017	
<b>Type d'infraction</b>						%
1. marchandise non autorisée	40	15	11	160	226	0,3%
2. absence de la déclaration de l'expéditeur	81	49	8	445	583	0,7%
3. fuites	26	6	1	243	276	0,3%
4. absence de certificat d'agrément	952	491	316	1045	2804	3,4%
5. absence de panneau orange	4459	1509	777	2907	9652	11,6%
6. absence de consignes de sécurité	416	127	57	1907	2507	3,0%
7. véhicule ou emballage non approprié	626	119	103	2875	3723	4,5%
8. absence de certificat de formation professionnelle	781	243	196	1212	2432	2,9%
9. absence d'extincteur	603	133	42	4371	5149	6,2%
10. absence d'étiquette de danger	263	93	73	2591	3020	3,6%
11. absence de document de transport	7237	1723	953	6350	16263	19,6%
12. absence d'accord	14	0	0	100	114	0,1%
13. surremplissage de la citerne	0	1	0	0	1	0,0%
14. autres	19217	6521	3870	6405	36013	43,4%
<u>Total</u>	34833	11086	6407	30691	83017	100,0%
<b>Type de sanction</b>						
avertissement	6292	2048	1109	3701	13150	25,5%
amende	21011	5916	3589	5381	35897	69,7%
poursuites judiciaires	1732	351	214	17	2314	4,5%
peine de prison	-	-?	-?	30	30	0,1%
non connu	79	10	-?	-?	89	0,2%
<u>Total</u>	29114	8325	4912	9129	51480	100,0%

### ANNEXE III

#### NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION D'INFRACTIONS

	Nombre de véhicules contrôlés: un véhicule sur	Nombre arrondi de véhicules contrôlés: un véhicule sur	Nombre de véhicules contrôlés pour 10 000 voyages	Proportion de véhicules en infraction
Belgique	1879	2000	5	55%
Danemark	4563	4000	3	28%
Allemagne	171	500	20	18%
Grèce	-	-	-	-
Espagne	269	500	20	12%
France	882	1000	10	10%
Irlande	-	-	-	-
Italie	8386	4000	3	24%
Luxembourg	565	1000	10	22%
Pays-Bas	380	500	20	37%
Autriche	194	500	20	83%
Portugal	-	-	-	-
Finlande	577	1000	10	50%
Suède	188	500	20	30%
Royaume-Uni	1476	2000	5	22%
Moyenne	1628			33%
Moyenne pondérée	220			22%

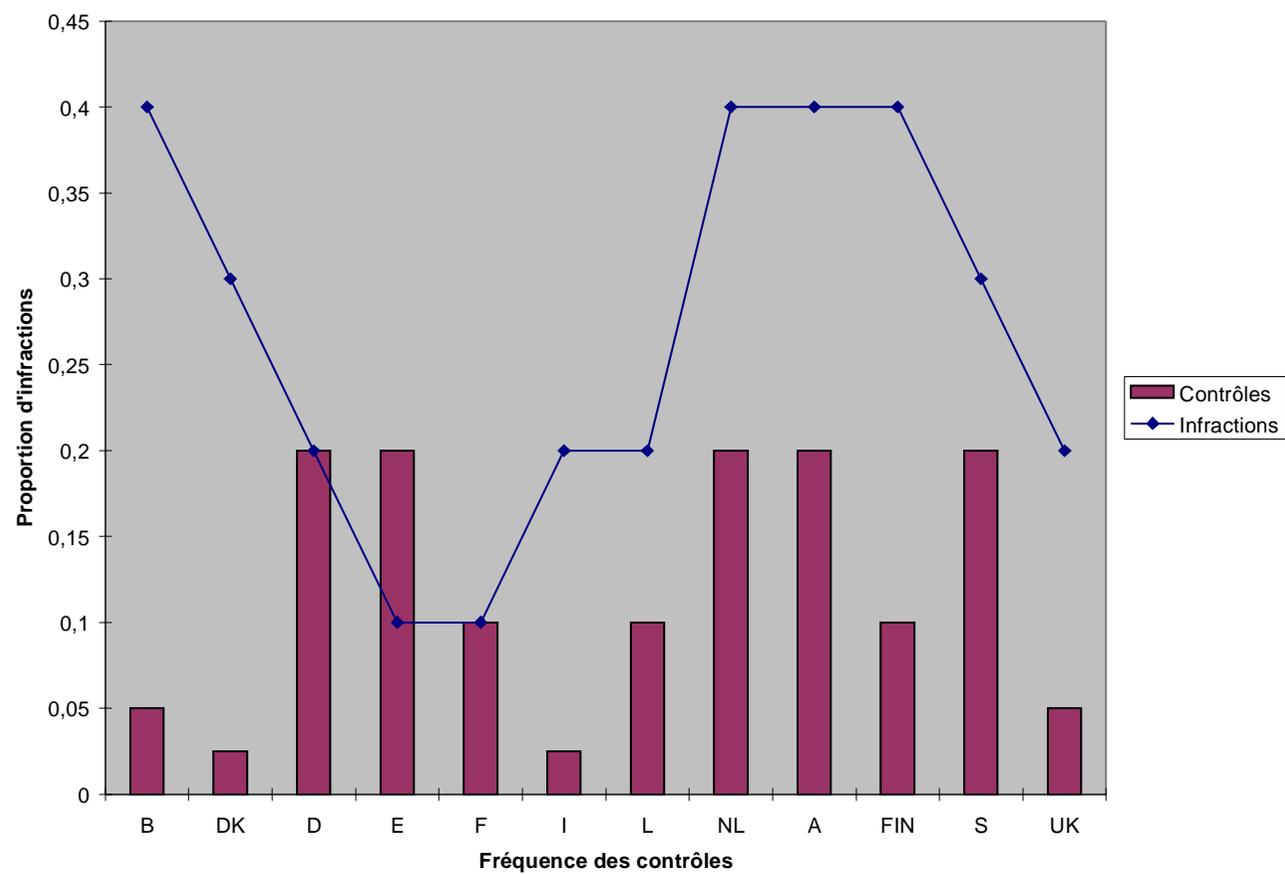
#### ANNEXE IV

### NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION DE VÉHICULES ÉTRANGERS CONTRÔLÉS

État membre	Lieu d'immatriculation des véhicules				Nombre total	Proportion de véhicules étrangers
	Pays de contrôle	Autres États membres de l' UE	Pays tiers	Non connu		
Belgique	1402	709	10	666	2787	50%
Danemark	478	47	1		526	9%
Allemagne	175986	53142	27163		256291	31%
Grèce	-	-	-	-	-	-
Espagne	45317	5959	661		51937	13%
France	15633			3928	19561	20%
Irlande	-	-	-	-	-	-
Italie	1763	28	6		1797	2%
Luxembourg	188	301	0		489	62%
Pays-Bas	3508	1988	291		5787	39%
Autriche	6282	2258	3220		11760	47%
Portugal	-	-	-	-	-	-
Finlande	2994	135	196		3325	10%
Suède	14205	1273	486		15964	11%
Royaume-Uni	14821	192	14		15027	1%
Total	282577	66032	32048	4594	385251	27%

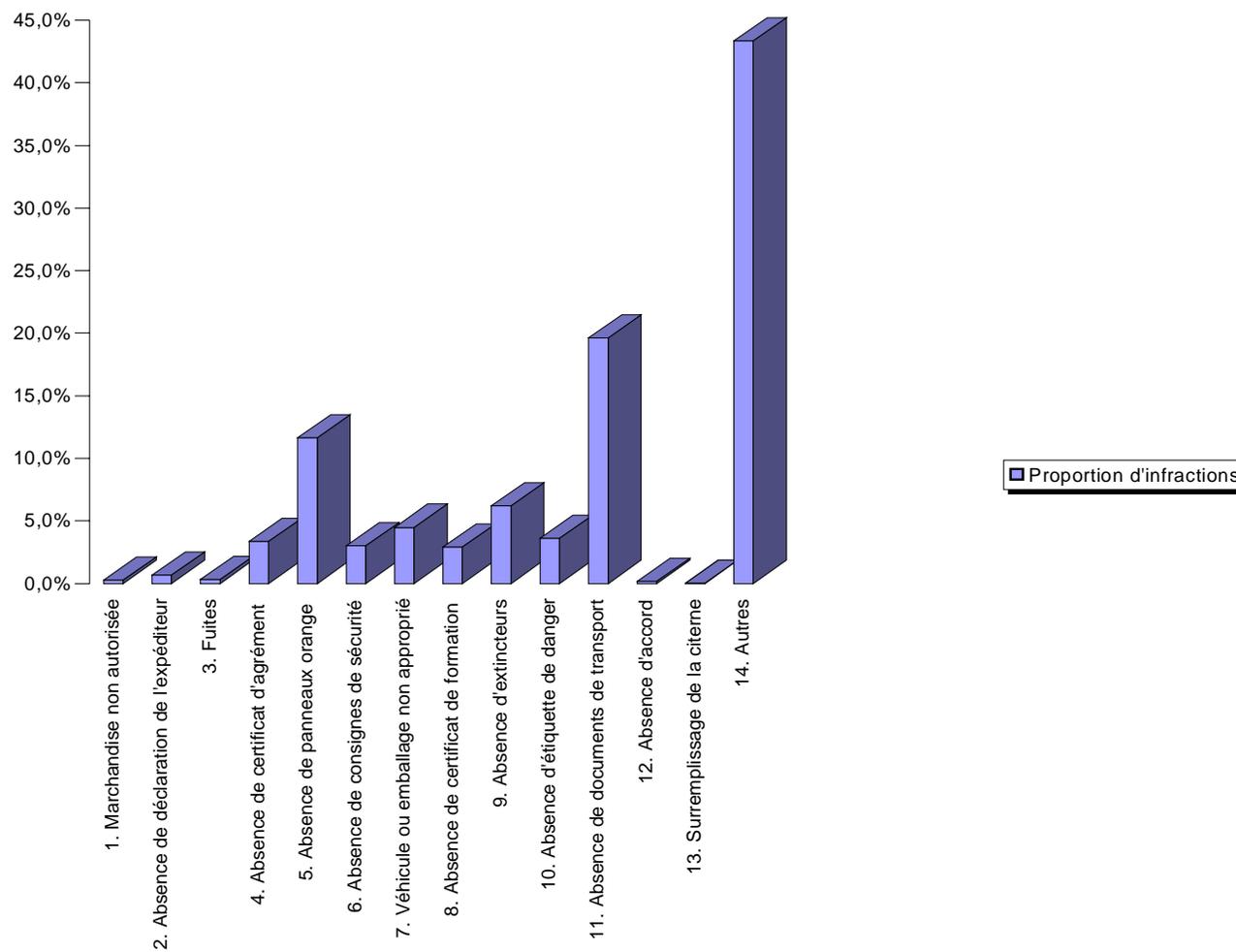
## ANNEXE V

### RAPPORT CONTRÔLES-INFRACTIONS



## ANNEXE VI

### INFRACTIONS PAR TYPE



**ANNEXE VII**

**SANCTIONS PAR TYPE**

