

027039/EU XXIII.GP
Eingelangt am 13/12/07

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.12.2007
COM(2007) 795 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**

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	3
2.	CONTEXTE.....	3
3.	DIRECTIVE 95/50/CE	4
4.	RAPPORTS ÉTABLIS PAR LES ÉTATS MEMBRES	4
5.	CALCUL DES DONNÉES.....	5
6.	FRÉQUENCE DES CONTRÔLES DANS LES ÉTATS MEMBRES	5
7.	PROPORTION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT ENTACHÉES D'INFRACTIONS À LA LÉGISLATION	6
8.	SANCTIONS	7
9.	CONCLUSIONS.....	7
	ANNEXE I: SÉRIES TEMPORELLES (1997-2005) DU NOMBRE DE CONTRÔLES EFFECTUÉS, D'INFRACTIONS CONSTATÉES ET DE SANCTIONS APPLIQUÉES DANS CHAQUE ÉTAT MEMBRE.....	8
	ANNEXE II: NOMBRE DE CONTRÔLES RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUÉS PAR DES VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (%) 2003-2005 (NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES 2004-2005).....	10
	ANNEXE III: NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION DE VÉHICULES ÉTRANGERS CONTRÔLÉS (2003-2005).....	11
	ANNEXE IV: NOMBRE D'INFRACTIONS PAR CONTRÔLE (2003-2005).....	12
	ANNEXE V: SANCTIONS PAR TYPE (2003-2005)	13

1. INTRODUCTION

La directive 95/50/CE du Conseil¹ concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route a été adoptée le 6 octobre 1995, et les États membres ont dû mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer avant le 1^{er} janvier 1997.

La directive 95/50/CE prévoit que, pour chaque année de calendrier, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci, chaque État membre adresse à la Commission un rapport relatif à l'application de la directive². Elle prévoit également que la Commission transmette au moins tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la directive par les États membres³.

Ce rapport de la Commission est élaboré à partir des rapports annuels transmis par les États membres. Le présent rapport est le troisième sur l'application de la directive 95/50/CE; il couvre la période 2003-2005. Le premier rapport⁴ couvrait la période 1997-1998 et le deuxième⁵, la période 1999-2002. En raison de l'élargissement de l'UE le 1^{er} mai 2004, dix nouveaux États membres figurent dans ce rapport. Ces États n'étaient obligés de fournir des données que pour les années 2004 et 2005.

2. CONTEXTE

La directive 94/55/CE du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route⁶, dans sa version modifiée⁷, introduit des règles harmonisées pour le transport de marchandises dangereuses entre les États membres et à l'intérieur de chaque État membre.

Le contenu des annexes techniques de la directive 94/55/CE est identique à celui des annexes de l'accord international ADR⁸. La directive 94/55/CE transpose donc en droit communautaire les dispositions techniques de l'ADR, qui définit des règles uniformes de sécurité pour les transports internationaux de marchandises dangereuses par route. La valeur ajoutée de la directive tient à l'extension de ces règles au trafic national, afin d'harmoniser les conditions de transport par route des marchandises dangereuses dans l'ensemble de la Communauté et, partant, d'améliorer la sécurité routière au niveau national.

¹ JO L 249 du 17.10.1995, p. 35, modifiée en dernier lieu par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

² Article 9, paragraphe 1, de la directive 95/50/CE.

³ Article 9, paragraphe 2, de la directive 95/50/CE.

⁴ COM(2000)517 final du 06.09.2000.

⁵ COM(2005)430 final du 15.9.2005.

⁶ JO L 319 du 12.12.1994, p. 7.

⁷ Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/111/CE de la Commission du 9 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil (JO L 365 du 10.12.2004, p. 25).

⁸ Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route conclu à Genève le 30 septembre 1957, tel que modifié, la dernière version datant de 2005.

L'annexe A de la directive 94/55/CE dresse la liste des marchandises dangereuses qui peuvent être transportées par route et édicte des règles pour l'emballage et l'étiquetage des marchandises et leur description dans les documents de transport. L'annexe B énonce les règles applicables aux véhicules et aux opérations de transport.

3. DIRECTIVE 95/50/CE

Le Conseil a adopté, le 6 octobre 1995, la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, pour faire suite à la directive 94/55/CE, améliorer encore le niveau de sécurité des opérations de transport de marchandises dangereuses par route et faire en sorte qu'un nombre suffisant de contrôles soit effectué de façon harmonisée. Cette directive comprend une liste de contrôle harmonisée à utiliser par les États membres, ainsi qu'une liste harmonisée des codes d'infraction valables jusqu'en 2004. Les annexes de la directive ont été modifiées⁹ en 2004, et les codes d'infraction ont été regroupés en trois catégories de risques à partir de 2005.

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 du véhicule. La directive vise à ce qu'une proportion représentative des expéditions de marchandises dangereuses par route fasse l'objet de contrôles aléatoires effectués sur une partie étendue du réseau routier.

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

4. RAPPORTS ÉTABLIS PAR LES ÉTATS MEMBRES

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.

États membres ayant transmis des rapports pour chaque année de la période 2003-2005	Autriche, Belgique, Danemark, Allemagne, Grèce, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Slovénie et Royaume-Uni.
États membres ayant transmis des rapports pour certaines années de la période 2003-2005 (obligatoire à partir de 2004)	République tchèque (2004-2005), Estonie (2004-2005), Hongrie (2004-2005), Lituanie (2004-2005), Lettonie (2004-2005), Malte (2005), Pologne (2005), Slovaquie (2005)
États membres n'ayant transmis aucun rapport pour la période 2003-2005	Chypre

Les États membres étaient priés de rédiger leurs rapports en utilisant les codes d'infraction harmonisés prévus à l'annexe II de la directive (jusqu'en 2004) ou les nouvelles catégories de

⁹ Directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE (JO L 367 du 14.12.2004, p. 23).

risques (en 2005), et de les présenter selon le modèle figurant à l'annexe III de la directive, qui a été modifiée en 2005. Les États membres n'ont pas tous respecté ce modèle. Certains d'entre eux 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, comme cela avait été le cas pour l'établissement des précédents rapports. En 2005, de nombreux États membres ont encore eu recours à leurs anciennes pratiques, mais certains ont utilisé les nouvelles catégories de risques. Il n'a donc pas été possible d'établir une vue d'ensemble cohérente des types d'infractions. En effet, cela aurait encore accru la part de la catégorie «autres infractions», qui représentait déjà 57,78 % du total dans le dernier rapport.

L'annexe I du présent rapport résume les rapports nationaux. Elle présente des séries temporelles du nombre de contrôles effectués, d'infractions constatées et de sanctions appliquées dans chaque État membre entre 1997 et 2005.

5. CALCUL DES DONNÉES

Les États membres étaient invités à estimer dans leur rapport le volume de marchandises dangereuses transportées par route, en tonnes ou en tonnes-kilomètres. Peu l'ont fait. On a donc procédé comme lors des rapports précédents: un pourcentage de 6 % de l'ensemble des marchandises transportées a été utilisé comme valeur moyenne constante pour estimer le volume de marchandises dangereuses transportées¹⁰. En outre, une moyenne de 110 kilomètres par voyage et une moyenne de 10 tonnes par chargement de marchandises dangereuses ont été utilisées dans les calculs.

Le nombre de voyages effectués par des véhicules transportant des marchandises dangereuses a été calculé en utilisant ces données. Ces chiffres ont été mis en corrélation avec le nombre de contrôles effectués dans le pays, pour obtenir des informations sur la fréquence des contrôles, exprimée en pourcentage du nombre de contrôles par rapport au nombre de voyages. Afin de disposer d'une base équivalente pour les différents États membres, tous les voyages ont été calculés à partir de données statistiques d'Eurostat.

6. FRÉQUENCE DES CONTRÔLES DANS LES ÉTATS MEMBRES

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

¹⁰ Les données concernant toutes les marchandises transportées proviennent de la publication d'Eurostat «EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2006». Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2007. Tableau 3.2.4c.

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. Il faut cependant remarquer qu'une part importante des moyens de contrôle disponibles dans certains États membres sert à effectuer des contrôles dans les entreprises. Ceux-ci se fondent également sur l'article 6 de la directive 95/50/CE, mais n'apparaissent pas dans les données;

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.

Il est à noter que l'État membre qui n'a pas transmis de rapport est exclu de toutes les données.

Afin de déterminer si la répartition des contrôles entre les opérateurs nationaux et les opérateurs étrangers est équitable, les contrôles effectués par chaque État membre et la proportion de véhicules étrangers contrôlés sont présentés à l'annexe III. Cette proportion est très variable. Toutefois, la part de véhicules étrangers contrôlés étant la plus importante dans les pays de transit, les proportions semblent raisonnables compte tenu des situations géographiques. En conclusion, rien ne semble indiquer que les contrôles ne sont pas équilibrés de ce point de vue.

7. PROPORTION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT ENTACHÉES D'INFRACTIONS À LA LÉGISLATION

La part des opérations de transport entachées d'infractions 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. Il peut y avoir plus d'une infraction par véhicule, auquel cas on obtient un chiffre artificiellement élevé. Cet élément doit être pris en considération lors de l'évaluation des données. Les informations sur la proportion d'infractions par contrôle durant la période 2003-2005 ont été intégrées dans un graphique, qui figure à l'annexe IV.

Si on compare les valeurs obtenues avec les résultats du rapport précédent, on peut conclure que:

1) le rapport du nombre d'infractions sur le nombre de contrôles dans l'ensemble de l'Union européenne a augmenté, passant de 0,22 (1997-1998) à 0,26 (1999-2002), puis a diminué à 0,18 (2003-2005);

2) selon le pays, le rapport du nombre d'infractions sur le nombre de contrôles pour la période 1999-2002 s'échelonne de 0,02 à plus de 2,00;

3) en Autriche, en Estonie, en Irlande, à Malte et au Portugal, ce rapport est considérablement plus élevé, pour la période 2003-2005, que la moyenne de l'UE (0,26). Dans la plupart des pays, il se situe entre 0,10 et 0,50.

Les chiffres montrent que les contrôles routiers sont nécessaires et constituent un instrument important pour l'amélioration de la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Toutefois, si on compare la fréquence des contrôles (annexe II) et la proportion d'infractions (annexe IV), aucune corrélation directe n'apparaît.

8. SANCTIONS

Les informations sur les sanctions étaient incomplètes dans de nombreux cas. L'annexe V offre un aperçu des types de sanctions dans les États membres qui ont fourni des informations. L'amende est la sanction la plus fréquente (environ 80 % des cas), suivie par l'avertissement (environ 20 %), tandis que le recours aux poursuites judiciaires est très rare.

9. CONCLUSIONS

La plupart des États membres ont effectué des contrôles sur route portant sur les transports de marchandises dangereuses pendant la période 2003-2005, mais 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 présent 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.

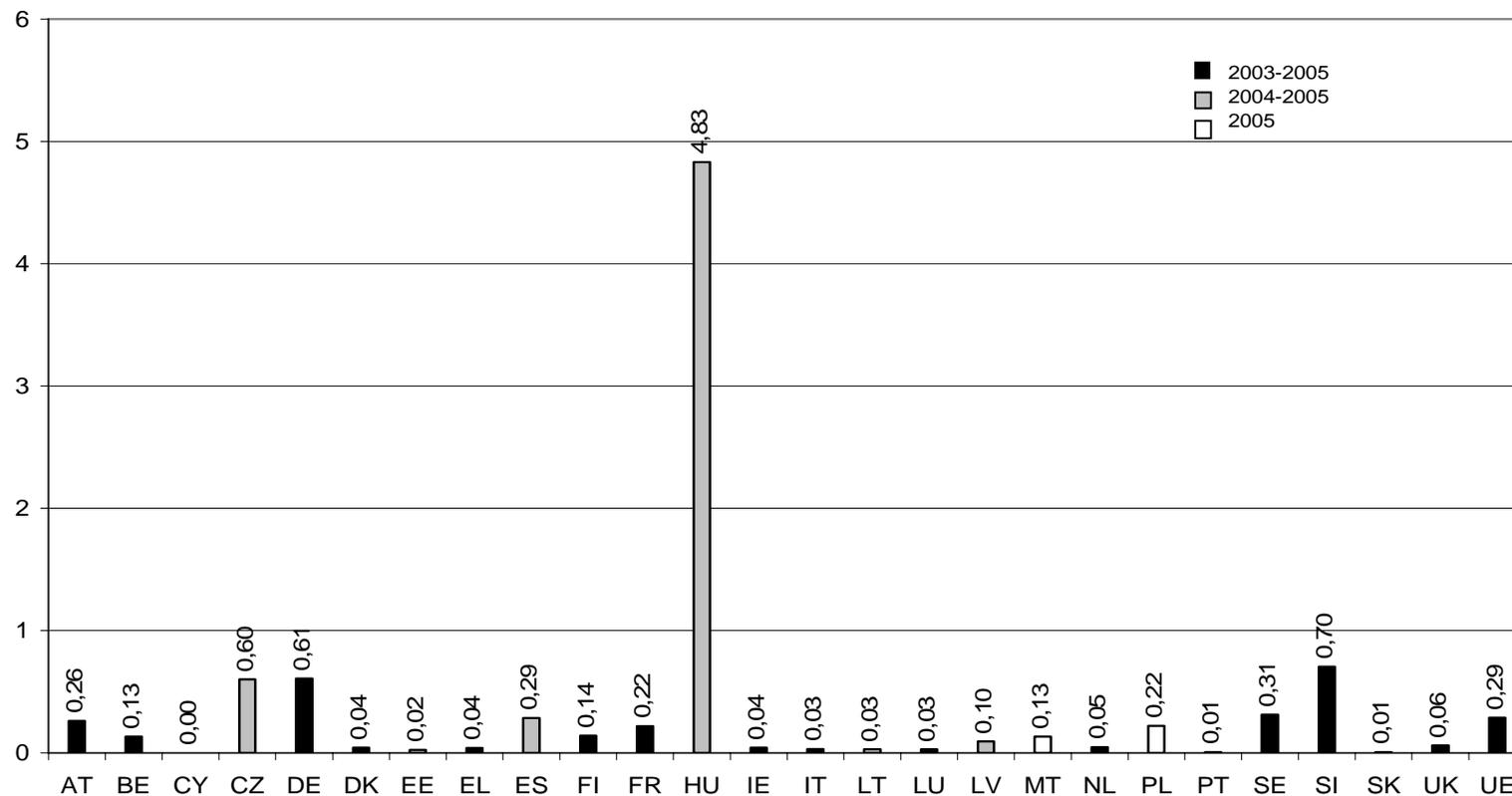
**ANNEXE I: SÉRIES TEMPORELLES (1997-2005) DU NOMBRE DE CONTRÔLES
EFFECTUÉS, D'INFRACTIONS CONSTATÉES ET DE SANCTIONS APPLIQUÉES
DANS CHAQUE ÉTAT
MEMBRE**

PAYS		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	97-99	00-02	03-05
AT	Contrôles	5698	6062	6720	7666	5940	6671	5831	5420	5273	18480	20277	16524
	Infrac.	3834	6043	11913	10542	6923	8271	13973	14653	s.o.	21790	25736	28626
	Sanctions	2317	3094	5630	7514	3825	2647	2647	5362	3041	11041	13986	11050
BE	Contrôles	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2919	3417	3835	5331	7770	10171
	Infrac.	1331	1548	2243	2450	2582	2338	1167	1445	1536	5122	7370	4148
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	1342	1306	0	0	2648
CY	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CZ	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	11334	17796	0	0	29130
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	1271	1615	0	0	2886
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	1187	855	0	0	2042
DE	Contrôles	126533	129758	131161	115786	98005	93247	106653	103975	88915	387452	307038	299543
	Infrac.	21849	24020	24351	21467	18279	19929	21556	20617	16418	70220	59675	58591
	Sanctions	19408	17701	19014	14144	14773	14903	19660	20594	16418	56123	43820	56672
DK	Contrôles	275	251	274	242	94	203	311	621	708	800	539	1640
	Infrac.	80	70	67	28	47	25	80	197	410	217	100	687
	Sanctions	66	73	67	28	40	25	32	104	232	206	93	368
EE	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
EL	Contrôles	0	0	0	0	0	0	96	211	1106	0	0	1413
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	25	21	81	0	0	127
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	29	44	136	0	0	209
ES	Contrôles	23900	28037	32849	38759	40013	34423	36782	30453	32591	84786	113195	99826
	Infrac.	3205	2975	4342	5569	6319	5087	5620	4706	3759	10522	16975	14085
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	3759	0	0	3759
FI	Contrôles	1602	1723	1437	1849	1690	1739	2394	2536	2401	4762	5278	7331
	Infrac.	573	1109	745	763	637	666	706	1057	924	2427	2066	2687
	Sanctions	776	1338	623	761	615	496	1202	1259	1002	2737	1872	3463
FR	Contrôles	19561	0	0	0	0	0	22951	28122	23341	19561	0	74414
	Infrac.	1919	0	0	0	0	0	2325	2770	2303	1919	0	7398
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	485	783	s.o.	0	0	1268
HU	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	74546	41609	0	0	116155
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	819	935	0	0	1754
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	864	717	0	0	1581
IE	Contrôles	0	0	0	0	0	435	356	375	815	0	435	1546
	Infrac.	0	0	0	0	0	269	399	429	684	0	269	1512
	Sanctions	0	0	0	0	0	203	370	395	718	0	203	1483
IT	Contrôles	0	1797	2389	2459	2514	2528	2797	3135	3963	4186	7501	9895
	Infrac.	0	440	333	347	296	247	760	1036	1353	773	890	3149
	Sanctions	0	440	333	347	296	247	0	0	0	773	890	0
LT	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	189	258	0	0	447
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	74	93	0	0	167
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	74	96	0	0	170
LU	Contrôles	203	286	203	451	454	228	313	100	190	692	1133	603
	Infrac.	52	52	4	44	37	18	122	60	114	108	99	296
	Sanctions	12	4	0	0	0	0	192	91	183	16	0	466

PAYS		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	97-99	00-02	03-05
LV	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	403	417	0	0	820
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	231	79	0	0	310
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	149	79	0	0	228
MT	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
NL	Contrôles	3521	2266	2416	3145	1429	4510	2362	2138	1949	8203	9084	6449
	Infrac.	1586	656	1275	4889	2149	3287	946	1047	898	3517	10325	2891
	Sanctions	1419	481	931	1158	711	1209	946	842	898	2831	3078	2686
PL	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	0	13505	0	0	13505
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	0	2323	0	0	2323
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	2210	0	0	2210
PT	Contrôles	0	0	0	135	150	78	67	192	171	0	363	430
	Infrac.	0	0	0	43	116	60	34	118	116	0	219	268
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	Contrôles	8125	7839	6669	7263	6283	5995	6333	5109	6375	22633	19541	17817
	Infrac.	4509	4041	3096	2929	3447	3087	2275	2138	2138	11646	9463	6551
	Sanctions	2140	2152	1758	1833	1435	1186	1462	1195	1917	6050	4454	4574
SI	Contrôles	0	0	0	0	0	0	4178	3228	2179	0	0	9585
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	736	586	359	0	0	1681
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	295	268	277	0	0	840
SK	Contrôles	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	0	83
	Infrac.	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
	Sanctions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UK	Contrôles	6011	9016	7928	7087	6616	4985	6124	4863	5762	22955	18688	16749
	Infrac.	1817	1308	1041	660	972	806	810	745	916	4166	2438	2471
	Sanctions	237	131	93	11	261	234	488	277	496	461	506	1261

■ : Pas encore État membre de l'UE / Données non requises

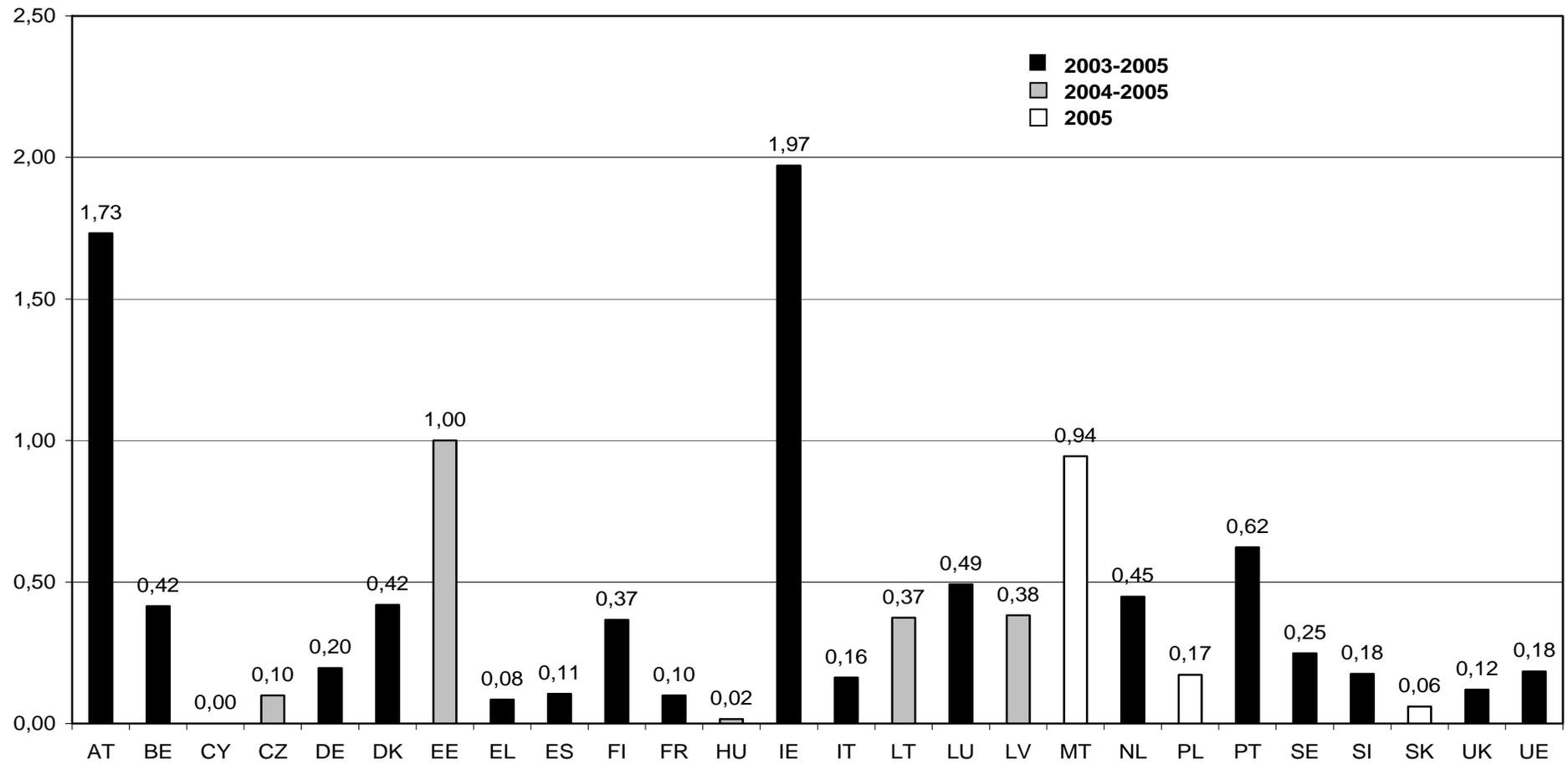
ANNEXE II: NOMBRE DE CONTRÔLES RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUÉS PAR DES VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (%) 2003-2005 (NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES 2004-2005)



**ANNEXE III: NOMBRE DE CONTRÔLES ET PROPORTION DE VÉHICULES
ÉTRANGERS CONTRÔLÉS (2003-2005)**

Pays	Pays où est fait le contrôle	Autres UE	Pays tiers	Non connu	Nombre total	% DE CONTRÔLES SUR DES VÉHICULES ÉTRANGERS
AT	8517	4874	3133	0	16524	48,46
BE	7159	2768	67	0	9994	28,37
CY	0	0	0	0	0	/
CZ	21066	6804	1260	0	29130	27,68
DE	198720	72098	28725	0	299543	33,66
DK	1314	293	33	0	1640	19,88
EE	147	4	0	0	151	2,65
EL	1362	73	67	0	1502	9,32
ES	87741	10311	1174	0	99226	11,57
FI	6109	325	897	0	7331	16,67
FR	58343	14540	1531	0	74414	21,60
HU	72110	11292	32753	0	116155	37,92
IE	731	36	0	0	767	4,69
IT	8844	547	504	0	9895	10,62
LT	325	110	12	0	447	27,29
LU	151	422	29	0	602	74,92
LV	574	215	22	0	811	29,22
MT	36	0	0	0	36	0,00
NL	4055	1320	311	0	5686	28,68
PL	10601	2054	850	0	13505	21,50
PT	379	51	0	0	430	11,86
SE	15546	2083	576	500	18705	14,22
SI	4697	2682	2206	0	9585	51,00
SK	77	6	0	0	83	7,23
UK	19632	1005	38	9	20684	5,04
UE	528236	133913	74188	509	736846	28,24

ANNEXE IV: NOMBRE D'INFRACTIONS PAR CONTRÔLE (2003-2005)



ANNEXE V: SANCTIONS PAR TYPE (2003-2005)

