Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire
https://pace.coe.int

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Doc. 240
20 mai 1954

Simplification des formalités de frontière applicables aux véhicles automobiles particuliers

Rapport
Commission des questions juridiques et des droits de l'homme
Rapporteur: M. Montgomery HYDE, Royaume-Uni

A. Exposé des motifs

1. Introduction

1. Le 1er avril 1953, la sous-commission constituée par la commission des Questions juridiques et administratives3 en vue d'étudier la possibilité de simplifier les formalités de frontière pour les voyageurs décidait que la question de la simplification des formalités de passage des véhicules automobiles aux frontières devrait faire l'objet d'un second rapport à, l'Assemblée, distinct de son rapport principal sur la simplification des formalités de passeports, du contrôle douanier et du contrôle des devises applicables aux voyageurs[1]. Par la suite, la commission des Questions juridiques et administratives a approuvé cette décision. En conséquence, la sous-commission a tenu, en août et septembre 1953, un certain nombre de réunions au cours desquelles cette question a fait l'objet d'un examen préliminaire. Le présent rapport a été adopté au cours d'une session de la sous-commission qui s'est tenue à Lyon, du 13 au 15 avril 1954. Il a été ultérieurement approuvé, à l'unanimité, par la commission des Questions juridiques et administratives, lors d'une réunion tenue à Paris, les 4 et 5 mai 1954.

2. La commission a eu communication du programme de travail des Nations Unies dans ce domaine, et elle estime que ses activités ne font pas double emploi avec l'action de cette organisation. Tout en désirant rendre hommage aux progrès réalisés par lès Nations Unies, elle incline à penser qu'il y a plus de chances d'aboutir rapidement à d'importants résultats concrets en prenant des dispositions limitées aux Etats membres 'du Conseil de l'Europe qu'en s'efforçant de parvenir à un accord sur le plan mondial. Au demeurant, elle est d'avis que toutes mesures adoptées par l'entremise du Conseil de l'Europe devraient être considérées comme autant d'étapes vers la réalisation du but final que se proposent les Nations Unies.

3. La commission a également réservé un examen attentif au rapport du Comité interparlementaire scandinave sur la simplification des formalités de frontière applicables aux véhicules automobiles, qui lui avait été communiqué par M. Edberg, Président de la délégation suédoise au Comité interparlementaire scandinave. Elle est restée en rapports étroits avec M. Edberg qui l'a tenue au courant, sur un plan non officiel, des travaux de ce Comité, et elle tient à lui exprimer sa vive reconnaissance pour le concours très précieux qu'ils lui ont apporté.

4. La commission devra en outre également exprimer sa reconnaissance pour l'aide considérable qui a été apportée à sa sous-commission par l'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile et par la Fédération internationale de l'Automobile. L'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile, qui jouit du statut consultatif, catégorie B, auprès des Nations Unies, a été invitée à soumettre ses observations sur le rapport avant son adoption par la sons-commission. Ces observations ont été présentées à la sous-commission par le Secrétaire Général adjoint de l'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile, au cours de la session qui a eu lieu à Lyon du 13 au 15 avril 1954.

5. Le présent rapport est divisé en deux parties. La première consiste en une analyse de deux instruments internationaux récents, qui tendent à uniformiser les conditions auxquelles les véhicules automobiles de tourisme peuvent être importés temporairement dans les Etats contractants. Dans la seconde partie, la commission propose de nouvelles mesures visant à simplifier ces formalités entre les Etats membres du Conseil de l'Europe.

2. PREMIERE PARTIE - Instruments internationaux récents tendant à l'uniformisation des conditions d'importation temporaire des véhicules automobiles particuliers

6. Les conditions auxquelles les véhicules automobiles particuliers peuvent, à l'heure actuelle, être importés temporairement dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, sont définies principalement par deux instruments élaborés et signés sous les auspices des Nations Unies :

L'Accord du 16 juin 1949, relatif à l'application provisoire :

a. du projet do Convention internationale douanière sur le Tourisme, applicable aux véhicules non utilisés pour le transport de personnes moyennant rémunération, ni pour le transport industriel ou commercial de marchandises avec ou sans rémunération ;

b. du projet de Convention internationale douanière sur les Véhicules routiers commerciaux, applicable aux véhicules utilisés pour le transport commercial des voyageurs ou des marchandises ;

---

1. Voir 5e Session, 1953 : Doc. 201 et Recommandation 51.

c. du projet de Convention douanière sur le Transport international des marchandises sur la route, applicable non pas aux véhicules, mais aux marchandises qu'ils transportent, et n'entrant donc pas dans le cadre de l'étude entreprise par la sous-commission chargée de l'étude de' la simplification des formalités do frontière pour les voyageurs.

La Convention sur la Circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949.

2.1. I. L'ACCORD DU 16 JUIN 1949, RELATIF ENTRE AUTRES A L'APPLICATION PROVISOIRE DU PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE DOUANIÈRE SUR LE TOURISME

2.1.1. Historique de cet Accord

7. En 1949, un certain nombre d'Etats européens constataient qu'ils étaient en mesure de donner leur accord à trois projets de conventions internationales élaborés sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe : le projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme, le projet de Convention internationale douanière sur les Véhicules routiers commerciaux et le projet de Convention douanière sur le Transport international des marchandises par la route. En conséquence, ces pays signaient le 16 juin 1949 un accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales susmentionnés, accord qui est entré en vigueur le 1er janvier 1950[2]. L'accord provisoire prévoit la possibilité de conclure des conventions mondiales et contient une disposition aux termes de laquelle, à dater du jour de leur entrée en vigueur, tout gouvernement partie à une ou plusieurs de ces conventions sera ipso facto censé avoir dénoncé l'Accord provisoire en ce qui concerne le projet de convention douanière auquel il sera devenu partie.

8. Un protocole additionnel prévoyait qu'au cas où la conclusion de conventions mondiales serait différée, l'Accord provisoire serait laissé ouvert à l'adhésion ultérieure de tous les Etats invités à participer à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles, qui s'est tenue à Genève du 23 août au 19 septembre 1949. Toutefois, aucun gouvernement non européen n'a jusqu'ici adhéré à cet accord.

9. Depuis lors, la commission des Transports et Communications du Conseil Economique et Social des Nations Unies a continué d'examiner périodiquement la situation en ce qui concerne le trafic routier international. A la suite de ces travaux, le Conseil Economique et Social a décidé de convoquer à New-York, le 11 mai 1954, une conférence gouvernementale en vue de conclure, sur le plan mondial, deux conventions relatives aux formalités douanières, applicables :

à l'importation temporaire des véhicules automobiles particuliers affectés au transport des personnes, ainsi qu'à l'équipement de ces véhicules ;

au tourisme (c'est-à-dire aux effets personnels des touristes utilisant n'importe quel moyen de transport).

10. Le projet de convention internationale mentionné à l'alinéa 1 (a) du paragraphe 6 figure parmi les documents qui serviront de bases de discussion.

2.1.2. Signataires de l'accord[3]

11. L'accord relatif à l'application provisoire des projets de Conventions internationales douanières sur le Tourisme, sur les Véhicules routiers commerciaux et sur le Transport international des marchandises par la route, a été signé par les pays suivants :

Autriche

Belgique et Luxembourg (sous réserve de ratification) [4]

---

2. Aux termes de cet Accord, un Etat signataire a la faculté de déclarer que sa signature no vaut pas pour l'ensemble des trois projets de conventions internationales.

3. Dans une communication émanant du Secrétaire Général do la Haute Commission Alliée pour l'Allemagne qui a été transmiso au Secrétariat des Nations Unies, «lo Gouvornemont fédéral allemand, avec l'approbation de la Haute Commission, a donné son accord, sous reservo do réciprocité, à l'application sur le torritoiro de la République Fedérale des trois Conventions internationales douanières sur le Tourisme, sur les Véhicules routiers coimnerciaux et sur le Transport international des marchandises par la routo ». Cotte communication a été reçuo par le Secrétariat des Nations Unies le 5 septembre 1950.

4. L'instrument de ratification de l'Union économique bolgo-luxombourgeoiso n'a pas encoro été déposé auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Danemark

France

Italie (sous réserve de ratification)[5]

Norvège

Pays-Bas (sous réserve de ratification)[6]

Royaume-Uni de Grande-Bretagne ot d'Irlande du Nord

Suisse et Liechtenstein

Tchécoslovaquie (sous réserve de ratification) [7]

La Suède a adhéré à l'Accord le 15 septembre 1950.

12. De ces trois instruments, celui qui présente le plus grand intérêt pour les travaux de la,commission est le projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme.

2.1.3. Objets du projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme dont l'Accord assure l'application

13. Le projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme fixe les conditions auxquelles les Etats contractants admettront en franchise temporaire, à charge de réexportation, les véhicules importés et utilisés pour leur usage privé par des personnes propriétaires de ces véhicules ou en ayant la jouissance et qui n'ont pas leur principale résidence sur leur territoire.

14. La Convention stipule que ces véhicules' doivent etre placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garantissant le paiement des droits et taxes d'entrée et éventuellement des amendes douanières exigibles (article 2, paragraphe 2).

15. Tenant compte du fait que les titres d'importation temporaire utilisés le plus généralement sont le carnet de passages en douane et le triptyque, le projet de Convention contient diverses propositions tendant à uniformiser le modèle et le contenu de ces documents. La commission note toutefois que, tout en se préoccupant essentiellement de l'uniformisation du carnet de passages en douane et du triptyque, le projet de convention prévoit que « les Etats contractants échangeront les informations sur le ou les modèles de titres d'importation temporaire valables sur lem1 territoire et autres que ceux figurant aux annexes de la présente Convention». La commission aura l'occasion de revenir sur cette question dans la suite du présent rapport.

16. Le carnet de passages en douane peut être utilisé pour entrer dans plusieurs pays. Sont imprimés sur la couverture (i) le nom de l'association automobile nationale qui a délivré le document, (ii) la liste des pays où le document est reconnu comme titre d'importation temporaire valable pour le véhicule en qiiestion, et (iii) les noms des associations automobiles nationales qui, dans chaque pays, se portent garantes envers les autorités douanières. Au recto de la couverture sont inscrits h nom et l'adresse du propriétaire ou de l'utilisateur du véhicule et, à l'envers1, le signalement de ce dernier. Chaque feuillet du carnet est divisé en deux volets détachables et une souche. Les deux volets contiennent le signalement du propriétaire ou de l'utilisateur et celui du véhicule, tels qu'ils figurent sur la couverture. Chaque feuillet du carnet peut ainsi être utilisé comme titre d'importation temporaire à l'entrée ou à la sortie du pays. A l'entrée, le douanier détache et conserve l'un des volets et tamponne sur la souche la date d'entrée. L'autre volet est détaché au moment où le véhicule quitte le pays et la date de sortie est tamponnée sur la souche.

---

5. L'Italie a déposé son instrument do ratification lo 26 janvier 1954.
6. Dans une déclaration signée par lo ministro des Affaires Etrangères, lo Gouvernement des Pays-Bas a indiqué que cotto réserve concernant la ratification devait être considérée comme retirée. Cotte communication à été reçue par le Secrétaire Général des Nations Unies le 10 avril 1952, et le Gouvernement des Pays-Bas est censé être devenu partio à l'Accord à cette date.
7. L'instrument do ratification do la Tchécoslovaquie n'a pas encoro été déposé auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

17. Le triptyque est d'un usage moins répandu que le carnet de passages en douane cl il ne peut être utilisé que pour un seul pays étranger. A part cela, il contient les moines indications que le carnet et sert également de titre d'importation temporaire. Le triptyque peut être utilisé pour un ou plusieurs voyages dans le pays pour lequel i! est valable. La durée de validité du triptyque varie, mais n'est en aucun cas supérieure à un an ; les carnets sont toujours valables un an.

18. Les systèmes du carnet et du triptyque reposent sur la reconnaissance, par l'administration douanière d'un pays, de garants résidant dans ce pays qui sont responsables envers elle du paiement des droits et taxes dont peuvent se rendre passibles les automobilistes étrangers. Autrement dit, lorsqu'un pays réclame le paiement des droits et taxes d'entrée exigibles (par exemple à la suite de la non-réexportation dans les délais, etc.), l'administration douanière s'adresse à l'association automobile du pays d'importation qui a assumé le rôle de garant. Cette association paie les droits et se les fait rembourser par l'association émettrice qui s'est elle-même assurée contre ce risque. Ce système fonctionne en vertu d'accords bilatéraux entre associations automobiles se garantissant mutuellement, et en vertu d'accords entre les administrations douanières et les associations de leurs pays respectifs. Au cours des trente dernières années, les associations automobiles nationales ont été reconnues comme garantes par lem propre administration douanière, et elles ont établi réseau international de garantie. Bien entendu, seules les associations nationales appartenant à ce réseau peuvent délivrer les documents douaniers susmentionnés.

19. Le prix du carnet de passages en douane et du triptyque varie selon les conditions locales. Certaines associations automobiles les délivrent gratuitement à leurs membres, les frais étant couverts par les cotisations. Au Royaume-Uni, les associations automobiles font payer trois livres sterling pour leurs services de tourisme à l'étranger, qui comprennent la fourniture d'un carnet de passages en douane, d 'un permis international de conduire, d'un certificat international pour véhicules automobiles et d'une plaque de nationalité « G B » pour la voiture. Le paiement des frais portuaires dans le Royaume-Uni, le bénéfice d'un service continental de dépannage ainsi que la fourniture de tous renseignements touristiques, itinéraires, etc., qui peuvent être nécessaires, sont également couverts par cette cotisation. Pour obtenir ces documents, il faut naturellement être membre de l'une des associations automobiles, dont la cotisation annuelle est de deux livres deux shillings.

20. Les autres dispositions du projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme traitent de la prolongation de validité et du renouvellement des titres d'importation temporaire, des visas des titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées et de la régularisation des titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées.

2.1.4. Observations de la commission

21. La commission constate que sept Etats membres du Conseil de l'Europe seulement sont parties à l'Accord. Il s'agit du Danemark, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Norvège, de la Suède et du Royaume-Uni. En outre, la République Fédérale d'Allemagne, avec l'approbation de la Haute Commission alliée, a consenti à ce que l'Accord s'applique att territoire de la République Fédérale.

22. La commission est d'avis qu'il serait peut-être opportun, pour la forme, que tous les Etats membres du Conseil de l'Europe fussent parties à cet Accord, Ce derider lui paraît cependant avoir déjà perdu beaucoup do son intérêt car le système de documents douaniers qu'il prévoit no répond pas aux nécessités dit tourisme automobile international moderne. La commission espère vivement que les propositions exposées dans la suite du présent rapport rendront cet Accord complètement superflu. Pour le moment elle recommande néanmoins :

a. que la Belgique et le Luxembourg déposent leur instrument de ratification [8] ;

b. que l'Islande, l'Irlande, la Grèce et la Turquie soient invitées à adhérer à l'Accord dès que possible.

23. La commission note, à cet égard, que, dans un protocole additionnel mentionné au paragraphe 8, les Etats signataires de l'Accord déclarent que : « Dans le cas où la conclusion des conventions mondiales envisagées... ne serait pas recommandée par la Conférence des Nations Unies, ou si cette conclusion était différée, les gouvernements contractants laisseraient le présent Accord ouvert à l'adhésion ultérieure des gouvernements invités à ladite Conférence qui désireraient être partie au dit Accord »[9]. La Grèce, l'Islande, l'Irlande et la Turquie ont été invitées à participer à la préparation des projets de conventions.

---

8. La Belgique et lo Luxembourg ont signé cet Accord sous lo nom d'Union Economique Bolgo-Luxembourgeoiso.
9. Cf. Nations Unies, Recueil des Imités, vol. 45, 1949- 1950, p. 158.

2.2. II. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE SIGNÉE A GENÈVE LE 19 SEPTEMBRE 1949

2.2.1. Historique de la Convention

24. La Convention sur la Circulation routière a été ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949. Elle remplace, sous une forme améliorée, la Convention internationale relative à la Circulation automobile, signée à Paris le 24 avril 1926, qui reste cependant le texte en vigueur dans le cas des Etats qui ne sont pas devenus parties à la Convention de 1949 [10].

2.2.2. Etats signataires de cette Convention

25. Les Etats ci-après ont signé la Convention sur la Circulation routière de 1949 : Autriche, Belgique, Danemark, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Israël, Italie, Liban, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, République Dominicaine, République des Philippines, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Union Sud-Africaine et Yougoslavie.

26. Jusqu'à présent toutefois, seize pays seulement ont déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion auprès du Secrétaire Général des Nations Unies. Ces pays sont les Etats-Unis d'Amérique, la Prance, la Suéde, la Tchécoslovaquie, Monaco, la Grèce, l'Union Sud-Africaine, le Luxembourg, les Pays-Bas, les Philippines, Cuba, l'Italie, la Cité du Vatican, la Syrie, le Vietnam et la Belgique. Le Conseil Economique et Social des Nations Unies a décidé, par la Résolution 348 (XII), que la République Fédérale d'Allemagne, qui a fait connaître son désir d'adhérer à la Convention, est admise à le faire. La Convention est entrée en vigueur le 26 mars 1952, après le dépôt, du cinquième instrument de ratification.

2.2.3. Objet de la Convention

27. Le chapitre Ier de la Convention contient des dispositions d'ordre général, et notamment une clause aux termes de laquelle « les Etats contractants, tout en conservant le droit de réglementer l'usage de leurs routes, conviennent que lesdites routes serviront à la circulation internationale dans les conditions prévues par la Convention » (article 1", para-raphe 1). Toutefois, les dispositions de la Convention ne sont pas applicables aux « automobiles ... ou aux conducteurs qui seront restés sans interruption sur leur territoire pendant une période dépassant un an » (article 1er, paragraphe 2).

28. Le chapitre II traite des règles applicables à la circulation routière, et le chapitre III de la signalisation. C'est cependant le chapitre IV qui revêt le plus d'intérêt pour la commission : il s'intitiüo « Dispositions applicables aux automobiles et aux remorques en circulation internationale » et apporte, sur deux points, une contribution marquante à la solution du problème considéré :

2.2.3.1. (a) Suppression au certificat international pour véhicules automobiles.

29. Aux termes de l'article 18, les certificats d'immatriculation nationaux, « comportant au moins le numéro d'ordre dit numéro d'immatriculation, le nom ou la marque du constructeur du véhicule, le numéro de fabrication ou le numéro de série du constructeur, la date de première mise en circulation, ainsi que le nom, le ou les pronoms et le domicile du demandeur dudit certificat », sont acceptés dans tous les Etats contractants comme attestant leur teneur jusqu'à preuve du contraire. Il est naturellement prévu que, « pour bénéficier des dispositions de la Convention, toute automobile doit être' immatriculée par un Etat contractant.. . conformément à sa législation ».

30, Cette disposition marque une amélioration sensible sur la Convention de 1926 qui-prévoyait un document spécial, le certificat international pour véhicules automobiles, reproduisant en plusieurs langues les indications fournies par les document national d'immatriculation. Le certificat international n'est valable que pour un an. Il est cependant à noter que le certificat international est encore exigé dans de nombreux cas, la Convention de 1949 n'étant pas encore ratifiée par un grand nombre de pays.

---

10. Tous les Membres du Conseil de l'Europe, y compris la Sarro, sont parties à la Convention internationale relative à la Circulation automobile signée à Paris lo 24 avril 1926. L'Islande a adhéré à cotte Convention le 15 novembro 1935 (avec effet à dater du 1 e r mars 1936) et la Turquie a déposé son instrument de ratification lo 31 mars 1934.

2.2.3.2. (b) Autorisation à tout conducteur titulaire d'impermis de conduire national de conduire sans nouvel examen sur le territoire de tous les Etats contractants.

31. Le chapitre V de la Convention a trait aux conducteurs d'automobiles en circulation. internationale. Aux termes de l'article 24, « chaque Etat contractant autorisera tout conducteur qui pénètre sur son territoire et qui remplit les conditions prévues à l'annexe 8, à conduire sur ses routes sans nouvel examen, des automobiles de la catégorie ou des catégories définies aux annexes 9 et 10, pour lesquelles un permis de conduire valable lui a été délivré, après qu'il a fait preuve de son aptitude, par l'autorité compétente d'un autre Etat contractant ou d'une de ses subdivisions, ou par une association habilitée par cette autorité ».

32. Cette disposition marque un autre progrès sur la Convention de 1926 qui prévoyait l'usage, dans tous les cas, d'un permis international de conduire. Cependant, contrairement au certificat international pour véhicules automobiles, le permis international de conduire n'est pas complètement supprimé par la Convention de 1949, et un Etat contractant peut toujours exiger d'un conducteur qui pénètre sur son territoire qu'il soit porteur d'un permis international de conduire, en particulier s'il s'agit d'un conducteur venant d'un pays où un permis de conduire national n'est pas exigé ou dans lequel le permis national qui est délivré n'est pas conforme au modèle contenu à l'annexe 9.

2.2.4. Plaque distinctive de nationalité

33. La Convention de 1949 stipule également que toute automobile doit, outre le numéro d'immatriculation, porter à l'arrière, inscrit sur une plaque ou sur le véhicule lui-même, un signe distinctif du lieu d'immatriculation de ce véhicule. Ce signe est l'indicatif, soit d'un Etat, soit d'un territoire constituant une unité distincte au point de vue de l'immatriculation (art. 20). La composition et les conditions d'apposition du signe distinctif sont déterminées dans une annexe.

2.2.5. Observations de la commission

34. La commission, reconnaissant que la Convention de 1949 constitue un instrument-clef dans le domaine de la circulation automobile internationale, estime que la première mesure urgente à prendre consiste à obtenir que les Membres du Conseil de l'Europe soient tous liés par la Convention susmentionnée.

35. Elle constate, toutefois, que, des 15 Membres du Conseil cle l'Europe, seuls la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaiune-Uni, ont signé la Convention. Parmi ces pays, seuls la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède ont jusqu'ici déposé leur instrument de ratification, la Grèce a adhéré à la Convention et la République Fédérale d'Allemagne a fait connaître son désir d'y adhérer.

36. La commission recommande en conséquence :

que le Danemark, la Norvège et le Royaume-Uni déposent sans plus attendre leur instrument de ratification ;

que l'Islande, l'Irlande, la République Fédérale d'Allemagne et la Turquie adhèrent le plus tôt possible à la Convention.

37. Il est à noter que la Turquie était représentée par des observateurs à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles, tenue à Genève du 23 août au 19 septembre 1949, qui a préparé et o̩vvert à la signature la Convention sur la circulation routière. L'Islande et l'Irlande n'étaient pas représentées à cette Conférence.

38. En outre, la commission estime indispensable que tous les Etats membres du Conseil reconnaissent la validité des permis de conduire délivrés dans les autres Etats membres, et s'abstiennent de faire usage de la faculté, que leur laisse la Convention de 1949, de continuer à exiger le permis international de conduire dans certains cas et.en particulier lorsque les permis de conduire nationaux ne sont pas conformes au modèle de permis uniformisé prévu à l'annexe 9 de la Convention de 1949 sur la circulation routière.

39. La commission est informée que la Grèce, profitant de l'option qui lui était laissée, continue à exiger de tous les automobilistes en séjour sur son territoire la présentation d'un permis de conduire international même si leur permis de conduire national est conforme à l'annexe 9 de la Convention sur la Circulation routière de 1949.

40. Le Gouvernement des Pays-Bas a annoncé qu'il reconnaîtrait jusqu'au 26 mars 1957 (c'est-à-dire à concurrence d'un délai de cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la Convention sur la circulation routière de 1949) les permis de conduire nationaux délivrés dans tous les pays ayant ratifié la Convention, même s'ils ne sont pas conformes à l'annexe 9. Le but de cette concession est de laisser aux Etats contractants le temps d'établir et de délivrer un permis de conduire conforme à l'annexe 9.

41. Il ne semble pas qu'une mesure aussi simple que la reconnaissance par tous les Etats membres des permis de conduire délivrés dans les autres Etats membres puisse entraîner des difficultés réelles. Les fonctionnaires de la police, ou autres, devraient parvenir facilement à surmonter les difficultés qui pourraient se présenter au début. On rappelle qu'en Angleterre il était possible, avant la guerre, d'acheter une étiquette gommée comportant la traduction en français ou en allemand des indications figurant sur le permis de conduire.

3. DEUXIEME PARTIE - Propositions tendant à de nouvelles simplifications

42. La commission estime, au demeurant, que l'Accord et la Convention sus-mentionnés n'apportent guère plus que l'uniformisation et la reconnaissance officielle d'un usage répandu depuis quelque temps déjà dans un nombre appréciable de pays européens. On sait par exemple que, depuis un certain temps, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège (et la Suisse) ont pratiquement cessé d'exiger le permis international de conduire ou le certificat international pour véhicules automobiles des automobilistes porteurs d'un carnet de passages en douane ou d'un triptyque.

43. La commission estime qu'au sein du groupe des pays représentés au Conseil de l'Europe, un nouveau progrès n'est pas seulement souhaitable et possible, mais apparaît comme une nécessité urgente.

44. La commission considère qu'il n'existe aucune possibilité de doivble emploi avec les travaux de la conférence des Nations Unies qui s'est ouverte à New-York le 11 mai. Elle a en effet eu connaissance des documents de cette conférence, et il ressort clairement qu'aucun changement radical n'est envisagé par rapport au système actuel du carnet de passages en douane et du triptyque. Il semble plutôt que la conférence soit susceptible d'aboutir, en cas de succès, à l'extension au monde entier, sous réserve peut-être de certains amendements, des dispositions essentielles du projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme élaboré par la Commission Economique pour l'Europe. Etant donné que presque tous les Membres du Conseil de l'Europe sont parties à l'Accord du 16 juin 1949, qui prévoit l'application provisoire du projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme, et que les autres Membres sont invités, dans le présent rapport, à y adhérer, il est peu probable que cette Conférence aboutisse à des changements importants.

45. La commission a examiné, en conséquence, la possibilité d'introduire diverses réformes qui simplifieraient le passage des véhicules automobiles aux frontières. A cet égard, elle tient à attirer l'attention de l'Assemblée sur certains faits nouveaux récemment intervenus dans ce domaine, où il faut voir des efforts louables en vue d'établir un système de contrôle plus simple et moins tracassier, mieux accordé aux relations étroites qui s'établissent entre les pays membres du Conseil de l'Europe.

3.1. Diptyque franco-italien

46. Le diptyque, document beaucoup plus simple que le triptyque ou le carnet, est utilisé depuis quelque temps pour le trafic entre la France et l'Italie ; il est délivré par les associations automobiles de ces pays. Le diptyque comporte un volet que l'automobiliste conserve, un papillon qui est collé sur le pare-brise de la voiture, et une souche qui est conservée par l'association émettrice. Le papillon porte un numéro de série, le numéro de moteur et de châssis du véhicule, et la date limite de la validité du' diptyque. La souche contient le nom de la personne à laquelle le document a été délivré, la description du véhicule et de ses accessoires, l'indication de son poids et de sa valeur, ainsi que l'engagement pris par l'automobiliste de se conformer aux règlements régissant l'importation temporaire des véhicules dans le pays visité, et de retourner ou de remettre le document en vue de son annulation dans, les 15 jours de son échéance. Le volet porte les mêmes indications que la souche.

47. L'automobiliste doit retourner le volet dans les 15 jours de l'échéance du document. Le volet est alors joint à la souche correspondante. Chaque mois, une liste de tous les documents arrivés à échéance au cours du mois précédent et qui n'ont pas été retournés, est adressée par l'association automobile émettrice à son administration douanière. Cette liste est ensuite transmise'à l'administration douanière du pays d'importation. Les associations automobiles sont responsables du paiement des droits de douanes réclamés par l'administration douanière.

48. Le grand avantage du diptyque vient de ce que l'automobiliste porteur de ce document qui se rend de France en Italie, ou vice-versa, n'est normalement pas tenu, à la frontière, de soumettre son véhicule et les documents s'y rapportant au contrôle des autorités douanières. Le papillon collé sur le pare-brise du véhicule lui permet de franchir la frontière sans subir de retard. Le prix du diptyque est de 400 francs. Il est valable trois ' mois et pour un nombre illimité de voyages.

3.2. Triptyque valable pour les pays du Benelux

49. Le triptyque autorisant l'importation temporaire dans les pays du Benelux d'un véhicule automobile n'a pas à être visé à la frontière, sauf lors de la première entrée dans l'Union et de la dernière sortie. Les automobilistes munis de ce triptyque peuvent passer d'un pays membre du Benelux à un autre et peuvent même quitter temporairement les territoires de l'Union sans qu'il soit nécessaire de faire viser le triptyque. Cette tolérance offre naturellement l'avantage d'une économie de temps appréciable lors du passage de la frontière.

3.3. Laissez-passer

50. La commission estime devoir attirer l'attention sur le fait qu'il est possible d'introduire un véhicule automobile dans certains pays sans être en possession d'un carnet ou d'un triptyque. Sur présentation des documents d'immatriculation ordinaires du véhicule aux frontières de l'Autriche, de la France, de l'Italie, de la République Fédérale d'Allemagne et de la Suisse, l'automobiliste peut obtenir, pour une somme relativement modique, un «laissez-passer» qui lui permet d'importer un véhicule pour son usage personnel pendant une certaine période (de 5 jours à 3 mois), sans avoir à payer de droits de douane ni de taxe automobile locale. Les « laissez-passer » sont délivrés à la frontière, sous la garantie d'une association automobile du pays en question. Le système repose entièrement sur une décision unilatérale des pays en cause. Toutefois, ces documents ne sont valables que pour un seul voyage. L'Assemblée sera intéressée par les détails fournis ci-après sur l'emploi du « laissez-passer » dans les Etats membres.

Autriche : On peut obtenir un « laissez- passer » ou « Vormerkschein », à la plupart des postes-frontière autrichiens, au prix de 30 schillings pour une durée de 10 jours, et de 40 schillings pour une durée de 30 jours.

République Fédérale d'Allemagne : On peut se procurer les « laissez-passer » aux frontières de la République Fédérale au prix de 2 DM ; leur validité est de 30 jours.

Italie: Les autorités italiennes délivrent des « laissez-passer » valables un mois et dont la validité peut être prorogée.

Suisse : Des « laissez-passer » valables 30 jours sont délivrés, au prix de 2 francs suisses, à tous les postes-frontière suisses. Leur validité peut être prorogée.

France : Il est possible de se procurer des « laissez-passer » à tous les postes-frontière français. Ceux-ci sont délivrés pour les durées suivantes : dix jours (prix : 400 francs) ; 20 jours (prix : 800 francs) ; un mois (prix : 1.000 francs) ; ou trois mois (prix : 2.000 francs).

France : Il est possible de se procurer des « laissez-passer » à tous les postes-frontière français. Ceux-ci sont délivrés pour les durées suivantes : dix jours (prix : 400 francs) ; 20 jours (prix : 800 francs) ; un mois (prix : 1.000 francs) ; ou trois mois (prix : 2.000 francs).

52. L'Etat français, semble-t il, ne perçoit que 15 % des recettes provenant de la délivrance de laissez-passer. Les associations automobiles responsables en France de l'administration du système font toutefois valoir qu'elles apportent chaque année une contribution financière substantielle à l'entretien des bureaux de tourisme du pays et qu'elles prêtent à l'Etat une certaine quantité de personnel pour suivre les questions afférentes à l'utilisation du laissez-passer.

3.4. Titre scandinave d'importation temporaire

53. Les automobilistes Scandinaves peuvent éviter le dérangement et les frais occasionnés par l'obtention d'un carnet ou d'un triptyque délivré par une association automobile, en utilisant en ses lieu et place le « titre scandinave d'importation temporaire »[11], valable dans les quatre pays Scandinaves[12].

---

11. E n suédois, Utfästelse.

54. Muni de ce titre, un véhicule automobile particulier immatriculé dans un pays scandinave peut être importé en franchise dans un autre pays scandinave sans qu'une association automobile ait à se porter garante du paiement éventuel des droits de douane; à la condition que le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule fasse à l'entrée une déclaration écrite par laquelle il s'engage à réexporter le véhicule dans le délai imparti ou à acquitter les droits de douane devenus exigibles. L'automobiliste doit aussi s'engager à ne pas utiliser le véhicule à des fins commerciales. Si l'automobiliste ne respecte pas l'une des obligations qu'il a souscrites en signant le titre scandinave d'importation temporaire, la police peut saisir son véhicule.

55. Le titre Scandinave d'importation temporaire peut être obtenu auprès des bureaux de douanes de tous les pays Scandinaves, ainsi qu'auprès des associations automobiles et aux postes-frontière. Il consiste en un formulaire d'une seule feuille, délivré en double exemplaire[13]. A l'entrée dans un pays scandinave, les autorités douanières en conservent un exemplaire ; l'autre, qu'elles timbrent à la date d'entrée, est conservé par le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule qui est tenu de le leur remettre à sa sortie du pays. Les pays Scandinaves n'utilisent pas un modèle de titre scandinavo d'importation temporaire absolument uniforme, mais les indications demandées et les conditions de délivrance sont identiques. Le modèle suédois est trilingue.

56. Le titre Scandinave d'importation temporaire est normalement délivré pour une durée de trois mois. Sa validité peut toutefois être portée à un an ; dans ce cas, les autorités douanières locales apposent uno mention spéciale sur le document original.

57. Il convient de noter que, par ordonnance de l'Office des Douanes suédoises en date du 6 novembre 1953 entrée en vigueur le .1er décembre 1953, le titre Scandinave d'importation temporaire peut dorénavant être validé, au moyen d'une mention spéciale à cet effet, pour plusieurs voyages en Suède.

58. Au Danemark, le titre scandinave d'importation temporaire a été supprimé par circulaire du Département des Douanes et Accises du Ministère des Finances en date du 25 avril 1953, entrée en vigueur le 1er mai 1953. Depuis cette date, les automobilistes suédois, finlandais et norvégiens se rendant au Danemark peuvent entrer dans ce pays sans documents douaniers d'aucune sorte, à la condition d'être porteurs du certificat national d'immatriculation de leur véhicule et de leur permis de conduire national.

59. Le titre scandinave d'importation temporaire èst délivré gratuitement en Finlande, en Norvège et en Suède.

60. Le Comité interparlementaire scandinave sur la simplification des formalités de frontières, dont le rapport én date du 9 janvier 1953 se trouve au Siège du Conseil de l'Europe en traduction française et anglaise non officielle, est convenu que chaque Etat scandinave devrait accorder l'admission temporaire, en franchise des droits de douane et des taxes, pour une durée maximum d'un an, aux véhicules automobiles importés pour leur usage personnel par toutes personnes n'ayant pas leur résidence normale sur son territoire. Le Comité a déclaré en outre què d'une façon générale il ne devrait y avoir aucun contrôle aux frontières interscandi-naves ni aucun formulaire à remplir. Si l'on désirait cependant, pour certains motifs, procéder au contrôle d'un véhicule, cette vérification ne devrait porter que sur les documents nationaux d'immatriculation et le permis de conduire national du conducteur. Il semble que ces propositions, qui ont déjà été acceptées par le Danemark, entreront probablement en vigueur l'été prochain dans les autres pays Scandinaves, à savoir la Finlande, la Norvège,' la Suède.

3.5. Observations de la commission

61. La commission s'accorde à reconnaître que le système du diptyque, dont peuvent bénéficier actuellement les automobilistes voyageant en France, en Italie et vice-versa, présente des avantages considérables. Elle est également convaincue que le système du laissez-passer offre, dans certains pays, un moyen simple et peu coûteux d'importer temporairement un véhicule automòbile particulier. Toutefois ces documents douaniers sont basés sur le système de la garantie financière qui est exigée par les autorités nationales.

62. La commission a le sentiment très net que le moment est venu, entre Etats membres du Conseil de l'Europe, d'examiner s'il ne serait pas possible aux autorités douanières de renoncer à exiger une garantie financière à 100 % du paiement des droits et taxes d'entrée dans le cas des véhicules automobiles particuliers importés à titre temporaire.

---

12. Aux fins do ce document, les mots « pays Scandinaves » désignent le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède.
13. Voir annexe.

63. Il convient de signaler à ce propos qu'un certain nombre de pays de l'hémisphère occidental ont renoncé à toute garantie financière.

64. L'exemple le plus notable est celui du Canada et des Etats-Unis, où les automobilistes peuvent passer la frontière pour des séjours temporaires sans documents douaniers d'aucune sorte, le seul contrôle effectué à cette frontière portant sur le certificat national d'immatriculation du véhicule et sur le permis do conduire national.

65. L'article 368 du règlement douanier du Mexique dispose que les touristes peuvent, sans avoir à fournir de garantie pour le paiement des droits, importer temporairement clans ce pays leur véhicule automobile pour une durée maximum de six mois, qui peut être prorogée par le Sous-Secrétaire d'Etat chargé du service des impôts. La seule formalité que l'intéressé doit remplir pour obtenir une autorisation, consiste à prouver, par son titre de voyage, qu'il est un touriste authentique.

66. A Cuba, aucune garantie financière, quelle qu'elle soit, n'est exigée des touristes pour l'importation temporaire des voitures automobiles, des remorques et des motocyclettes. Il suffit de présenter le titre de propriété du véhicule ou une autorisation du propriétaire légalisée par un consulat cubain, l'autorisation de mise en circulation du véhicule délivré au voyageur dans son pays d'origine. Le touriste doit s'engager par écrit à faire sortir le véhicule du territoire cubain avant l'expiration d'un délai de 180 jours, faute de quoi il aura à payer les droits et taxes correspondant à l'importation d'un véhicule de ce modèle.

67. La commission est fet momen convaincue qu'il devrait être parfaitement possible de mettre en vigueur un système semblable à celui qui existe entre le Canada et les Etats-Unis, pour les automobilistes voyageant entre les pays membres du Conseil de l'Europe. Tout conducteur en possession d'un permis de conduire délivré par les autorités de son pays, en règle, pour son véhicule, avec la législation fiscale de ce pays, et porteur d'une carte internationale d'assurance ou d'un autre titre d'assurance contre les risques aux tiers (lorsqu'une telle assurance est exigée dans le pays où il se rend), devrait pouvoir utiliser son véhicule pour une durée limitée dans le pays où il séjourne, sans frais supplémentaires et sans être tenu de se procurer des documents onéreux et complexes.

68. La commission note avec une satisfaction toute particulière qu'un tel système est déjà en vigueur au Danemark en ce qui concerne les véhicules automobiles particuliers en provenance des autres pays Scandinaves. On ne manquera certainement pas d'objecter que, supprimer tous les documents douaniers, c'est ouvrir une nouvelle ère de prospérité pour les fraudeurs. Pourtant, le système actuel n'empêche pas d'importer temporairement dans un pays un véhicule automobile immatriculé dans un autre pays en vuo de son utilisation, dans le pays d'importation, par une personne résidant dans ce pays, qui peut d'ailleurs le conserver .indéfiniment en le faisant exporter périodiquement aux fins de renouvellement de son titre d'importation temporaire.

69. La commission n'ignore pas que, faute de documents douaniers, les bureaux de douane ne pourront plus s'assurer que le règlement est respecté en ce qui concerne la durée de séjour autorisée pour les automobilistes étrangers. Elle estime toutefois que les difficultés causées aux voyageurs par le régime actuel et les frais qu'il entraîne sont hors de proportion avec les résultats obtenus. Elle suggère que les formalités afférentes à l'immatriculation des Véhicules automobiles dans les Etats membres soient rendues plus strictes si cela paraît nécessaire. On pourrait notamment exiger, dans le cas des véhicules de marque étrangère, la justification qu'une licenée d'importation a été obtenue et que les droits de; douane et taxes afférentes ont été acquittés avant la délivrance d'un certificat d'immatriculation. Pour le reste, il appartient manifestement à la police de s'opposer à l'utilisation illégale de véhicules automobiles étrangers.

70. Il convient de souligner que, ces principes une fois admis, il devient inutile de contrôler à l'entrée dans les pays membres les documents d'immatriculation nationaux de tous les véhicules automobiles particuliers et les permis de conduire de tous les conducteurs. Un système de vérifications occassionnelles analogue à celui qu'a recommandé la commission pour le contrôle douanier et le contrôle des devises devrait dès lors suffire (cf. Recommandation 51 (1953)). Ces vérifications ne devraient être effectuées qu'à l'entrée.

71. Il se pourrait toutefois que certains Etats membres éprouvent quelque difficulté à admettre immédiatement l'introduction de ces mesures, qu'ils considéreraient comme trop révolutionnaires. La commission suggère en conséquence de prévoir, pour certains pays, une période intérimaire au cours de laquelle pourrait être utilisé un document douanier similaire au titre scandinave d'importation temporaire qui a été décrit aux paragraphes 53 à 59 du présent rapport. La commission estime que le fait que les pays Scandinaves ont reconnu le caractère pratique do ce titre d'importation temporaire milite de façon convaincante en faveur de son adoption générale, en attendait que soient finalement supprimés tous les titres douaniers pour l'importation temporaire

des véhicules automobiles actuellement en vigueur. Seđ avantages.— simplicité et gratuité — ont été déjà soulignés. Peut-être pourrait-on examiner, par ailleurs, s'il y aurait intérêt à ce que ce titre eût une validité d'un an, au lieu d'être valable trois mois et renouvelable à concurrence d'un an comme le titre scandinave actuel.

72. Au cas où le titre scandinave d'importation temporaire serait adopté généralement comme titre européen d'importation temporaire, il est permis de se demander comment les autorités douanières pourraient s'assurer qu'un automobiliste rentrant d'un séjour à l'étranger est en droit de réimporter sa voiture en franchise. Au Royaume-Üni, par exemple, un automobiliste quittant actuellement ce pays sans carnet ou triptyque doit se procurer et remplir un formulaire de licence d'exportation (formulaire CD 3) et remplir aussi au bureau de douane d'embarquement, en double exemplaire, un formulaire douanier d'exportation (formulaire 29 B. Sale). Ces deux documents sont très compliqués pour le non-initié et ils ne s'appliquent pas spéciale-mont aux véhicules automobiles. En France, il faut se procurer un passavant auprès d'un bureau de douane.

73. En Norvège, en Finlande et en Suède, les voitures automobiles immatriculées dans ces pays et passant à l'étranger pour un séjour de durée limitée, doivent aussi faire l'objet d'un certificat douanier spécial comportant la description détaillée du véhicule. Au Danemark, en revanche, ce document est considéré comme inutile et le contrôle douanier des véhicules immatriculés au Danemark et rentrant de l'étranger porte exclusivement sur les documents d'immatriculation de la voiture. Le Comité interparlementaire scandinave sur la simplification des formalités de frontière applicables aux véhicules automobiles a mené sur ce point une enquête approfondie. Il a formulé ses conclusions en ces termes :

« Le Comité est informé que le contrôle exercé au Danemark sur les véhicules immatriculés dans le pays et exportés pour un usage temporaire à l'étranger, contrôle qui, comme il est dit ci-dessus, porte exclusivement sur les documents d'immatriculation desdits véhicules, n'a pas donné lieu à des abus notables. Dans ces conditions... le Comité est d'avis que tous les pays Scandinaves devraient pouvoir renoncer aux mesures spéciales de contrôle qu'ils appliquent à l'exportation et à la réimportation des véhicules exportés à l'étranger pour un usage temporaire...»

La commission fait sien cet avis et recommande que tout contrôle effectué au retour dans le pays de résidence de l'automobiliste porte exclusivement sur les documents nationaux d'immatriculation du vellicale.

74. La commission ne croit pas que les Etats membres puissent subir des pertes de recettes fiscales importantes du fait de l'adoption de ces mesures. Elle estime au contraire que la simplification des formalités amènera un développemént du trafic touristique, avec toutes les conséquences profitables que cela comporte pour le comirierce.

3.6. Assurance des automobilistes contre les risques aux tiers

75. Certains Etats membres du Conseil do l'Europe exigent que tout automobiliste, même étranger, ait contracté une assurance couvrant les risques aux tiers ; ces pays sont le Royaume-Uni, l'Islande, l'Irlande, le Danemark, la Norvège et la Suède.

76. Un projet tendant à établir un certificat d'assurance international couvrant les risques aux tiers a été élaboré sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe. Le principe qui est à la base du certificat d'assurance international est celui de la reconnaissance internationale des polices d'assurances nationales.

77. Ce système est entré en vigueur le 1er janvier 1953 et fonctionne actuellement dans les pays suivants : Belgique, Danemark, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Suède, Royaume-Uni, République Fédérale d'Allemagne (ainsi qu'en Autriche, en Finlande, en Espagne et en Suisse).

78. La commission note que l'Islande, la Grèce et la Turquie sont les seuls pays membres à ne pas appliquer ce système. Elle recommande en conséquence que l'Islande, pays où l'assurance contre les risques aux tiers est obligatoire, reconnaisse la validité de la carte internationale d'assurance automobile et que la Grèce et la Turquie prennent toutes mesures nécessaires pour permettre aux compagnies d'assurance auto-mobile de ces pays de délivrer aux titulaires de polices désirant se rendre à l'étranger une carte internationale d'assurance automobile.

79. A la demande de M. Kopf (République Fédérale d'Allemagne) il a été convenu d'insérer dans la recommandation un paragraphe invitant tous les Etats membres dans lesquels l'assurance contre les risques aux tiers n'est pas actuellement obligatoire à envisager la possi-possibilité de la rendre telle.

B. Projet de recommandation

L'Assemblée,

Ayant poursuivi l'examen de la motion pour la simplification des formalités de frontière pour les voyageurs, déposée par feu M. Jacini [Doc. 98 (1951)] ;

Désireuse de faciliter dans toute la mesure du possible le développement du tourisme international dans les pays membres du Conseil de l'Europe ;

Ayant pris connaissance du rapport du Comité interparlementaire scandinave sur la simplification des formalités de frontière applicables aux véhicules automobiles particuliers et des travaux accomplis dans ce domaine sous les auspices des Nations Unies ;

Estimant que, comme dans le cas des pays Scandinaves, il devrait êlre possible de faire de nouveaux progrès vers la suppression entre les Etats membres du Conseil de l'Europe des formalités superflues, et rıue ces améliorations doivent être considérées comme une étape vers l'objectif que se proposent les Nations Unies ;

Eu égard au rapport de la commission des Questions juridiques et .administratives (Document 240), transmis ci-joint au Comité des Ministres afin que la présante recommandation puisse être examinée à sa lumière,

Recommande au Comité des Ministres de procéder, le plus tôt possible, à l'examen des questions, exposées ci-après et d'inclure, dans le prochain rapport ou rapport supplémentaire qu'il adressera à l'Assemblée, des indications précises sür les mesures qu'il aura prises pour donner suite à cette recommandation, ainsi qu'un premier avis à son sujet ;

TITRE A

Considérant que, parmi les Etats membres du Conseil de l'Europe, seuls la Belgique, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède ont jusqu'à présent déposé leur instrument, de ratification oü- d'adhésion à là Convention sur la Circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949 ;

Ayant observé, notamment, que l'article 24 de ladite Convention autorise tout conducteur titulaire d'un permis de conduire national à conduire sans nouvel. examen sur le territoire de tous les Etats contractants, mais que cette autorisation peut être subordonnée à certaines conditions,

Recommande au Comité des Ministres :

1. que les Membres du Conseil de l'Europe qui ont signé, mais non encore ratifié, la Convention' sur la Circulation routière ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949, savoir le Danemark, la Norvège et le Royaume-Uni, déposent sans plus attendre leur instrument de ratification, et que les autres Etats membres qui ne sont pas encore liés par cette Convention, savoir l'Islande, l'Irlande, la République Fédérale d'Allemagne et la Turquie, y adhèrent dans les plus brefs délais ;
2. que ceux des Etats membres qui ne l'ont pas encore fait reconnaissent immédiatement et sans réserve la validité des permis de conduire délivrés par les autres Etats membres aux personnes ayant leur résidence principale sur le territoire desdits Etats membres ;

TITRE B

Ayant observé que l'accord signé ¡1 Genève le 16 juin 1949, qui prévoit notamment l'application provisoire du projet de Convention internationale douanière sur le Tourisme, établi par la Commission Economique pour l'Europe, n'est entré en vigueur que dans les Etats membres du Conseil de l'Europe suivants : Danemark, France, République Fédérale d'Allemagne, Italie, Pays-Bas, Norvège, Suède et Royaume-Uni ;

Exprimant l'opinion que la présente recommandation 'affecte en rien ses principales propositions, exposées au titre C ci-après, qui tendent à la modification immédiate des documents douaniers en attendant leur suppression ultérieure,

Recommande au Comité des Ministres que les Membres du Conseil de l'Europe qui ont signé, mais non encore ratifié, l'accord du 16 juin 1949, relatif à l'application provisoire du projet de Coin'cntion internationale douanière sur le Tourisme, savoir la Belgique et le Luxembourg, déposent leur instrument de ratification, et que les autres Etats membres qui ne sont pas encore liés par l'accord, savoir l'Islande, l'Irlande, la Grèce et la Turquie, y adhèrent dans les plus brefs délais ;

TITRE C

Ayant examiné différents moyens de réaliser un progrès vers une plus grande simplification, et en particulier étudié divers documents douaniers actuellement en usage dans certains Etats membres, notamment le diptyque franco-italien et le laissez-passer que peuvent se procurer les automobilistes étrangers à l'entrée sur le territoire de l'Autriche, de la France, de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse, et qui constituent l'un et l'autre une tentative louable en vue de faciliter le passage des frontières ;

Observant que, dans son rapport sur la simplification des formalités de frontière applicables aux véhicules automobiles, le Comité interparlementaire scandinave a recommandé la complète suppression des documents douaniers pour l'importation temporaire de véhicules automobiles particuliers, entre pays Scandinaves[14] et la limitation des formalités de frontière entre ces pays à la vérification occasionnelle des documents, nationaux d'immatriculation du véhicule et ' (ou) du permis de conduire national du conducteur,' et constatant que la première partie de ces propositions a déjà été mise en application au Danemark ;

Observant que cette même procédure est en vigueur pour la circulation automobile entre le Canada et les Etats-Unis ;

Rappelant que, dans le cas des pays Scandinaves, aucune garantie financière n'est actuellement exigée pour l'impprtation temporaire de véhicules automobiles particuliers et que, sauf art Danemark où cette exigence elle-même a été supprimée, les automobilistes de passage venant d'un autre pays scandinave ne sont tenus qu'à faire personnellement une déclaration écrite par laquelle ils s'engagent, notamment, à réexporter leur véhicule hors du pays en cause dans le délai imparti, ou à acquitter les droits et taxes d'entrée devenus exigibles,

Recommande au Comité des Ministres :

1. que les Etats membres du Conseil de l'Europe cessent d'exiger une garantie financière pour l'importation temporaire de véhicules automobiles particuliers par les touristes ayant leur résidence principale dans un autre pays membre ;

2. qu'ils s'assignent pour objectif final, devant être atteint aussitôt que possible, la complète suppression des documents douaniers en cas d'importation temporaire de véhicules automobiles particuliers appartenant à des touristes en provenance d'un autre Etat membre, et la limitation des formalités de frontière à la vérification occasionnelle dés documents nationaux d'immatriculation du véhicule et du permis de conduire'national du conducteur, vérification qui, autant que possible, ne devrait être effectuée qu'au point d'entrée dans un Etat membre ;

3. qu'à titre de mesure transitoire, en attendant la réalisation de cet objectif, les Etats membres qui ne s'estiment pas en mesure, à l'heure actuelle, de supprimer complètement les documents douaniers mentionnés au paragraphe précédent instituent, à l'usage des automobilistes de passage ayant leur résidence principale dans un autre Etat membre, un titre d'importation temporaire européen analogue au titre d'importation temporaire scandinave, c'est-à-dire ne nécessitant pas de garantió financière, délivré gratuitement par les bureaux de douanes et les organisations automobiles, ainsi qu'aux postes-frontière, valable pour un ou plusieurs voyages et pour trois mois au minimum et renouvelable à concurrence d'un an (voir, aux paragraphes 53 à 59 du rapport de la commission des Questions juridiques et administratives, la description du titre d'importation temporaire scandinave) ;

4. qu'après l'instauration du titre d'importation temporaire européen, tout contrôle exercé dans le pays de résidence principale d'un automobiliste, à sa rentrée dans ce pays, sur un véhicule automobile exporté temporairement, porte exclusivement sur les documents nationaux d'immatriculation de ce véhicule ;

---

14. Dans la présente recommandation, les mots «pays Scandinaves » désignent le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède.

5. qu'une conférence soit convoquée dès que possible dans le cadre du Conseil de l'Europe en vue d'examiner les mesures ci-dessus mentionnées et que, outre les Membres du Conseil de l'Europe et une délégation do l'Assemblée Consultative, les pays suivants soient invités à y participer, à condition d'avoir indiqué au préalable qu'ils sont disposés à envisager favorablement ces recommandations : Autriche, Finlande, Portugal, Espagne, Suisse et Yougoslavie ;

TITRE D

Compte tenu du système international d'assurance automobile contre les risques d'acci dents causés aux tiers, élaboré les auspices de la Commission Economique pour l'Europe et reposant sur le principe de la reconnaissance internationale des polices d'assurance nationales ;

Considérant que ce système fonctionne d'ores et déjà dans tous les pays membres du Conseil de l'Europe à l'exception de l'Islande, de la Grèce et de la Turquie ;

Considérant, en outre, que l'introduction de l'assurance obligatoire contre les risques d'accidents causés aux tiers dans ceux des Etats membres du Conseil de l'Europe où elle n'est pas actuellement en vigueur contribuerait également dans une mesure notable à faciliter le tourisme automobile entre ces pays,

Recommande au Comité des Ministres :

1. que l'Islande, pays où l'assurance contre les risques d'accidents causés au tiers est obligatoire, reconnaisse la validité de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte) et que les Gouvernements de la Grèce et de la Turquie prennent toutes mesures nécessaires pour pexTnettre aux compagnies d'assurance automobile de délivrer aux titulaires de polices se rendant à l'étranger une carte internationale d'assurance automobile ;
2. que les Etats membres dans lesquels l'assurance contre les risques d'accidents causés aux tiers n'est pas actuellement obligatoire envisagent la possibilité de la rendre telle.

C. Projet de directive de l'Assemblée

L'Assemblée charge la commission des Questions juridiques et administratives de poursuivre l'étude de la question de la simplification des formalités de frontière pour les voyageurs, y compris celles qui s'appliquent à l'importation temporaire des véhicules automobiles particuliers, et de lui soumettre le moment venu toute nouvelle recommandation qu'elle jugera opportune,

Annexe ANNEXE

Traduction de l'« Utfästelse » suédois

Les parties A et B sont remises cm bureau de la douane à l'entrée

ENGAGEMENT

relatif à un véhicule automobile immatriculé au Danemark, en Finlande ou en Norvège.

Je soussigné, propriétaire/conducteur du véhicule décrit ci-dessous, prends par la présente l'engagement sur l'honneur de réexporter ce véhicule hors de la Suède dans le délai imparti ou, à défaut, de le présenter à l'inspection de la douane dans le même délai.

Description du véhicule : ...

Genre (voiture, camion, autobus, etc.) : ...

Pays d'immatriculation : ...

Numéro d'immatriculation (lettres et numéro) : ...

Marque : ...

Numéro du châssis ou équivalent : ...

Valeur en couronnos suédoises : ... .Nombre de roues (de pneumatiques) do rechange.... avec/sans pneumatiques séparés

Pièces détachées et accessoires : Nombro do postes do radio....

Le véhicule ne doit pas otre affecté au transport des passagers (s'il est intraduit par le touristo) ni à tout autre transport profcssionnel, ni prêté ou loué à une autre personne. ..., le... 19... (signature) ... (nom en lettres capitales) ... (adresse postale)

Reservé aux Autorités douanières.

Dernière date de sortie

ENTREE Date d'entrée... SORTIE

Lieu d'entrée ...

Signature de l'agent de la douane :

Dato de sortie ...

Lieu de sortie ...

Signature de l'agent do la douane :

Partie B. — La partio B, timbrée à la date de l'entrée, est rendue au conducteur et doit être remise par lui aux autorités douanières lors de la sortie.

(Les indications qui suivent sont les mêmes que pollila ııartie A ci-dessus.)