

LES REGLES DE BASES COMMUNES A TOUTES LES SITUATIONS

Attention, règles connues avant le "Brexit" !

Formulaires

Imprimez un **cerfa n°13754*02 (déclaration de cession)**, complétez le sur place et **faites le signer au vendeur**

Par précaution, **établissez** ou faites **établir une attestation, si possible bilingue, même manuscrite, portant le nom et l'adresse du vendeur, les vôtres, les caractéristiques commerciales de la voiture et le prix de vente, datée et signée par le vendeur.**

Si le vendeur est **un professionnel, une facture** avec la TVA éventuelle doit vous être remise.

Règles fiscales

Si la **voiture provient d'un pays de l'UE**, vous n'avez **rien à demander au vendeur** ; c'est en France que le Service des Impôts vous délivrera le **"certificat de transfert d'un véhicule terrestre à moteur, imprimé modèle 1993 VT REC"**, plus communément appelé le « quitus fiscal », nécessaire à l'immatriculation. C'est gratuit.

Attention ! Si vous importez vous-même la voiture **d'un pays ne faisant pas partie de l'UE**, son achat devrait être soumis à divers droits et/ou taxes. **Renseignez-vous** auprès du **Service des Douanes avant d'acheter** pour **connaître la procédure applicable** selon le pays d'origine et **demandez au vendeur tous les documents indispensables à l'importation** de la voiture. Si vous achetez la voiture en France à un importateur, son prix de vente doit comprendre tous les frais, les droits de douane et les taxes, preuves à l'appui sur la facture.

Justificatif de conformité

Le Certificat de Conformité Européen (COC, in english) demandé par la réglementation européenne - donc française - ne peut vous être remis puisqu'il n'existait pas à l'époque de la production des Triumph. Il vous faudra obtenir des documents en faisant fonction en France.

Si vous souhaitez avoir une Carte Grise Normale (CGN), La réglementation actuelle dit bien que vous pouvez demander une attestation d'identification à la Dreal/Driee/Deal compétente « *si vous pouvez présenter ..(.).. (le) certificat d'immatriculation (d'origine) à condition qu'il comporte toutes les informations nécessaires à son immatriculation.* » mais attention, **c'est une Réception à Titre Isolé (RTI) ... et ça peut être long et compliqué ;o)**

Si vous optez pour une Carte Grise de Collection (CGC), vous devrez vous adresser à la **FFVE**, chargée de délivrer les certificats nécessaires à l'immatriculation des véhicules ne pouvant obtenir - ou n'ayant pas besoin - d'une CGN.

A noter : un Certificat DREAL vaut autant pour l'obtention d'une CGN que d'une CGC.

Dans tous les cas, **demandez au vendeur tous documents techniques, commerciaux ou administratifs** qu'il détient **se rapportant à la voiture** et permettant d'en **authentifier la conformité à un type précis** (marque et modèle) de l'époque.

Assurances

Quelque soit le pays, **assurez la voiture en France** pour le trajet retour même si, comme en Allemagne, une assurance au tiers est comprise dans les documents d'exportations remis par le vendeur. Indiquez bien le numéro de série de la voiture à l'assureur français pour éviter les confusions en cas de besoin

Paielements

La lutte contre les trafics en tous genres devient de plus en plus sévère. **Il est préférable de payer le vendeur par virement.** Si vous choisissez un **règlement en espèces, déclarez ce transfert de fonds aux Douanes à l'aller et faites porter sur la facture**, par le vendeur, **le mode de paiement effectué.**

A défaut, si vous êtes contrôlé, vous risquez de vous voir confisquer l'argent ou la voiture

LES REGLES PARTICULIERES SUIVANT LES PAYS

Attention, règles applicables avant le Brexit. A vérifier pour le Royaume Uni.

Certificat d'immatriculation (... notre "Carte Grise")

Quel que soit le pays, tous imposent l'enregistrement des voitures.

 GB	Le vendeur doit vous remettre le V5 (Registration Certificat = CG anglaise) duquel il détache un talon, le "Notification of permanent export" , qu'il devra lui-même adresser au DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency) pour déclarer la vente à l'administration anglaise.
 B	Il faut être prudent car, dans le système belge, une même voiture peut avoir eu plusieurs certificats d'immatriculation successifs (pas tous de la même forme ou couleur, en français, allemand ou flamand ;o). Assurez vous bien que celui qui vous est remis est bien le dernier en date. Vérifiez que le n° de série frappé sur la voiture est bien le même que celui porté sur la CG.
 NL	L'exportation ne peut se faire qu'après déclaration au RDW (nos Mines) par le vendeur. La carte grise est radiée et le RDW émet un certificat d'exportation qu'il doit vous remettre. Ce certificat sert également de justification auprès de la DRIRE ou de la FFVE à défaut de certificat de conformité (voir sur internet : www.rdl.nl)
 D	Une carte grise spécifique (KFZ-Schein) , est remise avec les plaques « export » pour pouvoir sortir d'Allemagne sur ses quatre roues.

Plaques d'immatriculation

Certains pays attachent les plaques au propriétaire, d'autres, comme en France, au véhicule.

 GB	Vous pouvez partir par la route avec la voiture en conservant les plaques anglaises. Il suffit de présenter des papiers conformes aux plaques en cas de contrôle en France. Attention : si la première mise en circulation est postérieure à 1972, vous devez avoir la « Road Tax » (vignette) collée sur le pare-brise pour sortir du pays.
 B	Les plaques minéralogiques belges sont attribuées au propriétaire qui peut les réemployer sur un nouveau véhicule de même catégorie. Sauf radiation, il doit donc les conserver. Vous n'avez que trois options pour rapatrier la voiture par la route : > Que le propriétaire accepte de vous les laisser pour rentrer en France , et vous devrez les lui renvoyer, > Si la voiture n'était pas classée « Ancêtre » (en plaque "O") et si la vente est conclue, faire d'abord immatriculer la voiture en France et faire faire vos plaques « françaises » pour aller la chercher ensuite. (Plan B si la voiture est en CGC : demander au vendeur de faire passer un « vrai » contrôle technique belge valable en France pour l'immatriculation, même s'il n'y est pas obligé par la réglementation de son pays) > ... ou la ramener sur un plateau ;o) !
 NL	Les plaques d'immatriculation originelles doivent être rendues par le vendeur pour être détruites. C'est à vous de monter des plaques d'immatriculation d'exportation portant le numéro inscrit sur le certificat d'exportation (Attention, validité 1 mois)
 D	Comme pour la Belgique, le propriétaire garde ses plaques. Si vous voulez rapatrier la voiture en la conduisant, il faut vous procurer des plaques « export » auprès du Verkehrsamt . Attention, il faut aller sur place, aux heures d'ouverture des guichets ! Ces plaques sont accompagnées d'une assurance au tiers obligatoire , valable, au choix, 1 ou 3 mois. Précision : Plaques et assurances ne sont pas gratuits !

Justificatif du contrôle technique

La réglementation française dit : « **Le contrôle doit avoir moins de 6 mois à la date de la demande (2 mois si une contre-visite a été prescrite) fait en France (ou dans l'Union européenne, (si le véhicule) y était immatriculé).** »
A savoir : Si vous avez l'intention de demander une **CGC**, il faut un **PV ne mentionnant pas de défauts avec contre-visite**.
Si c'est le cas, vous devrez réparer et repasser la voiture en France.
Récupérez donc le document correspondant à notre Procès-Verbal de Contrôle Technique, ne serait-ce que pour pouvoir le présenter en cas de contrôle routier en ramenant la voiture.

 GB	Le MOT
 B	Il n'y a pas, en Belgique, de contrôle technique obligatoire pour les véhicules en Carte Grise de Collection. Le document délivré vaut donc seulement attestation de passage et ne servirait à rien en France. Il faudra donc le repasser. En revanche, si la voiture est en Carte Grise Normale belge, le vendeur doit vous remettre le dernier Certificat de visite (Keuringsbewijs, en flamand) qui, lui, est recevable.
 NL	Le Contrôle technique APK
 D	Le Contrôle technique TUV

Pour les autres pays d'où il est plus rare d'importer des Spitfire, renseignez-vous auprès du consulat du pays concerné.