

1.f Comment bien « importer » une Spit en France



Toutes les Spit ne sont pas en France ! Beaucoup se trouvent chez nos voisins, et encore plus outre-atlantique.

Vu les prix de nos petites voitures, il y a peu de chance, sauf exception, qu'il y ait un intérêt financier à acheter une Spitfire aux USA, au Canada ou au Royaume-Uni. Les frais de transport, les droits de douane et la TVA grèvent lourdement le prix d'achat.

En revanche, acheter une voiture dans un des pays de l'Union Européenne ne pose guère plus de problème que d'acheter en France : pas de taxes ni de droits de douane, et les législations sont généralement harmonisées. Il faut cependant être **très prudent en cas d'achat en France d'une voiture proposée avec les papiers de son pays d'origine**. C'est souvent le cas lorsque que quelqu'un a importé une voiture, mais « oublié » de l'immatriculer... C'est toujours **très compliqué**, voire impossible à régler. Ce qui explique pourquoi les voitures dans cette situation sont souvent proposées à des tarifs peu élevés... En plus, il peut **aussi** s'agir d'un moyen de blanchir une voiture volée ! Donc, **vérifiez très soigneusement que les papiers étrangers sont bien au nom de la personne qui vous vend la voiture**, sauf si vous achetez directement auprès d'un professionnel agréé (*attention, ce n'est pas forcément le cas des dépôts-vente*).

C'est fait, vous avez trouvé votre bonheur à l'étranger ? ...il faut encore la rapatrier. Si vous n'êtes pas téméraire ou qu'elle n'est pas en état de rouler : c'est le plateau, camion ou remorque. Mais, si elle « part par la route », la tentation est forte de s'offrir sa première balade. Dans les deux cas, il faut s'assurer qu'on pourra facilement faire immatriculer la voiture en France mais aussi, si on rentre à son volant, que les codes de la route seront bien respectés, à la fois dans le pays d'origine et en France. On ne vous recommandera jamais assez, avant un achat à l'étranger, d'étudier soigneusement la réglementation du pays concerné.

LES REGLES DE BASES COMMUNES A TOUTES LES SITUATIONS

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 - comme le Royaume-Uni**  **aujourd'hui !** -, son achat sera soumis à divers droits et 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'export et à l'importation en France** de la voiture. N'oubliez pas, non plus, que pour pouvoir être immatriculé en France, un véhicule importé doit posséder un titre de circulation valable dans son pays d'origine.

À l'arrivée de la voiture sur le sol national, ces mêmes Services des Douanes vous remettront un **Certificat de dédouanement 846 A** nécessaire à son immatriculation, après paiement des droits d'entrée (10 %) et de la TVA éventuelle (20 %).

Si vous achetez la voiture en France à un importateur, son prix doit comprendre tous ces frais, 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.

À noter : une RTI vaut aussi bien 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

Quel que soit le pays, **assurez la voiture en France** pour le trajet retour même si, comme en Allemagne, une assurance au tiers est obligatoire pour l'exportation. 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 RÈGLES PARTICULIÈRES SUIVANT LES PAYS

Certificat d'immatriculation (... notre « Carte Grise »)

Quel que soit le pays, tous imposent l'enregistrement des voitures. Oui, même le Vatican ! Même si on y trouve peu de Spitfire...

 GB	Le vendeur doit vous remettre le V5 (ou <i>Registration Certificate</i>) duquel il détache un talon, la " <i>Notification of permanent export</i> ", qu'il devra lui-même adresser au DVLA (<i>Driver and Vehicle Licensing Agency</i>) pour déclarer la vente à l'administration britannique.
 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 !). 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 (" <i>Rijksdienst voor het Wegverkeer</i> ", nos Mines) par le vendeur. La carte grise est radiée et le RDW émet un certificat d'exportation qu'il doit vous remettre. Bon à savoir : ce certificat est reconnu comme Certificat de Conformité européen (voir: www.rdw.nl)
 D	Le vendeur doit vous remettre la carte grise en deux parties (le titre de propriété " <i>Fahrzeugschein</i> " et le titre de circulation " <i>Fahrzeugschein</i> ") ainsi que l' attestation de radiation (" <i>Abmeldung</i> "). Celles-ci vous permettront d'obtenir des plaques d'exportation auprès du <i>Verkehrsamt</i> , pour pouvoir sortir d'Allemagne sur vos quatre roues. Autrement, il faudra emporter la voiture sur un plateau.

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 suffira de présenter les papiers britanniques en cas de contrôle, y compris en France. NB : les Spitfire, étant toutes âgées de plus de 40 ans, sont dispensées du paiement de la taxe " <i>Vehicle Excise Duty</i> ".
 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 « <i>Ancêtre / Old-timer</i> » (Immatriculation en 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 <i>Ancêtre</i> : demander au vendeur de faire passer un <u>vrai</u> 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 originales 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 temporaires d'exportation "Ausfuhrkennzeichen" auprès du <i>Verkehrsamt</i> . Attention, celles-ci sont payantes (environ 80 €), et il faut aller sur place, aux heures d'ouverture des guichets ! Pour les obtenir, il faudra d'abord avoir souscrit une assurance au tiers obligatoire ("Versicherungs") auprès d'un assureur allemand ou de l' ADAC (www.adac.de), valable pour la durée de validité des plaques. Sinon, l'option plateau reste toujours possible...

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) et doit avoir été fait en France (ou dans l'Union européenne, si le véhicule y était immatriculé). »
À 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 au CT 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 " reste obligatoire pour circuler avec les plaques anglaises, mais prévoyez un CT en France pour l'immatriculation car, depuis le <i>Brexit</i> , il n'est plus reconnu comme CT européen.
 B	Si la voiture est en carte grise belge normale , le vendeur doit vous remettre le dernier Certificat de visite (ou " <i>Keuringsbewijs</i> ", en flamand). Si la voiture est immatriculée en <i>Ancêtre / "Old-timer"</i> , il n'y a pas de contrôle technique obligatoire , ni à la vente, ni pour circuler. Vous pouvez demander à ce qu'il soit passé, mais attention : certains contrôleurs belges proposent des inspections techniques sans valeur légale. Le document délivré ne servirait à rien en France.
 NL	Le contrôle technique "Algemene Periodieke Keuring" ou APK est obligatoire, sauf pour les véhicules âgés de plus de 50 ans. Comme pour la Belgique, le cas échéant, vous pouvez demander à ce qu'il soit passé.
 D	Le contrôle technique "Hauptuntersuchung" ou HU , obligatoire, s'obtient auprès d'un centre TÜV, ou de contrôleurs privés comme Dekra, KÜS ou GTÜ. Il est indispensable pour l'obtention des plaques export. Un disque indiquant la date du prochain contrôle doit être apposé sur la plaque d'immatriculation arrière

Pour les autres pays, **renseignez-vous auprès du consulat** du pays concerné, ou contactez un club local.