

ACHAT À L'ÉTRANGER

Gare aux pièges !

Parfois présentés comme un vivier infini d'autos, les pays étrangers ne sont pas nécessairement l'eldorado que l'on imagine. Taxes, formulaires, homologation, revenons sur les pièges à éviter, et mettons les points sur les i.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Il y a de cela 5 ou 10 ans, l'Italie et l'Allemagne étaient considérées comme des terres de conquête : de vrais viviers de Porsche où les prix étaient plus faibles. D'ailleurs, de très nombreux spécialistes allaient s'approvisionner sur les marchés étrangers et importaient en France les Porsche qui finissaient dans votre garage. La raison invoquée était simple : les autos sont moins chères qu'en France, il est donc plus facile de trouver des Porsche à un prix abordable pour satisfaire les clients français. Et puis, étant donné l'ampleur du marché allemand, il y avait l'embaras

du choix. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous parlons d'importation : il fut un temps où la mode était à l'importation massive de modèles anciens en provenance des Etats-Unis, le jeu des taux de change rendant les autos libellées en dollars assez peu chères. Voitures moins chères, embarras du choix : nous revenons au même point. Et aujourd'hui, ce phénomène est a priori accentué par le fait que les allemands ne soient pas punis par un malus écologique sur les voitures les plus polluantes. Mais vous allez voir que dans les faits, rien n'est simple. →



UN POINT SUR LE MALUS ÉCOLOGIQUE

Comment ça marche si on importe de l'étranger ?

Nous ne vous apprenons pas grand-chose en vous rappelant qu'aujourd'hui, la législation sur les voitures neuves vous oblige à vous acquitter d'un malus écologique en fonction du niveau d'émissions polluantes de la voiture que vous achetez. A l'exception des modèles hybrides et électriques, toutes les Porsche seront concernées de près ou de loin par ce malus, et tout acheteur de 911 neuve devra s'acquitter d'une taxe punitive d'un montant de 40 000 €. Pour éviter cette taxation, il existerait visiblement des pirouettes légales qui consisteraient à acheter son auto au Luxembourg, en Andorre, à Monaco et de l'immatriculer sur place, à condition de gérer ou d'avoir une société sur place. Nous ne sommes pas avocats et n'avons pas étudié le processus plus avant, notre rôle n'est pas d'expliquer à nos lecteurs comment se soustraire à l'impôt, aussi injuste soit-il. Mais du coup, il faut bien poser la question : puisque les allemands et les luxembourgeois n'ont pas de malus écologique, pourquoi ne pas simplement importer une auto allemande pour la faire immatriculer en France ? La réponse est simple : ce serait beaucoup trop beau ! Franck Plecy, responsable homologation chez Porsche France nous rappelle le fonctionnement de la législation : « Le malus doit être payé à la première immatriculation en France, pour ne pas léser les français qui achètent une voiture neuve. L'acheteur devra donc payer le malus en prenant en compte une décote de 10 % par année d'utilisation. » Autrement dit, si vous importez une 992 de 2021 avec un prix de départ de 140 000 € dans un centre Porsche Allemand, vous devrez également payer le malus écologique qui était en vigueur au cours de l'année 2020. Mais comme l'auto a désormais un an, vous pourrez retirer 10% à ce montant. Puisque le malus était de 30 000 € en 2020, vous devrez donc payer un malus écologique de 27 000 € en 2021. Tout d'un coup, l'affaire paraît moins rentable... Il fallait donc rappeler que même si la 992 en question a été immatriculée en Allemagne, en Andorre, à Monaco etc. vous devrez payer le malus une fois qu'elle franchira les portes du service d'immatriculation.

Quand arrête-t-on de payer le malus ?

Avec une dégressivité de 10% du montant initial chaque année, il faut donc attendre dix ans pour ne plus subir le malus écologique. En attendant, les vendeurs s'efforcent



Une GT3 Touring neuve venue d'Allemagne ? N'oubliez pas qu'il faudra payer le malus en France.

de répercuter le prix du malus dans le prix des voitures, donc le mal est fait, le marché est totalement dérégulé. Il nous semblait important de le préciser, car rappelons que les premiers malus écologiques étaient entrés en vigueur en 2008. Aujourd'hui, si vous faites importer une 991 Phase 2 qui n'a jamais été immatriculée en France, vous devrez payer un malus. Il sera certes très modeste et n'aura rien à voir avec le coup de massue que représente le malus sur une 992 de 2021, mais sachez-le.

MALUS POUR UN ACHAT D'OCCASION À L'ÉTRANGER		
ANNÉE	MONTANT DU MALUS À L'ÉPOQUE	MALUS À PAYER AUJOURD'HUI
2008	2 600 €	0
2009	2 600 €	0
2010	2 600 €	0
2011	3 600 €	0
2012	3 600 €	0
2013	3 600 €	360 €
2014	5 000 €	1 000 €
2015	5 000 €	1 500 €
2016	5 000 €	2 000 €
2017	6 500 €	3 250 €
2018	6 500 €	3 900 €
2019	10 500 €	7 350 €
2020	20 000 €	16 000 €
2021	30 000 €	27 000 €
2022	40 000 € (Plafonné à 50% du prix de la voiture)	40 000 €
2023	50 000 €	



Les 992 de 2021 souffrent d'un malus bien plus élevé que sur les modèles 2019. Du coup, elles sont moins demandées en occasion.



Les voitures en provenance de l'Union Européenne respectent les normes françaises et peuvent être immatriculées facilement.

Faut-il acheter une voiture venue de l'étranger ?

En soi, il n'y a aucun problème. Il y a une différence entre acheter une voiture venue de l'étranger, et acheter une voiture à l'étranger. Acheter une voiture venue de l'étranger et immatriculable sur le sol français ne pose aucun problème. Sans vouloir tirer la couverture à moi, mon Boxster provient de Suisse, un pays qui ne fait pas partie du marché unique Européen. Cela veut dire que les démarches pour faire venir un véhicule de Suisse sont un peu plus longues. Mais au fond, je m'en fiche pas mal, le spécialiste indépendant qui me l'a vendu s'est chargé de tout pour moi. Et ça change absolument tout ! Si jamais l'envie vous prend de faire venir un véhicule de l'étranger, David Marciano, dirigeant du spécialiste parisien Speed Star, nous rappelle toutes les étapes à franchir : premièrement, il va falloir fournir la facture au service des impôts afin qu'il vous fournisse un « quitus fiscal ». Un document qui vous permettra de prouver que la TVA a été payée, et donc que vous n'avez pas contourné les règles douanières et fiscales de l'Hexagone. Bon, et ensuite, il va falloir penser à la rapatrier en France : soit vous faites appel à un transporteur, soit vous ramènerez votre Porsche par la route. Et quid de l'assurance ? Y avez-vous pensé ? Bon, allez, supposons que vous ayez fait tout cela. Je dis bien supposons ! Eh bien maintenant, gardez bien en tête que vous n'aurez quasiment aucun recours contre le vendeur si vous réalisez qu'il y a un vice caché. Eric Goertz, gérant du spécialiste français PZRO, nous explique la subtilité : « en cas de litige, on entre dans le cadre du droit international, ce sont des mois ou des années de procédures. » Autrement dit, s'il y a un souci avec la voiture, applique-t-on les lois du client installé en France, ou celles du vendeur installé en Allemagne ? Sans oublier le fait que les garanties en France pour les acheteurs ne sont pas du tout les mêmes. Honnêtement, vouloir acheter soi-même nous semble bien compliqué pour pas grand-chose, surtout lorsque

des spécialistes en font leur métier et vous fournissent ce service pour à peine plus cher. En tout cas, lorsque nous parlons de l'union Européenne. D'ailleurs, tous les spécialistes que nous avons interrogés le disent : les autos qu'ils vendent proviennent principalement d'Europe. « Il n'y a pas assez de produits en France pour répondre à la demande. C'est notre métier, nous avons des relations de 10 à 20 ans avec des concessions, des spécialistes, nous savons faire rentrer des voitures. C'est autre chose que de fouiller les annonces sur Autoscout » précise David Marciano. Les centres Porsche officiels sont également en mesure de s'occuper de tout, comme le souligne Franck Plecy : « Notre réseau est habilité à effectuer une recherche de véhicule d'occasion personnalisée pour chaque client, sur le marché français ou international. Nos conseillers assurent également le suivi de la partie administrative/immatriculation pour le client. » D'ailleurs, la Porsche que vous convoitez sera contrôlée préalablement afin de s'assurer que le véhicule répond bien au cahier des charges du constructeur concernant la vente de modèles d'occasion. On se répète, mais faites bien la différence : une Porsche venue de l'étranger, aux normes et dûment immatriculée par un Centre Porsche ou un spécialiste indépendant, cela ne pose pas de problème. →



Il reste un malus sur les 991 Phase 2.

DES HISTOIRES DE PAPERASSE ET DE TVA

/// L'importation depuis Dubaï et les États-Unis

Parlons maintenant des voitures en provenance de pays hors de l'Union Européenne. Aujourd'hui, ce sont les Emirats Arabes Unis qui sont très à la mode. On voit fleurir sur Facebook beaucoup de spécialistes positionnés sur le créneau de l'importation de véhicules d'exception de Dubaï vers la France. Avec au passage la promesse de faire une très belle affaire, puisque les véhicules affichés sont systématiquement moins chers que ce que l'on trouve sur le marché français. David Marciano a déjà fait affaire avec Dubaï, mais il se montre plus mesuré. Pour faire simple, nous prendrons un exemple déjà vu par David : celui d'une 997 affichée à 30 000 €, alors que les prix tournent plutôt autour de 50 000 € chez nous. Disons qu'elle est belle, elle vous plaît, vous l'importez. Super. Mais il s'agit d'un véhicule qui n'appartient pas à la communauté européenne. Vous devez donc payer 10 % de droits de douane. Et 20 % de TVA, ce qui nous amène déjà à 9 000 € de frais. A ce stade, vous transpirez un peu, mais on reste largement en-dessous du prix de marché français. Attendez, ce n'est pas fini ! Il va falloir verser environ 1 000 € pour le quitus fiscal, 2 500 € de frais de transport maritime, il y aura bien 1 000 € à payer aux dockers pour la manipulation du conteneur contenant votre Porsche. Ca commence à chiffrer, là... Et rappelons que les normes de Dubaï ne sont pas les normes françaises, vous devrez donc la faire homologuer par le biais d'une réception à titre isolé, et au préalable, vous aurez certainement dépensé aux alentours de 5 000 € pour la remettre aux normes européennes. Si vous avez bien fait votre calcul, nous arrivons donc à... 48 500 €, peu ou prou le prix d'une belle auto déjà en France. A ce sujet, nous nous sommes rapprochés de Porsche France et Franck Plecy précise que dans le cas d'une réception à titre isolé auprès de la DREAL ou de la DRIEE de votre département de résidence, un Centre Porsche peut effectuer un contrôle préalable en vue d'une remise en conformité. Toutes les modifications préconisées pourront manifestement être effectuées en Centre Porsche, ce qui est bon à savoir. Au fond, tout cela en vaut-il vraiment la peine ? A moins que vous ne



Certaines autos en provenance des Emirats ont beaucoup souffert. Soyez vigilant !

recherchez une TechArt fabuleuse, vous prenez beaucoup de risques pour économiser bien peu d'argent. Et encore, nous parlons d'économie parce que nous sommes partis du principe que vous ne prendriez pas de billet d'avion pour aller voir la voiture que vous convoitez, ce qui serait une énorme erreur.

/// L'importation d'anciennes, est-ce plus simple ?

L'importation d'anciennes en provenance de la communauté européenne ne pose pas vraiment de problème, surtout si vous passez par un spécialiste indépendant dont c'est le métier. Importer un véhicule hors Union Européenne est déjà moins drôle : premièrement, parce qu'il y aura les mêmes taxes à payer, sauf pour les véhicules de plus de trente ans qui sont soumis à une taxation forfaitaire de 5.5%. Et l'ancienneté du véhicule ne vous exempt pas de faire faire une homologation à titre isolé si le véhicule n'était pas homologué en Europe à l'origine. Il y a des exceptions pour les cartes grises collection, mais ce n'est pas le sujet qui nous intéresse aujourd'hui. Mais la plus grosse inconnue réside ailleurs. Patrick Pugin,



Cette 911 R est américaine : elle ne répond pas aux mêmes normes qu'en Europe.



Sur photos, une 911 Classic pourrait sembler assez saine.

gérant d'Art Restoration, est très bien placé pour nous en parler, puisqu'il a importé quatre voitures anciennes en provenance des Etats-Unis avant d'y renoncer complètement. « Même en ayant demandé beaucoup de photos, je me suis rendu compte que trois autos avaient des problèmes bien plus importants que prévu. » Le problème des Classics est que même sur photos, on n'est jamais à l'abri de tomber sur une auto mal réparée ou sur une caisse plus corrodée que ce que l'on pouvait voir sur photos. Dans l'exemple que nous exposons ici, Patrick Pugin s'est retrouvé avec des chantiers nettement plus importants que prévu. « Je me suis tout juste retrouvé à l'équilibre après avoir réalisé d'importantes restaurations ». Mais l'idée de base était tout de même de pouvoir gagner un peu sa vie, Patrick a donc renoncé à acheter sur photos, processus qu'il juge trop risqué. « En revanche, je rends toujours visite à des importateurs

qui font venir les voitures en Europe, car je peux voir la voiture avant d'acheter ». Acheter une Caisse G sera moins risqué, car ce sont des modèles qui résistent bien mieux à la rouille, mais tout de même... Il nous paraît bien trop risqué d'acheter sur photos car, au moindre litige, vous serez bien en peine pour être indemnisé par un vendeur qui se situe de l'autre côté de l'Atlantique ou à des milliers de kilomètres. Bref, nous ne pouvons pas vous recommander de passer par un vendeur américain. Il existe une autre solution, qui consiste à mandater un Centre Porsche, et même mieux, un Centre Porsche Classic pour s'occuper d'aller chercher une auto pour vous. Pas sûr qu'ils prennent le risque d'importer une Porsche venant des Etats-Unis, mais ils ont le savoir-faire pour importer, vérifier, homologuer, immatriculer. Un savoir-faire dont il serait dommage de se priver. →

Et lorsque vous la démontez, vous pourriez avoir des surprises. Il faut voir les autos avant d'acheter.



DES HISTOIRES DE GROS SOUS

/// Acheter à l'étranger, de meilleurs prix ?

Rappelez-vous, c'est l'une des raisons pour lesquelles nous étions en droit d'envisager d'aller chercher des autos à l'étranger. Oui mais voilà, les temps ont changé. D'abord, parce que le marché subit actuellement une situation de pénurie où la demande est bien plus élevée que l'offre de véhicules d'occasion. Les français ont dévalisé les centres Porsche allemands de toutes leurs 991 Phase 2 version 2019, et la demande de Porsche d'occasion est élevée à peu près partout dans le monde. « Les délais de livraison de véhicules neufs s'élèvent à un an, voire un an et demi. Les gens se rabattent sur les occasions plus ou moins récentes » précise David Marciano. Un phénomène qui entraîne ce que David appelle une « harmonisation des prix », jugeant que le phénomène de pénurie est mondial. Bien sûr, en passant des heures à chercher, en ayant les bons contacts, on peut toujours tomber sur de belles affaires, mais tous les professionnels nous le disent : l'approvisionnement en belles autos est devenu difficile.

/// Quels pièges sur les prix ?

Vous êtes peut-être du genre à passer quelques minutes de temps en temps sur les petites annonces en ligne, à rechercher une nouvelle auto ou à rêvasser un peu. Et



Les prix s'harmonisent de plus en plus au niveau du monde.

parfois, on tombe sur des Porsche aux prix imbattables, ça arrive. Il faut tout de même savoir qu'il y a des pièges, il ne faut pas se laisser séduire par la seule carte du prix. En général, quand c'est pas cher, il y a une raison. Et quand c'est cher aussi, d'ailleurs. D'une manière générale, les prix se sont largement harmonisés à l'échelle du globe. David Marciano nous raconte qu'il trouvait souvent des autos par le biais de son réseau au Japon, et les prix étaient plutôt intéressants. Mais aujourd'hui, les prix sont sensiblement identiques. En ajoutant tous les frais d'importation dont nous avons

La demande est si élevée que l'offre ne suffit plus à satisfaire les acheteurs. La pénurie guette...



Pour un modèle unique et exceptionnel comme celui-ci, on peut comprendre que vous souhaitiez absolument la faire venir de l'étranger !



Conclusion

Pourquoi s'embêter ?

parlé plus haut, une Porsche japonaise arrivant en France serait largement au-dessus du prix du marché. Les seuls modèles que David importe encore sont les autos vraiment exceptionnelles avec une couleur rare, un faible kilométrage et un dossier impeccable, car ce sont des pièces uniques pour lesquelles il y aura certainement un amateur qui comprendra l'aspect unique du produit. Mais sinon, point de bonnes affaires. A l'échelle européenne, les spécialistes indépendants que nous avons interrogés se sont constitués un solide réseau au fil des ans et apprécient peu de s'approvisionner en autos hors de leur réseau. « Je ne veux prendre aucun risque » souligne Eric Goertz qui a mis vingt ans à se constituer son réseau. Logique : même si un vendeur peut être de bonne foi, à partir du moment où un spécialiste français revend une voiture en France, il est juridiquement responsable des éventuels vices cachés.

/// Quels conseils pour acheter à l'étranger ?

D'abord, tous les professionnels que nous avons interrogés le disent en chœur : si vous ne parlez pas la langue du pays et que vous ne maîtrisez pas assez votre sujet, oubliez tout de suite. Il y a souvent des incompréhensions, et si l'on s'en tient au prix, c'est bien le meilleur moyen de se faire avoir. N'oublions pas que les problèmes administratifs peuvent vite vous rattraper. Si vous avez bien suivi, vous ne serez pas surpris que l'on vous recommande de vous déplacer pour aller voir la voiture. J'avais déjà raconté que j'ai acheté mon Boxster d'origine suisse sans le voir car j'avais une confiance absolue dans le professionnel qui me l'a vendu, et que je connaissais depuis longtemps. Il ne s'agit en aucun cas d'un exemple à reproduire, ce serait même l'exception qui confirme la règle : allez voir la voiture, vérifiez les documents, posez toutes vos questions. Encore plus si elle est à l'étranger, car vous n'aurez quasiment aucun recours.

Passez par un pro ! C'est presque comique : enquêter pendant des semaines sur la possibilité d'acheter à l'étranger pour arriver à une conclusion si simple. Mais finalement, pourquoi s'embêter à vouloir aller chercher à l'étranger quelques économies de bouts de chandelle ou une occasion soi-disant « immanquable » ? Nous avons sur le territoire d'excellents professionnels et des centres Porsche qui ont le savoir-faire, le réseau et la réputation. Leur métier est justement de trouver les meilleures Porsche, quelle que soit leur provenance. Et avec cela, ils vous épargnent tous les ennuis, qu'il s'agisse des formalités d'importation ou de la procédure d'immatriculation. Imaginez le temps que vous perdriez, et le stress causé par des semaines ou des mois de démarches administratives à coups de formulaires, de requêtes et de relances. Lorsque vous achetez une voiture à un Centre Porsche ou à un spécialiste indépendant, vous achetez la sûreté de tomber sur une auto saine et le confort de pouvoir repartir tout de suite à son volant. Le risque d'aller soi-même à l'étranger vaut-il le coût d'une éventuelle économie de quelques milliers d'euros ?

A la rédaction, nous sommes unanimes : le confort de pouvoir profiter de sa passion sans arrière-pensée et sans risque n'a pas de prix. Alors, pour finir ? Aller acheter une voiture à l'étranger, c'est non. En revanche, acheter une voiture en provenance de l'étranger par le biais d'un professionnel qui se chargera de tout, li n'y a ici rien à redire, foncez ! ●