



Date : 3 juillet 2019

Président : Joël MORET-BAILLY

Références :

HCD - Avis n° 19-12

Publié sur le site internet de la CFEA

Haut Comité de Déontologie de l'expertise en automobile

Avis relatif à la possibilité, pour un expert en automobile, de valider un suivi VGE sur un véhicule falsifié et volé

Vu l'article R. 327-3 III al.2 du Code de la route ;

Vu les articles 2, 27 et 53 du Code de déontologie des experts en automobile ;

La question posée au Haut comité de déontologie de l'expertise en automobile est relative à la possibilité, pour un expert en automobile, de valider un suivi VGE sur un véhicule identifié comme falsifié et volé.

Plus précisément, les faits de l'espèce sont les suivants : la réparation de deux sinistres d'un véhicule d'un particulier est prise en charge par l'assureur du véhicule ; quelques jours plus tard, le véhicule est mis sous scellés au commissariat de police local car identifié comme falsifié (véhicule volé à l'étranger et revendu en France) ; l'assureur décline alors la prise en charge, puis le véhicule est restitué à l'assuré, considéré de bonne foi. La question est celle de la possibilité pour l'expert de valider le suivi VGE sur ce véhicule.

Dans cette perspective, le Haut comité rappelle que selon l'article R. 327-3 III al. 2 du Code de la route, le « rapport d'expertise mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 327-5 atteste également que le véhicule n'a pas subi de transformation notable au sens de l'article R. 321-16, ni de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur le certificat d'immatriculation ». Dans ce contexte, d'après l'article L. 327-5 « Le véhicule n'est remis en circulation qu'au vu d'un rapport d'un expert en automobile certifiant que ledit véhicule est en état de circuler dans des conditions normales de sécurité ». Autrement dit, le « second rapport » établi par l'expert dans le cadre de la procédure VGE atteste que « le véhicule n'a pas subi (...) de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur le certificat d'immatriculation ».

Le Haut comité rappelle, en outre, que d'après l'article 4 du Code de déontologie des experts en automobile, « Tout document, évaluation ou conseil de l'expert en automobile est objectif et honnête », que d'après l'article 27 du même Code « L'expert en automobile peut, sauf règles supérieures contraires, interrompre une mission si celle-ci ne lui semble plus justifiée, s'il ne peut l'accomplir dans de bonnes conditions, si elle l'amènerait à porter atteinte aux valeurs de la profession, ou si le client ne respecte pas ses obligations » et qu'enfin selon l'article 53 « L'expert en automobile qui intervient dans le cadre d'un sinistre automobile procède usuellement et a *minima*, lors de l'exécution de sa mission : • A l'identification du véhicule (...) ».

Dans ce contexte, il résulte tant de l'article L. 327-5 du Code de la route que des articles 4 et 53 du Code de déontologie des experts en automobile, que le « second rapport » de l'expert atteste que le véhicule n'a pas subi de transformation susceptible de modifier les caractéristiques indiquées sur le certificat d'immatriculation, que l'expert doit, dans le cas de l'évaluation du sinistre, *a minima* et notamment procéder à l'identification du véhicule, et que son rapport doit être objectif et honnête. Le Haut comité souligne ici que même si l'identification pose, en l'espèce, difficulté eu égard au numéro de moteur et non au numéro d'immatriculation, l'article L. 327-5 du Code de la route prévoit bien que l'expert « atteste que le véhicule n'a pas subi de transformation *susceptible* de modifier les caractéristiques indiquées dans le certificat d'immatriculation » (nous soulignons), une telle suspicion semblant probable dans l'hypothèse envisagée.

En outre, selon l'article 27 du même Code de déontologie, un expert peut interrompre une mission notamment si cette dernière « l'amènerait à porter atteinte aux valeurs de la profession », ce qui serait notamment le cas ici de l'obligation de probité visée à l'article 4 du Code de déontologie, qui renvoie au respect de la loi, et donc, en l'occurrence, de l'article L. 327-5.

Le Haut comité souhaite ajouter que, dans l'hypothèse envisagée d'une procédure VGE, le client expert en automobile est bien le propriétaire du véhicule, et non l'assureur, et que c'est donc bien le propriétaire qui peut juridiquement faire appel à l'expert dans le cas de sa mission de suivi des travaux, et non l'assureur dont le rôle réside, si les conditions contractuelles de la garantie d'assurance sont réunies, de financer le coût des honoraires d'expertise de suivi.

Ainsi, dans l'hypothèse soumise au Haut comité, son avis est que l'expert en automobile doit interrompre sa mission du fait du soupçon pesant sur l'identification du véhicule, et en informer le propriétaire.

Il peut, en outre, être précisé que, du fait de l'interruption de sa mission par l'expert, le véhicule ne pourra pas circuler en l'état, le propriétaire disposant alors de la possibilité d'user de la procédure de réception individuelle ou à titre isolé, afin d'obtenir une nouvelle immatriculation, le véhicule pouvant ensuite, une fois identifié, faire l'objet de rapports d'expertise, et donc d'une reprise ou d'une nouvelle procédure VGE.

Délibéré :

L'expert en automobile doit, tant légalement (l'article L. 327-5 du Code de la route) que d'un point de vue déontologique (articles 4 et 53 du Code de déontologie des experts en automobile) pouvoir identifier le véhicule soumis à son expertise dans le cadre d'une procédure VGE. Et, selon l'article 27 du même Code de déontologie, un expert peut interrompre une mission notamment si cette dernière « l'amènerait à porter atteinte aux valeurs de la profession ».

L'expert en automobile doit donc interrompre sa mission dès lors que l'identification du véhicule se révèle impossible ou suspecte, et en informer le propriétaire.

Délibéré et adopté par le Haut comité de déontologie en sa séance plénière du 3 juillet 2019, présidée par Monsieur Joël Moret-Bailly.