

## Rapport de l'Assemblée Générale du 22 février 2019

Le Président, Jean Pierre CLERENS souhaite la bienvenue à l'Assemblée et remercie les divers stagiaires qui ont prêtés mains fortes à l'accueil.

Le Président présente l'ordre du jour de la réunion et précise que pour chaque point, il y aura possibilité de poser des questions.

Afin d'éviter la cacophonie et afin de permettre la traduction des questions éventuelles, il est demandé d'attendre la fin de l'exposé au nom de l'Institut avant de poser des questions.

Il annonce ensuite le premier point.

### 1. **Approbation du compte rendu de l'A.G. Ordinaire du 23/02/2018**

Le rapport de l'Assemblée générale du 23/02/2018 est approuvé à l'unanimité à main levée des membres présents.

### 2. **Rapport d'activités 2018**

11 réunions du Conseil, dont une Extraordinaire

28 réunions du Comité Exécutif, en dehors de tous les contacts préparatoires « hors réunions ».

Les divers dossiers abordés (liste non exhaustive)

- **Les tâches « habituelles »** : commissions de stage, commissions « post-formation », ..
- **La situation financière** : possibilités durables de réduire les frais fixes et les frais de fonctionnement, la récupération des cotisations impayées (appel à un Avocat spécialisé en la matière), ...
- **La gestion quotidienne** : il faut éviter que les préoccupations financières constituent un frein à l'action de l'Institut. Elaboration d'un organigramme de répartition des tâches au sein du Comité exécutif. Couverture « Responsabilité Civile » pour les Membres du Comité exécutif, du Conseil, des Commissions, ... Equipe administrative et renfort,
- **Les compétences du Comité exécutif et du Conseil. Pourquoi ?**  
Le Conseil n'est pas un groupe qui a été élu sous la forme d'une équipe, mais il se compose de 14 personnes avec des sensibilités différentes : personnes convaincues par la nécessité de faire progresser l'Institut et la profession, personnes « passives », ... Tout le monde doit avoir la possibilité d'exprimer son point de vue : vu de l'extérieur, cela peut donner l'impression de divergences d'opinions, mais c'est de la confrontation des idées que naît la vérité,

- **La gestion des Membres** : transfert des dossiers de l'Administration vers l'Institut, cartes professionnelles, ...
- **Le site web** : la gestion du site, la relation avec COMPUTERLAND, la relation avec COFAMEX, la gestion des coûts, l'arbitrage entre ceux qui veulent tout recommencer à zéro et ceux qui veulent exploiter au mieux l'outil à disposition. Appel à des consultants afin de nous confirmer que l'outil est correct mais que les soucis relèvent plus d'une mauvaise utilisation ou un mauvais paramétrage suite à une erreur ou incompréhension des attentes réelles.
- **Les post-formations** : l'amélioration de la qualité et de la quantité, les inquiétudes des Membres qui se sont « réveillés » tardivement, ... .
  1. La situation des Membres, qui n'ont pas satisfait aux obligations légales, sera analysée individuellement, avant renvoi devant les Commissions de Discipline.
  2. Possibilité pour l'expert d'obtenir une attestation de l'I.E.A.
  3. Pour la période à venir, le décompte des formations tiendra compte des heures prestées à partir de mars 2017.  
 Pour l'exercice actuel Il faut donc au minimum 10 heures par année débutant au 1er mars et se terminant fin février pour les années 2017, 2018 et 2019 et, au global de ces trois années (29 février 2020), il faudra au minimum 45 heures. (*voir le code de déontologie Art. 4.*)

En conclusion, chaque dossier sera évalué individuellement et l'Institut se tient à disposition pour examiner toute question précise.

- **L'exercice illégal de la profession** qui sera abordé ultérieurement. Une quarantaine de dossiers est actuellement en gestion.
- **Les modifications de la Loi du 15 mai 2007** : dialogue permanent avec l'Administration et le Cabinet, le parcours du texte, la rencontre avec ASSURALIA, UPEX et TRAXIO après les discussions inter-cabinets.
- **Les Pertes Totales Techniques** : les préoccupations de OVAM et de la Région Bruxelloise (Leefmilieu BRUSSEL) et les conséquences pour les Experts en Automobiles.
- **La réponse aux demandes de statistiques d'Instances Officielles**, suite, entre autres, à diverses Directives européennes. Position générale des Instances européennes : libre circulation des biens et des services.  
 Ces statistiques concernent le mode de fonctionnement de l'Institut, la gestion des plaintes, l'inscription au registre temporaire.

- **Interpellation de la F.I.E.A.** La situation et l'évolution de l'Institut sont observés par des Instances européennes, voire Internationales. Quelle est l'image que l'Institut veut donner ?

Monsieur le Président,

Cher Monsieur Clerens,

Nous sommes informés de la modification du cadre législatif actuel de l'Expertise en Automobile en BELGIQUE et de son évolution, visant à accroître l'indépendance des Experts, à améliorer la sécurité routière et à protéger le droit du consommateur

Je tiens à vous signaler que nous soutenons pleinement votre initiative.

Par la même occasion, nous souhaiterions être informés des développements, dans la mesure où la situation belge pourrait constituer un exemple pour les autres pays.

Sauf erreur, la France et la Belgique sont en effet les seuls pays bénéficiant d'un cadre législatif pour l'Expertise.

Confraternellement,



Xavier ROMERO

Président

- **La gestion des plaintes diverses**, dont celles à l'encontre de Membres de l'Institut : examen, compréhension, constitution des dossiers, présentation au Conseil, renvoi vers les Commissions de Discipline, gestion, ...
- **Les nouvelles législations ou les évolutions des législations existantes** : GDPR, gages, CAR-PASS, ...
- **Le Registre National des Experts Judiciaires**. Ce point sera traité spécifiquement par notre juriste, en cours d'assemblée.
- **La Table Ronde** réunissant les Experts en Automobiles, le secteur « Assurance », le secteur « Réparation », le secteur « Courtage » et le secteur « Consommateurs » : mise en Commission, ...

- **La formation scolaire des futurs Experts (AEQES)**  
Il s'agit d'un organisme chargé de contrôler le principe de fonctionnement des établissements scolaires et le respect des programmes.
- **Les contacts avec le secteur « leasing »** : problématique des expertises des véhicules en fin de contrat, rencontre avec le Journaliste Tristan GODAERT, suites, ...
- **La communication et la recherche d'informations** concernant des individus (par exemple, exercice illégal de la profession) dans le respect de la vie privée et des législations spécifiques : analyse juridique.

Un grand absent : la communication de l'Institut vers ses Membres.

### **Pourquoi ? Une grande partie de l'énergie a été consacrée à la réforme de la Loi du 15 mai 2007.**

Afin de donner un maximum de chances d'aboutir à ce dossier, l'Administration a, à juste titre, imposé la plus grande discrétion : l'Institut est un partenaire loyal et doit donc respecter ses engagements. Comment communiquer au sujet d'un dossier dont le contenu ne peut être dévoilé ?

- Du temps a été consacré à combattre l'exercice illégal de la profession (la désignation, par certains Tribunaux, d'Experts Judiciaires non-affiliés à l'Institut fait partie de ce secteur d'activités). Le nouveau texte de Loi devrait permettre à l'Institut d'agir de manière plus efficace et nettement moins coûteuse. Est-il judicieux de faire publiquement savoir que, dans l'attente de la nouvelle Loi, l'Institut ne prendra aucune initiative judiciaire à l'encontre de ceux qui exercent la profession illégalement ?
- Diverses activités concernent des individus. Le contexte législatif actuel accorde une importance déterminante à la protection de la vie privée. Il y a donc lieu d'agir avec grande prudence, lorsqu'il s'agit, par exemple, de demander aux Membres de communiquer des informations concernant des personnes qui entreraient en conflit avec l'Institut. Avant de prendre des actions qui pourraient être préjudiciables à l'Institut, une analyse juridique fiable était donc indispensable.

Patrick SOREL demande quel était le sujet de la réunion extraordinaire.

Le Président répond que cela concernait la problématique des jetons de présence.

### **3. Election du nouveau Secrétaire**

Suite à une réunion avec le Cabinet du Ministre, il a été décidé de ne pas procéder à une élection.

Un membre demande pourquoi. Le Président répond que le risque de recours du Ministre est trop important car cette procédure n'est pas inscrite dans la législation.

#### **4. Election de Membres et de Membres Suppléants de la Chambre Néerlandophone du Conseil**

Démissions successives de Erik ADAM (remplacement par José SMAL), de Erwin DEGREVE (remplacement par Bertrand DONCK), de André COCQUYT (remplacement par Rudi PHILLIPAERTS) et de Thierry VAN CALOEN (remplacement par Noël LEMAY).

Pourquoi ces démissions ?

En dehors de la version officielle, contacts avec les Membres démissionnaires, ce qui a permis de constater que les motifs sont extrêmement variés, allant de la convenance personnelle jusqu'à l'expression d'un désaccord avec le mode de fonctionnement du Conseil, en passant par la crainte d'être associé aux décisions qui sont prises afin d'assurer l'indépendance de l'Expert en automobile. La décision des démissionnaires doit être respectée.

Respect des dispositions légales et du Règlement d'Ordre Intérieur.

Il n'y a actuellement plus de Membres néerlandophones suppléants

Par conséquent, ce point n'est finalement pas traité pour les mêmes motifs que ceux exposés au point 3.

Un membre pose la question : « Pourquoi ces démissions ? »

Le Président rappelle son exposé et précise qu'il s'est engagé au plus strict respect de la confidentialité des motivations des membres démissionnaires.

#### **5. Modifications de la Loi du 15 mai 2007**

La Loi du 15 mai 2007 est sans conteste un pas fondamental vers l'indépendance des Experts en automobiles.

Toutefois, le fonctionnement de l'Institut a démontré les limites de cette Loi et l'absolue nécessité d'une importante réforme, afin de permettre à l'Institut de fonctionner correctement et d'accomplir les tâches confiées par le Législateur : situation confirmée par l'Administration.

Importante réflexion au sein du Conseil, afin de déterminer les axes importants de la réforme.

Pourquoi au sein du Conseil :

Le Conseil est composé de Membres élus par l'Assemblée générale et sont donc représentatifs de la profession.

Obligation de confidentialité imposée par l'Administration.

Le dossier a suivi son chemin, a été approuvé par le Conseil des Ministres, soumis au Conseil d'Etat et devrait être présenté au Parlement mais tenant compte de la situation politique actuelle, nous n'avons pas de délais fixés.

Le Président annonce passer la parole à Alain SIOEN en précisant qu'il agit dans un exercice difficile et délicat, car il doit respecter l'obligation de confidentialité et de se limiter à la communication de notre Ministre de Tutelle.

**Les points cités par notre juriste sont :**

❖ *Loi du 15 mai 2007*

- Avant-projet de Loi modifiant la Loi du 15 mai 2007
- Approuvé au Conseil des Ministres

- Non encore voté au Parlement mais approbation probablement dans la dernière ligne droite

Le 29 décembre 2018, le Cabinet du Ministre DUCARME a réalisé une communication informant le public que l'avant-projet de la Loi avait été approuvé par le Conseil des Ministres.

Cet avant-projet s'établit en 3 volets :

- => Extension du champ d'application de la Loi (activités de l'Expert en automobiles)
- => Remédier à certaines incertitudes
- => Amélioration du fonctionnement de l'IEA

*Adaptation du champ d'application :*

- => Les speed pedelecs sont repris dans la Loi (vitesse max. 45 Km/h)
- => Le personnel des centres de contrôle technique ne sont pas soumis à la Loi (pour leur activité dans le centre)

*Assouplissement des conditions d'inscription des personnes morales à l'IEA*

- => 50% + 1 des dirigeants de l'entreprise doivent être membres de l'IEA (actuellement 100%)
- => 50% + 1 des parts et actions sont détenus par des personnes physiques membres de l'IEA (actuellement 60%)

*L'exercice de la profession par une personne physique au sein d'une Personne Morale*

- => La Personne Physique est seule tenue à être membre de l'IEA
- => Cette Personne Physique est responsable pour le respect des dispositions légales ...régissant la profession

*Le législateur reconnaît explicitement l'expertise à distance comme un outil légal*

## **2 LIMITES :**

- => L'expert doit disposer des documents pertinents pour réaliser correctement l'expertise
- => Un A.R. va définir les situations dans lesquelles l'expertise à distance n'est pas autorisée

### ➤ Quelques nouvelles règles concernant l'IEA

- => Possibilité pour les membres d'interjeter appel contre l'élection de membres du conseil auprès du conseil d'état (8 jours après la publication des résultats dans le Moniteur Belge)
- => Règle explicite stipulant que le mandat des membres du comité exécutif dure 3 ans et se termine le jour de l'Assemblée générale de l'année concernée
- => Nouvelle règle concernant le quorum de présences dans le Comité exécutif
- => Absence permanente d'un membre du Comité exécutif

Le principe exposé à l'art. 3 du Règlement d'Ordre Intérieur est repris (sous forme adaptée) dans la Loi

Ex : en cas d'absence permanente du Président, le Vice-Président le remplace. *Ce dernier est remplacé par un autre membre du conseil (dans l'ordre décroissant de suffrages obtenus)*

Ex : en cas d'absence d'un autre membre du Comité exécutif : *succession par un Membre du Conseil*

⇒ Omission d'un membre

L'avant-projet distingue deux situations :

1) Non-paiement de la cotisation annuelle. Le Comité exécutif est compétent pour radier le membre.

Ceci n'est pas une sanction disciplinaire et le paiement de la cotisation annule l'omission

2) Radiation à cause d'une infraction à la déontologie.

Cela relève de la compétence de la Commission de Discipline.

Le membre radié ne peut demander sa réintégration qu'après un délai de 5 ans

⇒ L'opposition, l'appel et l'action en cassation auront dorénavant un effet suspensif

De cette façon la Loi du 15 mai 2007 intègre les principes qui sont d'application dans notre droit national

⇒ Quelques modifications de forme

- Harmonisation des textes dans les deux langues afin d'améliorer la lisibilité de la Loi
- Restructuration de certains chapitres afin d'obtenir une structure plus cohérente

Après les réunions Inter-Cabinets Ministériels, communication des textes par notre Ministre de Tutelle au Ministre de l'Economie dont dépend le secteur « assurances ».

Suite à cette communication, nous avons acté une réaction d'ASSURALIA.

Sur base de cette réaction, une réunion du 17 décembre 2018, à laquelle participait :

- ASSURALIA et UPEX
- Divers Assureurs identifiés par des Experts en automobiles
- TRAXIO, qui s'est demandé ce qu'il venait faire là
- L'Institut, représenté par une délégation qui a parlé d'une seule et même voix.

L'initiative, prise par l'Institut, en vue de la réforme de la Loi du 15 mai 2007, est présentée comme étant une « trahison » envers le secteur de l'assurance.

Questions multiples, dont il est apparu que de nombreux participants avaient une lecture singulière, voire orientée, des textes.

Questions essentiellement relatives au futur Article 4 (fonction de l'Expert), aux futurs Articles 10/1 et 10/2 (Expertise à distance), au futur Article 11 (incompatibilités) et au futur Article 10/3 (libre prestation de services).

Chaque question a reçu réponse.

Nous avons enregistré un procès-verbal et observations de la part d'ASSURALIA.

Actuellement, une seule demande de ASSURALIA et de l'UPEX : une modification du texte relatif aux exclusions de l'Expertise à Distance (futur Article 10/2).

L'Institut organisera une réunion d'informations dès l'instant où la Loi sera votée.

Le Président demande à l'Assemblée s'il y a des questions, mais aucun membre ne réagit ni ne demande la parole, à cet instant.

## **6. Registre National des Experts Judiciaires**

Il s'agit d'une législation du 10 avril 2014.

Interpellations antérieures du Ministre de la Justice par l'Institut, concernant la nécessité, pour les Experts Judiciaires, spécialisés en Automobiles, d'être affiliés à l'Institut : aucune réaction, pas même un accusé de réception n'avait été enregistré.

Courant 2018, le Ministre de la Justice a décidé que la Loi de 2014 entrerait en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Activité débordante et contacts multiples entre le Ministère et l'Institut.

Présentation des développements aux Membres de l'Institut, repris au Registre National, en qualité de spécialistes en matière automobile (12 décembre 2018).

Notre juriste Alain SIOEN, présente les divers points suivants :

- Le juge qui déroge du registre doit motiver cette décision et en informer le département Registre National
- A.R. du 23 septembre 2018 : installation de la commission d'agrément (1 commission néerlandophone et 1 commission francophone-germanophone)
- L'IEA a un membre non-permanent dans chaque commission
- Obligation de formation permanente (120h en 6 ans – cfr IAE, 45h en 3 ans)
- Interdiction de faire usage du titre pour des motifs publicitaires

Le Président précise ce qui est à retenir :

L'Institut devient le seul partenaire de l'Administration du Registre National pour tout ce qui concerne la spécialisation « Expertise automobiles » + obligation d'être affilié à l'Institut pour tous ceux qui veulent être repris au Registre National sous la spécialisation « Expertise automobiles ».

Le Président interroge de nouveau l'Assemblée pour vérifier s'il y a des questions.

Pas de réaction de l'Assemblée, ce qui pousse le Président à poursuivre l'ordre du jour.



## 7. Présentation des objectifs 2019

Quels étaient les objectifs 2018 :

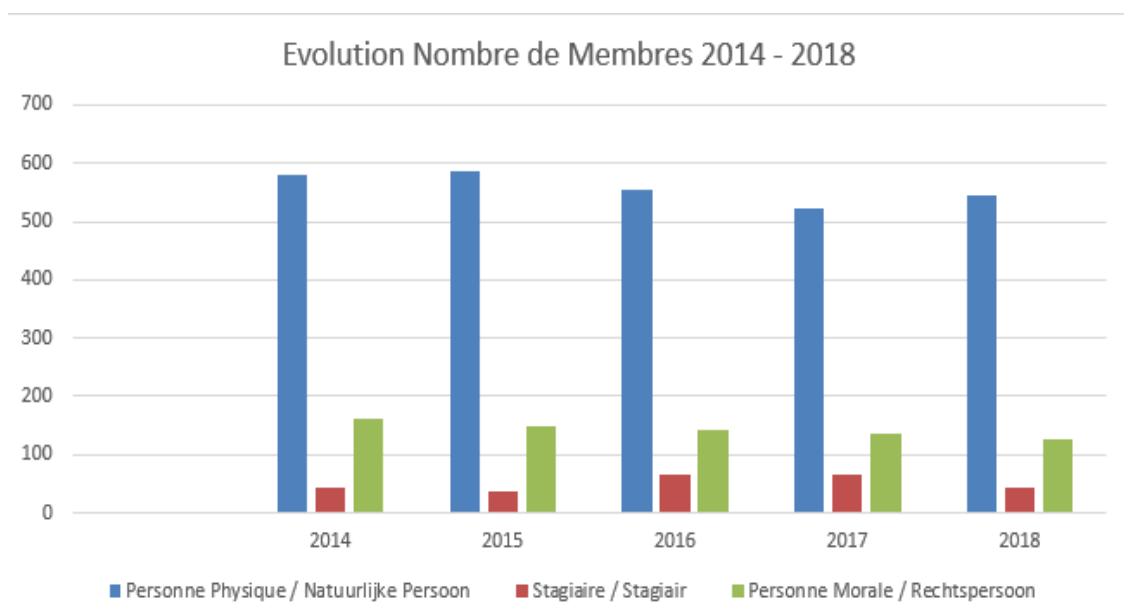
- Objectif interne : gestion quotidienne et fonctionnement du Comité exécutif. Objectif non atteint, des suites des problèmes au niveau du renforcement du secrétariat
- Objectif vers les Membres : qualité et quantité des post-formations. Amélioration certaine de la situation, mais limitée car trop de temps a dû être consacré à la gestion des interpellations des membres suite au « vent de panique », qui s’est emparé de certains Experts à l’approche du 22 février 2019
- Objectif externe : préparation de la Table Ronde préconisée par Monsieur le Ministre BORSUS.

Pour 2019, un objectif principal : arrêter le cadre législatif de l’Expertise en automobiles. Adaptation du Règlement d’Ordre Intérieur, du Code de Déontologie et autres en fonction de la nouvelle Loi.

Questions & réponse : Pas de réaction

## 8. Evolution du nombre de membres

Année	Personnes physiques	Stagiaires	Personnes morales
2014	581	44	160
2015	587	37	148
2016	554	65	143
2017	522	66	137
2018	545	43	128



## 9. Normes pour l'Expertise à distance

La situation actuelle :

- Conformément à l'Article 22 de la Loi du 15 mai 2007, le Conseil de l'Institut s'est penché sur la problématique de l'Expertise à Distance
- Mise en commission afin de cerner les conditions / possibilités de recourir à la télé-expertise.
- Rapport de la Commission examiné et analysé par le Conseil. A conduit à la rédaction, sous la responsabilité du Conseil, d'un texte relatif aux normes de l'Expertise à Distance
- Ce texte a été présenté à l'Assemblée générale Extraordinaire du 16 juin 2017 (point 4 de l'ordre du jour)
- Le rapport de cette Assemblée générale précise : « ... l'Assemblée n'émet aucune objection quant au contenu de cette présentation et est donc entérinée ... »
- Le rapport de l'Assemblée générale Extraordinaire du 16 juin 2017 a été approuvé à l'unanimité
- Il est donc incontestable que le texte relatif aux normes de l'Expertise à distance, tel que présenté à l'Assemblée générale Extraordinaire du 16 juin 2017 et publié sur le site de l'Institut, est le reflet de la position de l'ensemble des Experts en automobiles à ce sujet.

Lors de la réunion ASSURALIA du 17 décembre 2018, ASSURALIA et UPEX ont, pour la toute première fois, contestés la validité de ce texte et formulé des remarques quant à son contenu : il aura donc fallu attendre 18 mois pour que cette contestation surgisse.

Inévitablement des questions se posent quant aux réels fondements de cette contestation.

Dans la mesure où l'Institut est exclusivement préoccupé par les intérêts de la profession, il a été accepté de poser le problème à l'Assemblée générale et de demander à celle-ci de prendre position quant à une éventuelle réforme des textes.

Les griefs, formulés par ASSURALIA et par l'UPEX, quant aux textes actuels : manque de clarté et de précision, avec pour conséquence que des interprétations diverses sont malheureusement possibles.

Les textes existants sont projetés pour que l'assemblée puisse en reprendre connaissance et assurer le débat.

Le Président en donne lecture et présente les remarques formulées à ce sujet.

### *UTILISATION DE L'EXPERTISE À DISTANCE :*

- Un expert en automobiles peut éventuellement exécuter sa mission en utilisant l'EAD, à condition que :
  - Il en soit le maître et le responsable.
  - Il dispose de tous les éléments et informations utiles pour assumer sa mission conformément à la Loi (voir le point 1)

- L'expert peut décider, de sa propre initiative et sous sa propre volonté, de réaliser l'expertise sur base d'une EAD ou une expertise sur site
- En cas d'EAD, l'expert veillera à noter en commentaire de son rapport que le dossier a été géré en « Expertise à Distance » (en toutes lettres)
- Un donneur d'ordre ne peut donc imposer à l'expert, de quelques manières que ce soit, les modalités de son expertise (sur site ou à distance).

#### LIMITES DE L'EXPERTISE À DISTANCE :

Dans les cas suivants, l'EAD ne peut pas être réalisée :

- Si des éléments vitaux du véhicule sont, ou peuvent être endommagés. Il peut s'agir d'éléments structurels ou appartenant aux systèmes de suspension, de direction ou de freinage du véhicule.
- Si des éléments essentiels de sécurité sont, ou peuvent être endommagés ou si lesdits éléments ont réagi à une quelconque sollicitation. Il peut s'agir de composants d'un dispositif de protection des personnes, tel que coussin gonflable, prétensionneur, dispositif de freinage automatique, détecteur d'angle mort, logiciel ou toute autre assistance à la conduite au sens large,...
- Si des éléments essentiels de sécurité liés à la génération de l'énergie nécessaire à la propulsion du véhicule sont ou peuvent être endommagés. Il peut s'agir de tous les éléments liés à la transformation du carburant ou à la génération de l'électricité ou de toute autre énergie,
- Si le véhicule en cause a subi, en tout ou en partie, une immersion, un incendie ou des dommages au système électrique dont les conséquences sont susceptibles de mettre en cause la sécurité.
- Si le véhicule en cause est potentiellement un cas de perte totale économique ou technique.
- S'il existe une interrogation au niveau du lien causal ou de l'imputabilité des dommages.
- Si une personne, concernée (intéressée) par le dossier, souhaite une expertise sur site du véhicule (assureur, réparateur, lésé, tiers, avocat, ...).
- Si, de par la nature même du mandat, l'expertise sur site est requise, quel qu'en soit le motif.
- Si les sommes en jeu sont telles qu'une expertise sur site se justifie.
- Si les photos sont de qualité insuffisante ou sont présentes en nombre trop réduit pour permettre avec certitude l'identification du véhicule (documents, châssis, odomètre) ou si l'album ne présente pas suffisamment et clairement le véhicule dans sa globalité ainsi que le dommage résultant du sinistre en cause.
- Dans tels cas, l'expert doit exécuter une expertise sur site du véhicule avant d'établir son rapport d'expertise.
- La liste des cas repris ci-dessus est susceptible de faire l'objet d'une révision par l'IEA, en fonction de l'évolution de ceux-ci, des avancées technologiques et de la jurisprudence.

**POSITION ASSURALIA/UPEX CONCERNANT LES MODALITÉS EN MATIÈRE D'EXPERTISE À DISTANCE**

L'avant-projet de loi portant modification de la loi du 15 mai 2007 relative à la reconnaissance et à la protection de la profession d'expert en automobile et créant un institut des experts en automobiles reprend à l'article 10/2 une dizaine de situations dans lesquelles une expertise à distance ne serait pas possible.

En vue d'assurer un contrôle efficace pour le respect de ces modalités, il est nécessaire que ces dernières soient rédigées dans un langage clair pour ne laisser place à aucune interprétation et éviter ainsi les discussions dans la pratique.

Afin de pouvoir distinguer clairement ce qui peut et ne peut pas faire l'objet d'une expertise à distance, il y a lieu également de convenir de règles claires avec lesquelles les experts sont familiarisés dans leurs activités quotidiennes.

Il convient surtout de se concentrer sur l'aspect sécurité routière.

C'est pourquoi nous reprenons ci-après une explication des raisons pour lesquelles les modalités prévues dans l'avant-projet de loi ne concordent pas avec les aspects ci-dessus, et ensuite, une proposition de règles qui répondent, elles, aux conditions posées.

1. Discussion des 10 normes de l'avant-projet de loi

• Points 1°, 2° et 3°

Les textes proposés sont trop vagues, car ils contiennent des notions qui ne sont pas définies. Que faut-il entendre par éléments vitaux du véhicule, éléments de sécurité essentiels, ... ?

Puisque l'on vise clairement dans les textes de ces points les situations définies à l'article 23sexies de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules, il est proposé de remplacer ces trois points en tant que tels par un seul point avec un renvoi à l'article 23sexies.

Puisque les experts sont familiarisés avec l'application de l'article 23sexies et qu'il s'agit d'une matière réglementée, l'idéal est de le reprendre dans notre proposition (cf. point 1° de la proposition Assuralia/UPEX ci-dessous).

Ce point permettra de conclure sans équivoque qu'une expertise à distance ne pourra en principe pas être réalisée lorsque le véhicule, à la suite d'un accident, a subi des dégâts au châssis, à la suspension, au dispositif de freinage et à la direction, ainsi que lorsque le véhicule est déclaré en perte totale.

- Points 4° et 5°

La description du point 4° peut porter sur de petits sinistres qui permettent une expertise à distance. L'endommagement du circuit électrique d'un rétroviseur, par exemple, pourrait relever d'une situation pour laquelle une expertise à distance est exclue, le fonctionnement défectueux du miroir pouvant être considéré comme un élément susceptible de mettre en cause la sécurité.

Cela ne peut être l'objectif poursuivi.

Il est par conséquent proposé de maintenir uniquement le point 5° qui vise davantage les cas graves de perte totale. A défaut d'une définition dans cette loi, le mieux est aussi de renvoyer à l'arrêté royal du 15 mars 1968 dans lequel il est question d'un véhicule qui a subi une perte totale à la suite d'un accident (cf. point 1° de la proposition ~~Assuralia~~/UPEX ci-dessous).

- Point 6°

L'interrogation spécifique au niveau du lien causal ou de l'imputabilité des dommages requiert une expertise qui a lieu dans de nombreux cas lorsque le véhicule n'est plus accessible. C'est par exemple le cas lors d'une expertise judiciaire. Si le véhicule n'est plus accessible, seule une expertise à distance est alors possible. Cette dernière ne peut donc pas être exclue, car dans le cas contraire, il ne sera plus possible de répondre à de telles interrogations, ou certains experts, comme les experts judiciaires, ne pourront plus assumer leurs missions.

C'est pourquoi il est proposé de maintenir ce point à condition d'ajouter qu'on ne peut pas recourir à une expertise à distance si le véhicule endommagé est encore accessible (cf. point 2° de la proposition ~~Assuralia~~/UPEX ci-dessous).

- Points 7° et 8°

Le texte du point 7° vide totalement de sa substance la compétence de l'expert telle que visée à l'article 10/1 de l'avant-projet de loi. La notion de personne intéressée est trop vague, tout comme la notion de « nature du mandat » reprise au point 8°.

D'où la proposition, pour les points 7° et 8°, de laisser uniquement à la mandante la possibilité de déterminer si une expertise sur site est nécessaire (cf. point 3° de la proposition d'~~Assuralia~~ et de l'UPEX ci-après). La personne intéressée telle que visée au point 7° peut s'adresser à la mandante afin de discuter de la nécessité d'effectuer une expertise sur site. La mandante est également la mieux placée pour juger si, en fonction de la nature du mandat telle que visée au point 8°, une expertise doit être effectuée sur site.

- Point 9°

L'importance financière n'est pas un élément valable à prendre en considération en la matière. Le coût des dommages peut varier en fonction de plusieurs paramètres qui ne sont aucunement liés à la manière dont l'expertise doit être effectuée (sur site ou à distance).

Exemple : les dommages peuvent avoir un tout autre impact en termes de coûts en fonction du type, de la marque ou de l'âge du véhicule.

Étant donné que ce point n'est aucunement lié à l'aspect de la sécurité routière, il n'est pas vraiment pertinent.

- Point 10°

Ce point traite des photos dont la qualité est insuffisante, avec pour conséquence que le véhicule ne peut pas être identifié avec certitude et que les dommages ne peuvent pas être établis de façon suffisante.

Cela ne permet effectivement pas à l'expert d'effectuer correctement une expertise à distance en raison d'éléments et d'informations insuffisants. Ce point fait toutefois également double emploi avec la règle générale reprise à l'article 10/1 de l'avant-projet de loi. Cette règle stipule que l'expert ne peut procéder à une expertise à distance que s'il dispose de tous les éléments et informations nécessaires pour assumer sa mission.

Ce point est par conséquent superflu.

## 2. Proposition d'Assuralia et de l'UPEX

Compte tenu des arguments mentionnés ci-avant, ~~Assuralia~~ et l'UPEX proposent de remplacer les dix règles de l'avant-projet de loi par les trois règles qui avaient déjà été communiquées précédemment dans notre proposition. Vous trouverez ci-après un extrait de notre proposition :

- 1° ~~dans~~ les cas visés à l'article 23 ~~sexies~~, § 1er, 2°, d) de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- 2° ~~lorsqu'il~~ existe une interrogation spécifique au niveau du lien causal ou de l'imputabilité des dommages à condition que le véhicule endommagé soit encore accessible à ce moment ;
- 3° ~~lorsque~~ la mandante l'exige.

\*\*\*\*\*

Questions ?

Patrick SOREL, Président de l'UPEX, prend la parole et confirme qu'en accord avec Assuralia, l'UPEX a participé à la lecture des textes et estime qu'il y a lieu de revoir ceux-ci.

Il estime que l'on ne travaille plus avec un bic mais avec un smartphone qui permet de faire des photos.

Il invite les membres à se positionner lors de l'éventuel vote qui aurait lieu plus tard.

Le Président IEA reprend la parole et précise que suite aux divers travaux avec le Cabinet et l'Administration, il a été retenu d'écarter le texte de la télé-expertise (initialement prévu d'être intégré tel quel) et de rédiger un A.R. pour ce poste Télé-expertise.

Patrick SOREL estime que le texte actuel n'a pas réellement fait l'objet d'un vote par l'Assemblée générale de juin 2017.

Le Président IEA précise aux membres que la question qui sera posée concerne le fait de savoir si compte tenu des griefs actuels, l'Assemblée accepte que le Conseil soit chargé de revoir ces textes.

Le Président UPEX souhaite préciser que la démarche d'écarter le texte de la Loi et d'en faire un A.R. revient à une proposition formulée par l'UPEX.

Geert SINNESAEEL demande s'il est possible d'afficher le texte de Assuralia dans son intégralité.

Erik PROOST demande de respecter les parties et d'agir avec totale transparence. Il estime qu'il faut expliquer pourquoi autant de membres ont démissionnés et donc de communiquer ou le Président IEA doit prendre ses responsabilités et doit démissionner. Son intervention est d'ailleurs applaudie par une partie des membres présents.

Le Président IEA confirme en prendre acte.

La séance est levée, le temps de produire en Powerpoint le texte de Assuralia.

Au retour en séance, le Président IEA informe les membres que les textes sont actuellement projetés et donne le temps à l'Assemblée pour en prendre connaissance.

Eddy SPEER prend la parole et précise que parmi les membres du Conseil UPEX, 13 membres sont membres de l'UPEX.

Le Président UPEX reprend la parole et précise que les 13 membres ne sont pas au Comité de direction de l'UPEX, à l'exception de Monsieur SPEER qui n'a pas communiqué d'informations à l'UPEX.

## **10. Actualités juridiques**

Quelques modifications de Loi relevantes

- La Loi "CAR-PASS" (modification de la Loi du 11 juin 2004)  
Dès le 1er mars 2019, le CAR-PASS donnera des informations complémentaires telles que:
  - Émission de DE CO2 (méthode de test utilisée)
  - Contrôle technique après accident
  - La norme EURO

Dès le 1er janvier 2020

- Actions de rappel ouvertes
- REGISTRE NATIONAL DES GAGES (Loi du 11 juillet 2003)

Il est dorénavant possible de contrôler si un bien meuble fait l'objet d'un nantissement

- Comparable au Régistre des hypothèques
  - Il n'est plus requis que l'objet soit physiquement remis au créancier
  - Opposable aux tiers
  - Accessible à tout le monde (mais l'identité de la personne qui fait une consultation est enregistrée)
- LE CONTRAT-TYPE RC-AUTO (A.R. du 16 avril 2018)

Déjà d'application pour les sinistres survenus à partir du 1er mai 2018, mais les assureurs disposent d'un délai jusqu'au 1er novembre 2019 pour adapter leurs contrats et leurs documents.

#### COMMISSIONS DE DISCIPLINE

- Aucun nouveau dossier traité devant la Commission néerlandophone
- Un seul jugement rendu par la Commission francophone

#### PROCEDURES CONCERNANT L'EXERCICE ILLÉGAL DE LA PROFESSION

- Identification d'environ 40 personnes exerçant probablement la profession de façon illégale
- **PROBLÈME:**  
Une procédure n'est envisageable que lorsque nous disposons d'un dossier suffisamment documenté

Notre juriste confirme que le dossier d'un ex-membre (Mr DEGEYE) a été traité et condamné.

Le Président signale que deux autres dossiers de même type sont actuellement devant le Tribunal

#### **11. Présentation des comptes annuels 2018 et rapport du Commissaire aux comptes**

Rapport du Commissaire aux comptes

Ce point n'est actuellement pas traité et est reporté à une autre séance.

#### **12. Décharge aux membres du Conseil pour leur gestion**

Ce point n'est actuellement pas traité et est reporté à une autre séance.

#### **13. Présentation du budget 2019 et cotisations 2019**

Ce point n'est actuellement pas traité et est reporté à une autre séance.



#### **14. Votes**

L'Assemblée procède au vote relatif à la question de « Révision des critères concernant la télé-expertise ».

Le dépouillement, réalisé sous le contrôle du Commissaire du gouvernement et du Président UPEX, permet de vous communiquer le résultat suivant :

**407 membres présents ou représentés**

**390 votes exprimés**

**6 nuls**

**7 blancs**

OUI : 244

NON : 133

En conclusion, le texte sera donc revu et porté à l'approbation de l'Assemblée générale.

#### **15. Divers**

Christian COLLYN prend la parole et demande pourquoi il figure toujours sur le site en qualité de Secrétaire alors qu'il a démissionné en date du 31/12/2018.

Christian COLLYN poursuit en demandant pourquoi l'IEA travaille ou peut travailler sans Secrétaire.

Philippe COLLARD pose une question relative à l'informatique, bien que ce poste soit un héritage du passé et suite à un vent favorable l'informant d'un différend avec le concepteur, si nous disposons bien des codes.

Il n'y a pas de différend et le problème venait de l'intervention d'un consultant.

Il n'est pas possible pour l'IEA de se prononcer sur la pérennité de l'entreprise COMPUTERLAND.

Il est confirmé que l'IEA dispose bien des codes.

Vu l'absence d'autres interventions, le Président lève la séance à 17h00.