

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

GRONDWETTELIJK HOF

[2018/205223]

Uittreksel uit arrest nr. 124/2018 van 4 oktober 2018

Rolnummer 6696

In zake : het beroep tot vernietiging van hoofdstuk 3 van titel 3 van de programmawet van 25 december 2016 (artikelen 51 tot 58 betreffende de verbetering van de invordering van douane- en accijnsschulden en penale boeten), ingesteld door de nv « ING Lease Belgium » en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters A. Alen en F. Daoût, en de rechters J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goeij, P. Nihoul en R. Leysen, bijgestaan door de griffier F. Meersschant, onder voorzitterschap van voorzitter A. Alen,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 27 juni 2017 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 28 juni 2017, is beroep tot vernietiging ingesteld van hoofdstuk 3 van titel 3 van de programmawet van 25 december 2016 (artikelen 51 tot 58 betreffende de verbetering van de invordering van douane- en accijnsschulden en penale boeten), bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 29 december 2016, tweede editie, door de nv « ING Lease Belgium », de nv « ES-Finance », de nv « Axus », de nv « D'Ieteren Lease », de vzw « Belgische Leasevereniging - Association Belge de Leasing » en de vzw « Renta », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. F. Vandendriessche en Mr. A. Peytchev, advocaten bij de balie te Brussel.

(...)

II. In rechte

(...)

B.1.1. De verzoekende partijen vorderen de vernietiging van hoofdstuk 3 (« Verbetering van de invordering van douane- en accijnsschulden en penale boeten ») van titel 3 van de programmawet van 25 december 2016. De bestreden bepalingen strekken ertoe het toepassingsgebied van de wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten (hierna : wet van 17 juni 2013, opgeheven bij het bestreden artikel 56) uit te breiden en de procedure te wijzigen.

B.1.2. Het voormelde hoofdstuk 3 omvat de artikelen 51 tot 58 en bepaalt :

« Art. 51. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt er verstaan onder geldsommen :

1° alle vaststaande en uitvoerbare douane- en accijnsschulden;

2° alle geldsommen die werden opgelegd in een uitvoerbaar geworden bevel tot betalen zoals bedoeld in artikel 65/1, § 1, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer of in een in kracht van gewijsde gegane strafrechtelijke beslissing.

Art. 52. Indien tijdens een controle op de openbare weg door ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, de niet-betaling wordt vastgesteld van de in artikel 51 bedoelde geldsommen ten laste van de eigenaar van het voertuig of lastens de persoon die als titularis van het kenteken van het voertuig wordt vermeld, moet de bestuurder de geldsommen in handen van deze ambtenaren betalen op het ogenblik van de vaststelling.

De in het eerste lid bedoelde ambtenaren zijn bevoegd om de identiteit van de bestuurder van het voertuig vast te stellen, met het oog op de doelstellingen van dit hoofdstuk.

Art. 53. In geval van niet-betaling van de in artikel 51 bedoelde geldsommen kan het voertuig door de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen in beslag worden genomen.

Het bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen verstuurd naar het adres van de titularis, vermeld op het kentekenbewijs. Indien de bestuurder de titularis van het kenteken is, kan het bericht van inbeslagneming hem onmiddellijk worden overhandigd.

Het bericht van inbeslagneming wordt geacht door de titularis van het kenteken van het voertuig te zijn ontvangen de derde werkdag na de verzending ervan.

De titularis van het kenteken van het voertuig is gehouden het bericht van inbeslagneming onverwijld aan de eigenaar van het voertuig over te maken en is tegenover die eigenaar aansprakelijk voor elke schade veroorzaakt door het niet of het niet tijdig voldoen van die verplichting.

Het bericht van inbeslagneming stemt overeen met het model in bijlage en wordt in een origineel en een kopie opgesteld.

Het voertuig wordt in beslag genomen op kosten en risico van de eigenaar of de persoon die als titularis van het kenteken van het voertuig wordt vermeld.

De inbeslagneming wordt ten vroegste opgeheven op de dag van volledige betaling van de in artikel 51 bedoelde geldsommen, verhoogd met de kosten van inbeslagname waaronder de takelingskosten en de stallingskosten van het voertuig, aan de bevoegde ontvanger.

Art. 54. Indien de geldsommen en kosten niet binnen de tien werkdagen na de datum van overhandiging of ontvangst van het bericht van inbeslagneming worden betaald aan de bevoegde ontvanger, kan deze ontvanger laten overgaan tot de verkoop van het voertuig.

Art. 55. De toerekening bij de opbrengst van de verkoop van het voertuig gebeurt eerst op de douaneschulden, daarna op de verkoopkosten en de kosten van de inbeslagneming, vervolgens op de accijnsschulden en ten slotte op de in artikel 51, 2°, bedoelde geldsommen, onverminderd de toepassing van artikel 49, tweede lid, van het Strafwetboek en van artikel 29, laatste lid, van de wet van 1 augustus 1985 houdende fiscale en andere bepalingen.

Een eventueel overschot wordt terugbetaald aan de titularis van het kenteken van het voertuig of aan de voormalige eigenaar van het voertuig.

Art. 56. De wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten wordt opgeheven.

Art. 57. Indien er voor de inwerkingtreding van dit hoofdstuk, met toepassing van artikel 2, § 2, van de wet van 17 juni 2013 houdende betere inning van penale boeten, een voertuig is geïmmobiliseerd, wordt de procedure afgehandeld overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren op het ogenblik van deze immobilisering.

Art. 58. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2017 ».

B.2.1. Zoals de titel van het bestreden hoofdstuk 3 aangeeft, strekken de bestreden bepalingen ertoe de invordering van vaststaande en uitvoerbare douane- en accijnsschulden en penale boeten te verbeteren. De parlementaire voorbereiding vermeldt :

« [Aan] de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, die tijdens een controle op de openbare weg een voertuig detecteren waarvan de eigenaar of de titularis van het kenteken van het voertuig nog openstaande penale boeten en douane- en accijnsschulden heeft, [wordt] de mogelijkheid [geboden] dit voertuig in beslag te nemen, zonder daartoe eerst de machtiging van de beslagrechter te vragen.

De procedure van immobilisering zoals voorzien in de wet van 17 juni 2013 is vrij omslachtig en kan leiden tot hoge takelings- en stallingkosten. Daarom is het aangewezen dat de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen meteen kunnen overgaan tot de inbeslagname van het voertuig. Wanneer de achterstallige schulden vervolgens niet binnen een bepaalde termijn worden betaald, kan de bevoegde ontvanger laten overgaan tot de verkoop van het voertuig » (*Parl. St.*, Kamer, 2016-2017, DOC 54-2208/001, p. 35).

B.2.2. De bestreden artikelen van de programmawet van 25 december 2016 hervormen op fundamentele wijze de wet van 17 juni 2013.

Allereerst wordt het toepassingsgebied *ratione materiae* uitgebreid tot alle vaststaande en uitvoerbare douane- en accijnsschulden en alle geldsommen die worden opgelegd in een uitvoerbaar geworden bevel tot betalen, zoals bedoeld in artikel 65/1, § 1, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer of in een in kracht van gewijsde gegane strafrechtelijke beslissing (artikel 51).

Vervolgens wordt het toepassingsgebied *ratione personae* uitgebreid door een « vorm van kentekenaansprakelijkheid » in te voeren (*Parl. St.*, Kamer, 2016-2017, DOC 54-2208/001, p. 36). Dientengevolge wordt het toepassingsgebied van de wet niet meer beperkt tot de eigenaar van een voertuig die de schuldenaar is van niet-betaalde geldsommen, maar wordt dit uitgebreid tot de kentekenhouders (artikel 52).

Voorts voorziet artikel 53 van de programmawet van 25 december 2016, bij ontstentenis van een onmiddellijke betaling van de verschuldigde geldsommen, in de inbeslagneming van het voertuig, in tegenstelling tot de vroegere wetgeving waarbij het voertuig werd geïmmobiliseerd. Dit beslag kan slechts worden opgeheven ten vroegste op de dag van de volledige betaling van de verschuldigde geldsommen, verhoogd met de kosten van inbeslagneming.

Artikel 54 maakt het mogelijk dat, indien de verschuldigde geldsommen niet worden voldaan binnen tien werkdagen na de datum van overhandiging of ontvangst van het bericht van inbeslagneming, de bevoegde ontvanger zonder enig rechterlijk optreden kan overgaan tot de verkoop van het voertuig. Met de opbrengst van de verkoop van het voertuig worden eerst de douaneschulden betaald, vervolgens de verkoopkosten en de kosten van inbeslagneming, daarna de accijnsschulden en ten slotte de geldsommen, onverminderd de toepassing van artikel 49, tweede lid, van het Strafwetboek en van artikel 29, laatste lid, van de wet van 1 augustus 1985 houdende fiscale en andere bepalingen. Het eventuele overschot wordt terugbetaald aan de houder van het kenteken van het voertuig of de voormalige eigenaar (artikel 55).

Artikel 56 van de programmawet heft de wet van 17 juni 2013 op. Artikel 57 regelt de procedure voor voertuigen die voor de inwerkingtreding van hoofdstuk 3 van titel 3 van de programmawet reeds waren geïmmobiliseerd en artikel 58 bepaalt dat het desbetreffende hoofdstuk in werking treedt op 1 januari 2017.

B.3. De door de verzoekende partijen aangevoerde grieven hebben enkel betrekking op de situatie waarbij de schuldenaar van de door hoofdstuk 3 van titel 3 van de programmawet van 25 december 2016 beoogde schulden, niet de eigenaar is van het voertuig waarvan hij de kentekenaar is.

B.4. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van artikel 16 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens (eerste onderdeel van het eerste middel) en van artikel 13 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 6.1 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens (tweede onderdeel van het eerste middel), al dan niet in samenhang gelezen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.5. In het tweede onderdeel van het eerste middel, voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden artikelen van de programmawet van 25 december 2016 het recht op toegang van voertuigeigenaars tot een rechter schenden, doordat de inbeslagneming en de verkoop van het voertuig geschieden zonder enig optreden van een rechter en doordat er geen enkele procedurele waarborg voorhanden is om het eigendomsrecht te beschermen.

B.6.1. Artikel 13 van de Grondwet houdt een recht in op toegang tot de bevoegde rechter. Dat recht wordt eveneens gewaarborgd bij artikel 6.1 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, bij artikel 14, lid 1, van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten en bij een algemeen rechtsbeginsel.

B.6.2. Het recht op toegang tot de rechter, dat een onderdeel is van het recht op een eerlijk proces, verzekert de rechtzoekenden dat hun zaak wordt behandeld door een onafhankelijke en onpartijdige rechter die volle rechtsmacht heeft om hun grieven te onderzoeken.

B.6.3. Overeenkomstig vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (grote kamer, 5 april 2018, *Zubac t. Kroatië*, § 77) dient het recht op toegang tot de rechter « concreet en effectief » te zijn en niet theoretisch en illusoir :

« Die opmerking geldt in het bijzonder voor de waarborgen waarin artikel 6 voorziet, gelet op de prominente plaats die het recht op een eerlijk proces in een democratische samenleving inneemt (*Prins Hans-Adam II van Liechtenstein t. Duitsland* [GK], nr. 42527/98, § 45, EHRM 2001-VIII, en *Paroisse Gréco-Catholique Lupeni en anderen*, voormeld, § 86) ».

Dit betekent dat, om als effectief te kunnen worden beschouwd, de rechtzoekende moet beschikken over « een duidelijke en concrete mogelijkheid om een handeling die een inmenging in zijn rechten vormt te betwisten » (EHRM, 4 december 1995, *Bellet t. Frankrijk*, § 36) :

« Het feit dat men de interne rechtsmiddelen heeft kunnen aanwenden maar enkel om zijn vorderingen onontvankelijk te horen verklaren als gevolg van de wet, voldoet niet steeds aan de vereisten van artikel 6, lid 1 [...] : ook moet de graad van toegang die verschaft wordt door de nationale wetgeving volstaan om aan een individu het 'recht op een rechter' te verzekeren, gelet op het beginsel van de voorrang van het recht in een democratische samenleving. Een daadwerkelijke uitoefening van het recht op toegang vereist dat een individu beschikt over een duidelijke en concrete mogelijkheid om een handeling die een inmenging in zijn rechten vormt te betwisten (zie het voormelde arrest de *Geouffre de la Pradelle*, p. 43, § 34) ».

B.7.1. Allereerst blijkt uit de bestreden bepalingen dat aan de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen geen enkele onderzoeksplicht wordt opgelegd om na te gaan of de schuldenaar van de geldsommen daadwerkelijk de eigenaar is van het in beslag genomen voertuig.

Meer nog, de bestreden bepalingen voeren uitdrukkelijk een vorm van kentekenaansprakelijkheid in, teneinde de invordering van douane- en accijnsschulden en penale boeten te verbeteren.

De vaststelling dat leasingmaatschappijen mogelijk de vrije keuze zouden hebben om het geleasde voertuig op hun naam te laten inschrijven teneinde te vermijden dat beslag wordt gelegd op hun eigendom, wijzigt hieraan niets. De substantieel hogere operationele, administratieve en fiscale kosten die een inschrijving op naam van de leasingmaatschappij meebrengt, beperken op substantiële wijze die « vrije keuze ».

B.7.2. Zelfs al zou worden aanvaard dat de voertuigeigenaar een revindicatievordering zou kunnen instellen bij de beslagrechter (artikel 1514 van het Gerechtelijk Wetboek), waardoor elke derde-bezitter zou kunnen worden gedwongen tot een afstand aan de werkelijke eigenaar (Cass., 3 mei 1996, AR C.95.0016.F), dan nog zou de beslagrechter enkel kunnen vaststellen dat de inbeslagneming door de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen is gebeurd conform de aan hen, door de bestreden bepalingen, toegekende bevoegdheid. De Belgische Staat is immers gerechtigd om beslag te leggen op het voertuig van de leasinggever en dit ongeacht de vaststelling dat niet de voertuigeigenaar, doch de kentekhouder de schuldenaar is van de betrokken geldsommen.

De beroepsmogelijkheid bij de beslagrechter sorteert derhalve voor de leasinggever geen enkel nuttig effect en kan dus niet worden beschouwd als zijnde « concreet en effectief ».

B.7.3. Ook de mogelijkheid voor de leasinggever om op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek een schadevergoeding te eisen van de kentekhouder, verhelpt niet het gebrek aan toegang tot een rechter. Niet alleen vereist een dergelijke vordering een aparte procedure; ook wordt het de leasinggever niet toegestaan op te treden tegen de inbeslagneming en de eventuele daaropvolgende verkoop van zijn voertuig.

B.8. Aangezien er voor de leasinggever geen « concreet en effectief » beroep bij een onafhankelijke en onpartijdige rechter openstaat tegen de inbeslagneming en de eventuele daaropvolgende verkoop van het voertuig, is het tweede onderdeel van het eerste middel gegrond en dienen de bestreden bepalingen te worden vernietigd.

B.9. Het eerste onderdeel van het eerste middel en het tweede middel dienen niet te worden onderzocht, aangezien dat onderzoek niet tot een ruimere vernietiging zou kunnen leiden.

Om die redenen,

het Hof

vernietigt de artikelen 51 tot 58 van de programmawet van 25 december 2016, in zoverre zij de ambtenaren van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen toestaan tot inbeslagneming over te gaan van een voertuig waarvan de kentekhouder niet de eigenaar is.

Aldus gewezen in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 4 oktober 2018.

De griffier,
F. Meersschant

De voorzitter,
A. Alen

COUR CONSTITUTIONNELLE

[2018/205223]

Extrait de l'arrêt n° 124/2018 du 4 octobre 2018

Numéro du rôle : 6696

En cause : le recours en annulation du chapitre 3 du titre 3 de la loi-programme du 25 décembre 2016 (les articles 51 à 58 concernant l'amélioration du recouvrement des dettes de douanes et accises et des amendes pénales), introduit par la SA « ING Lease Belgium » et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents A. Alen et F. Daoût, et des juges J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul et R. Leysen, assistée du greffier F. Meersschant, présidée par le président A. Alen,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 27 juin 2017 et parvenue au greffe le 28 juin 2017, un recours en annulation du chapitre 3 du titre 3 de la loi-programme du 25 décembre 2016 (les articles 51 à 58 concernant l'amélioration du recouvrement des dettes de douanes et accises et des amendes pénales), publiée au *Moniteur belge* du 29 décembre 2016, deuxième édition, a été introduit par la SA « ING Lease Belgium », la SA « ES-Finance », la SA « Axus », la SA « D'Ieteren Lease », l'ASBL « Belgische Leasevereniging - Association Belge de Leasing » et l'ASBL « Renta », assistées et représentées par Me F. Vandendriessche et Me A. Peytchev, avocats au barreau de Bruxelles.

(...)

II. *En droit*

(...)

B.1.1. Les parties requérantes poursuivent l'annulation du chapitre 3 (« Améliorer le recouvrement des dettes de douanes et accises et des amendes pénales ») du titre 3 de la loi-programme du 25 décembre 2016. Les dispositions attaquées visent à étendre le champ d'application de la loi du 17 juin 2013 « portant une meilleure perception d'amendes pénales » (ci-après : la loi du 17 juin 2013, abrogée par l'article 56 attaqué) et à modifier la procédure.

B.1.2. Le chapitre 3 précité contient les articles 51 à 58 et dispose :

« Art. 51. Pour l'application du présent chapitre, on entend par sommes d'argent :

1° toutes les dettes certaines et exécutoires de douanes et accises;

2° toutes les sommes d'argent ayant été imposées dans un ordre de paiement devenu exécutoire tel que visé à l'article 65/1, § 1, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ou dans une décision pénale coulée en force de chose jugée.

Art. 52. Si lors d'un contrôle sur la voie publique par des fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises, le non-paiement de sommes d'argent visées à l'article 51 est constaté à charge du propriétaire du véhicule ou à charge de la personne mentionnée comme titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, le conducteur doit acquitter les sommes d'argent entre les mains de ces fonctionnaires au moment de la constatation.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa premier sont compétents pour identifier le conducteur du véhicule, compte tenu des objectifs du présent chapitre.

Art. 53. En cas de non-paiement des sommes d'argent visées à l'article 51, le véhicule peut être saisi par les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises.

L'avis de saisie est envoyé dans les deux jours ouvrables à l'adresse du titulaire mentionné sur le certificat d'immatriculation. Si le conducteur est le titulaire de la plaque d'immatriculation, l'avis de saisie peut lui être immédiatement remis.

L'avis de saisie est considéré comme étant réceptionné par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule le troisième jour ouvrable après son envoi.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est tenu de transférer immédiatement l'avis de saisie au propriétaire du véhicule et est, à l'égard de ce propriétaire, responsable de tout dommage causé par le non-respect ou le non-respect dans les délais de cette obligation.

L'avis de saisie, original et copie, est conforme au modèle figurant à l'annexe.

Le véhicule est saisi aux frais et risques du propriétaire ou de la personne qui est mentionnée comme titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule.

La saisie est levée au plus tôt le jour du paiement complet des sommes d'argent visées à l'article 51, augmentées, des frais de saisie y compris les frais de remorquage et les frais de stockage du véhicule, au receveur compétent.

Art. 54. Si les sommes d'argent et les frais ne sont pas payés dans les dix jours ouvrables après la date de remise ou de réception de l'avis de saisie au receveur compétent, celui-ci peut procéder à la vente du véhicule.

Art. 55. L'imputation au produit de la vente du véhicule se fait en premier lieu sur les dettes de douane, ensuite sur les frais de vente et les frais de saisie, puis les dettes d'accises et enfin sur les sommes d'argent visées à l'article 51, 2^o, sans préjudice de l'application de l'article 49, alinéa 2, du Code pénal et de l'article 29, dernier alinéa, de la loi du 1^{er} août 1985 contenant des dispositions fiscales et autres.

Un éventuel surplus est remboursé au titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule ou à l'ancien propriétaire du véhicule.

Art. 56. La loi du 17 juin 2013 portant une meilleure perception des amendes pénales est abrogée.

Art. 57. Si, avant l'entrée en vigueur du présent chapitre, un véhicule est immobilisé conformément à l'article 2, § 2, de la loi du 17 juin 2013 portant une meilleure perception des amendes pénales, la procédure sera traitée conformément aux dispositions applicables au moment de cette immobilisation.

Art. 58. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017 ».

B.2.1. Comme l'indique le titre du chapitre 3 attaqué, les dispositions attaquées visent à améliorer le recouvrement des dettes certaines et exécutoires de douanes et accises et des amendes pénales. Les travaux préparatoires indiquent :

« [Les] fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises qui, lors d'un contrôle sur la voie publique, détectent un véhicule dont le propriétaire ou le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est redevable d'amendes pénales et de dettes de douanes et accises [se voient offrir] la possibilité de saisir ce véhicule sans devoir demander d'abord à cet effet l'autorisation du juge des saisies.

La procédure d'immobilisation telle que prévue par la loi du 17 juin 2013 est relativement lourde et peut entraîner des frais de remorquage et de stockage élevés. Il convient dès lors que les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises puissent procéder immédiatement à la saisie du véhicule. Lorsque les dettes ne sont pas ensuite payées dans un certain délai, le receveur compétent peut procéder à la vente du véhicule » (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, DOC 54-2208/001, p. 35).

B.2.2. Les articles attaqués de la loi-programme du 25 décembre 2016 réforment de manière fondamentale la loi du 17 juin 2013.

En premier lieu, le champ d'application *ratione materiae* est étendu à toutes les dettes de douanes et accises certaines et exécutoires et à toutes les sommes d'argent ayant été imposées dans un ordre de paiement devenu exécutoire tel qu'il est visé par l'article 65/1, § 1^{er}, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ou dans une décision pénale coulée en force de chose jugée (article 51).

Ensuite, le champ d'application *ratione personae* est étendu en introduisant « une forme de principe de responsabilité liée à la plaque d'immatriculation » (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, DOC 54-2208/001, p. 36). En conséquence, le champ d'application de la loi n'est plus limité au propriétaire d'un véhicule qui est débiteur de sommes d'argent impayées mais il est étendu au titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule (article 52).

En outre, l'article 53 de la loi-programme du 25 décembre 2016 prévoit, en cas de non-paiement immédiat des sommes d'argent dues, la saisie du véhicule, contrairement à l'ancienne législation selon laquelle le véhicule était immobilisé. Cette saisie ne peut être levée au plus tôt que le jour du paiement complet des sommes d'argent dues, majorées des frais de saisie.

En vertu de l'article 54, si les sommes d'argent dues ne sont pas payées dans les dix jours ouvrables suivant la date de remise ou de réception de l'avis de saisie, le receveur compétent peut procéder à la vente du véhicule sans aucune intervention d'un juge. Le produit de la vente du véhicule permet d'acquitter, en premier lieu, les dettes de douanes, ensuite les frais de vente et les frais de saisie, puis les dettes d'accises et enfin les sommes d'argent, sans préjudice de l'application de l'article 49, alinéa 2, du Code pénal et de l'article 29, dernier alinéa, de la loi du 1^{er} août 1985 portant des mesures fiscales et autres. L'éventuel surplus est remboursé au titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule ou à l'ancien propriétaire de celui-ci (article 55).

L'article 56 de la loi-programme abroge la loi du 17 juin 2013. L'article 57 règle la procédure applicable au véhicule qui était déjà immobilisé avant l'entrée en vigueur du chapitre 3 du titre 3 de la loi-programme du 25 décembre 2016 et l'article 58 dispose que le chapitre en question entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

B.3. Les griefs invoqués par les parties requérantes concernent seulement la situation dans laquelle le débiteur des dettes visées par le chapitre 3 du titre 3 de la loi-programme du 25 décembre 2016 n'est pas propriétaire du véhicule dont il est titulaire de la plaque d'immatriculation.

B.4. Le premier moyen est pris de la violation de l'article 16 de la Constitution, combiné avec l'article 1 du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme (première branche du premier moyen), et de l'article 13 de la Constitution, combiné avec l'article 6.1 de la Convention européenne des droits de l'homme (seconde branche du premier moyen), en combinaison ou non avec les articles 10 et 11 de la Constitution.

B.5. Dans la seconde branche du premier moyen, les parties requérantes allèguent que les dispositions attaquées de la loi-programme du 25 décembre 2016 violent le droit des propriétaires d'un véhicule d'avoir accès à un juge, en ce que la saisie et la vente du véhicule ont lieu sans l'intervention d'un juge et en ce qu'il n'existe aucune garantie procédurale de nature à protéger le droit de propriété.

B.6.1. L'article 13 de la Constitution implique un droit d'accès au juge compétent. Ce droit est également garanti par l'article 6.1 de la Convention européenne des droits de l'homme, par l'article 14, paragraphe 1, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques et par un principe général de droit.

B.6.2. Le droit d'accès au juge, qui constitue un aspect du droit à un procès équitable, assure aux justiciables un traitement de leur cause par une juridiction indépendante et impartiale qui a pleine juridiction pour examiner leurs griefs.

B.6.3. Conformément à une jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme (grande chambre, 5 avril 2018, *Zubac c. Croatie*, § 77), le droit d'accès à un juge doit être « concret et effectif » et non théorique et illusoire :

« Cette remarque vaut en particulier pour les garanties prévues par l'article 6, vu la place éminente que le droit à un procès équitable occupe dans une société démocratique (*Prince Hans-Adam II de Liechtenstein c. Allemagne* [GC], n° 42527/98, § 45, CEDH 2001-VIII, et *Paroisse Gréco-Catholique Lupeni et autres*, précité, § 86) ».

Pour que le droit d'accès à un juge puisse être qualifié d'effectif, le justiciable doit disposer d'une « possibilité claire et concrète de contester un acte constituant une ingérence dans ses droits » (CEDH, 4 décembre 1995, *Bellet c. France*, § 36) :

« Le fait d'avoir pu emprunter les voies de recours internes mais seulement pour entendre déclarer ses actions irrecevables par le jeu de la loi ne satisfait pas toujours aux impératifs de l'article 6 par. 1 [...] : encore faut-il que le degré d'accès procuré par la législation nationale suffise pour assurer à l'individu le 'droit à un tribunal' eu égard au principe de la prééminence du droit dans une société démocratique. L'effectivité du droit d'accès demande qu'un individu jouisse d'une possibilité claire et concrète de contester un acte constituant une ingérence dans ses droits (voir l'arrêt *de Geouffre de la Pradelle* précité, p. 43, par. 34) ».

B.7.1. En premier lieu, il ressort des dispositions attaquées que les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises ne sont pas tenus à un devoir d'enquête leur imposant de vérifier si le débiteur des sommes d'argent est réellement le propriétaire du véhicule saisi.

Plus encore, les dispositions attaquées instaurent expressément une forme de responsabilité liée à la qualité de titulaire de la plaque d'immatriculation, afin d'améliorer le recouvrement des dettes de douanes et accises ainsi que des amendes pénales.

Le constat que les sociétés de leasing auraient éventuellement le libre choix de faire immatriculer à leur nom le véhicule donné en leasing afin d'éviter qu'une saisie frappe leur propriété n'y change rien. Les frais opérationnels, administratifs et fiscaux substantiellement plus élevés qu'emporterait une immatriculation au nom de la société de leasing limitent de façon substantielle ce « libre choix ».

B.7.2. Même s'il était admis que le propriétaire du véhicule pourrait introduire une action en revendication devant le juge des saisies (article 1514 du Code judiciaire), ce qui contraindrait tout tiers détenteur à une renonciation au profit du propriétaire réel (Cass. 3 mai 1996, RG C.95.0016.F), le juge des saisies pourrait seulement constater que la saisie opérée par les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises s'est effectuée conformément au pouvoir qui leur est accordé en vertu des dispositions attaquées. En effet, l'État belge est habilité à opérer une saisie sur le véhicule du donneur de leasing, et ce indépendamment du constat que ce n'est pas le propriétaire du véhicule mais le titulaire de la plaque d'immatriculation qui est débiteur des sommes d'argent concernées.

La faculté de recours devant le juge des saisies ne produit par conséquent aucun effet utile pour le donneur de leasing et ne peut donc pas être considérée comme étant « concrète et effective ».

B.7.3. De même, la faculté pour le donneur de leasing d'exiger, en vertu de l'article 1382 du Code civil, un dédommagement du titulaire de la plaque d'immatriculation ne remédie pas au défaut d'accès à un juge. Non seulement une telle action requiert une procédure séparée, mais le donneur de leasing n'est pas non plus autorisé à agir contre la saisie et l'éventuelle vente consécutive de son véhicule.

B.8. Etant donné qu'il n'existe pour le donneur de leasing aucun recours concret et effectif devant un juge indépendant et impartial pour s'opposer à la saisie et à l'éventuelle vente consécutive de son véhicule, le premier moyen, en sa seconde branche, est fondé et les dispositions attaquées doivent être annulées.

B.9. Il n'y a pas lieu d'examiner la première branche du premier moyen et le second moyen, étant donné que cet examen ne saurait aboutir à une annulation plus étendue.

Par ces motifs,

la Cour

annule les articles 51 à 58 de la loi-programme du 25 décembre 2016, en ce qu'ils autorisent les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises à procéder à la saisie d'un véhicule dont le titulaire de la plaque d'immatriculation n'est pas le propriétaire.

Ainsi rendu en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 4 octobre 2018.

Le greffier,

F. Meersschant

Le président,

A. Alen

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

[2018/205223]

Auszug aus dem Entscheid Nr. 124/2018 vom 4. Oktober 2018

Geschäftsverzeichnisnummer 6696

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Kapitel 3 von Titel 3 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 (Artikel 51 bis 58 über die Verbesserung der Beitreibung von Zoll- und Akzisenschulden und strafrechtlichen Geldbußen), erhoben von der « ING Lease Belgium » AG und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten A. Alen und F. Daoût, und den Richtern J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul und R. Leysen, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschant, unter dem Vorsitz des Präsidenten A. Alen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. *Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 27. Juni 2017 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 28. Juni 2017 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung von Kapitel 3 von Titel 3 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 (Artikel 51 bis 58 über die Verbesserung der Beitreibung von Zoll- und Akzisenschulden und strafrechtlichen Geldbußen), veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 29. Dezember 2016, zweite Ausgabe: die « ING Lease Belgium » AG, die « ES-Finance » AG, die « Axus » AG, die « D'Ieteren Lease » AG, die VoG « Belgische Leasevereniging - Association Belge de Leasing » und die VoG « Renta », unterstützt und vertreten durch RA F. Vandendriessche und RA A. Peytchev, in Brüssel zugelassen.

(...)

II. Rechtliche Würdigung

(...)

B.1.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigerklärung des Kapitels 3 (« Verbesserung der Beitreibung von Zoll- und Akzisenschulden und strafrechtlichen Geldbußen ») von Titel 3 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016. Durch die angefochtenen Bestimmungen soll der Anwendungsbereich des Gesetzes vom 17. Juni 2013 zur Einführung einer besseren Beitreibung von strafrechtlichen Geldbußen (im Folgenden: Gesetz vom 17. Juni 2013, aufgehoben durch den angefochtenen Artikel 56) erweitert und das Verfahren abgeändert werden.

B.1.2. Das vorerwähnte Kapitel 3 umfasst die Artikel 51 bis 58 und bestimmt:

« Art. 51. Für die Anwendung des vorliegenden Kapitels versteht man unter Geldsummen:

1. alle sicheren und vollstreckbaren Zoll- und Akzisenschulden,

2. alle Geldsummen, die durch eine vollstreckbar gewordene Zahlungsaufforderung, wie in Artikel 65/1 § 1 des Gesetzes vom 16. März 1968 über die Straßenverkehrspolizei erwähnt, oder eine formell rechtskräftig gewordene strafrechtliche Entscheidung auferlegt worden sind.

Art. 52. Wird von den Beamten der Generalverwaltung Zoll und Akzisen während einer Kontrolle auf öffentlicher Straße die Nichtzahlung der in Artikel 51 erwähnten Geldsummen zu Lasten des Fahrzeugeigentümers oder zu Lasten der als Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs gemeldeten Person festgestellt, muss der Fahrer diesen Beamten zum Zeitpunkt der Feststellung die Geldsummen zahlen.

Die in Absatz 1 erwähnten Beamten sind befugt, unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des vorliegenden Kapitels den Fahrer des Fahrzeugs zu identifizieren.

Art. 53. Bei Nichtzahlung der in Artikel 51 erwähnten Geldsummen kann das Fahrzeug von den Beamten der Generalverwaltung Zoll und Akzisen beschlagnahmt werden.

Der Bescheid über die Beschlagnahme wird innerhalb zweier Werktagen an die Adresse des auf der Zulassungsbescheinigung erwähnten Inhabers gesandt. Ist der Fahrer Inhaber des Nummernschilds, kann ihm der Bescheid über die Beschlagnahme sofort ausgehändigt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass der Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs den Bescheid über die Beschlagnahme am dritten Werktag nach der Versendung erhalten hat.

Der Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs ist verpflichtet, dem Fahrzeugeigentümer den Bescheid über die Beschlagnahme unverzüglich zu übermitteln, und ist hinsichtlich dieses Eigentümers für jeglichen Schaden haftbar, der durch die Nichteinhaltung beziehungsweise die verspätete Einhaltung dieser Verpflichtung verursacht wird.

Der Bescheid über die Beschlagnahme entspricht dem Muster in der Anlage und wird als Original und Abschrift erstellt.

Das Fahrzeug wird auf Kosten und Risiko des Eigentümers oder der als Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs gemeldeten Person beschlagnahmt.

Die Beschlagnahme wird frühestens am Tag der vollständigen Zahlung der in Artikel 51 erwähnten Geldsummen, zuzüglich der Kosten der Beschlagnahme, einschließlich Abschleppkosten und Kosten für die Verwahrung des Fahrzeugs, an den zuständigen Einnehmer aufgehoben.

Art. 54. Wenn die Geldsummen und Kosten nicht binnen zehn Werktagen nach dem Datum der Aushändigung beziehungsweise des Erhalts des Bescheids über die Beschlagnahme an den zuständigen Einnehmer gezahlt worden sind, kann dieser den Verkauf des Fahrzeugs vornehmen lassen.

Art. 55. Die Anrechnung des Erlöses aus dem Verkauf des Fahrzeugs erfolgt zuerst auf die Zollschulden, dann auf die Kosten des Verkaufs und der Beschlagnahme, danach auf die Akzisenschulden und schließlich auf die in Artikel 51 Nr. 2 erwähnten Geldsummen, unbeschadet der Anwendung von Artikel 49 Absatz 2 des Strafgesetzbuches und Artikel 29 letzter Absatz des Gesetzes vom 1. August 1985 zur Festlegung steuerrechtlicher und anderer Bestimmungen.

Eventuelle Restbeträge werden dem Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs oder dem ehemaligen Fahrzeugeigentümer erstattet.

Art. 56. Das Gesetz vom 17. Juni 2013 zur Einführung einer besseren Beitreibung von strafrechtlichen Geldbußen wird aufgehoben.

Art. 57. Wird ein Fahrzeug vor dem Inkrafttreten des vorliegenden Kapitels gemäß Artikel 2 § 2 des Gesetzes vom 17. Juni 2013 zur Einführung einer besseren Beitreibung von strafrechtlichen Geldbußen stillgelegt, wird das Verfahren gemäß den zum Zeitpunkt dieser Stilllegung geltenden Bestimmungen abgewickelt.

Art. 58. Vorliegendes Kapitel tritt am 1. Januar 2017 in Kraft ».

B.2.1. Wie der Titel des angefochtenen Kapitels 3 zum Ausdruck bringt, haben die angefochtenen Bestimmungen die Verbesserung der Beitreibung von sicheren und vollstreckbaren Zoll- und Akzisenschulden und strafrechtlichen Geldbußen zum Ziel. In den Vorarbeiten heißt es:

« [les] fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises qui, lors d'un contrôle sur la voie publique, détectent un véhicule dont le propriétaire ou le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est redevable d'amendes pénales et de dettes de douanes et accises, [se voient offrir] la possibilité de saisir ce véhicule sans devoir demander d'abord à cet effet l'autorisation du juge des saisies.

La procédure d'immobilisation telle que prévue par la loi du 17 juin 2013 est relativement lourde et peut entraîner des frais de remorquage et de stockage élevés. Il convient dès lors que les fonctionnaires de l'Administration Générale des Douanes et Accises puissent procéder immédiatement à la saisie du véhicule. Lorsque les dettes ne sont pas ensuite payées dans un certain délai, le receveur compétent peut procéder à la vente du véhicule » (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, DOC 54-2208/001, p. 35).

B.2.2. Die angefochtenen Bestimmungen des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 gestalten das Gesetz vom 17. Juni 2013 von Grund auf neu.

Einerseits wird der Anwendungsbereich *ratione materiae* auf alle sicheren und vollstreckbaren Zoll- und Akzisenschulden und alle Geldsummen erweitert, die durch eine vollstreckbar gewordene Zahlungsaufforderung, wie in Artikel 65/1 § 1 des Gesetzes vom 16. März 1968 über die Straßenverkehrspolizei erwähnt, oder eine formell rechtskräftig gewordene strafrechtliche Entscheidung auferlegt werden (Artikel 51).

Andererseits wird der Anwendungsbereich *ratione personae* durch die Einführung einer « Art von Nummernschildhaftung » erweitert (*Parl. Dok.*, Kammer, 2016-2017, DOC 54-2208/001, S. 36). Folglich wird der Anwendungsbereich des Gesetzes nicht mehr beschränkt auf den Eigentümer eines Fahrzeugs, der der Schuldner von nicht gezahlten Geldsummen ist, sondern erweitert auf den Inhaber des Nummernschilds (Artikel 52).

Außerdem sieht Artikel 53 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 vor, dass bei Unterlassen der sofortigen Zahlung der geschuldeten Geldsummen das Fahrzeug beschlagnahmt werden kann im Gegensatz zu der früheren Regelung, nach der das Fahrzeug stillgelegt wurde. Diese Beschlagnahme kann frühestens am Tag der vollständigen Zahlung der geschuldeten Geldsummen, zuzüglich der Kosten der Beschlagnahme, aufgehoben werden.

Artikel 54 ermöglicht es, dass, wenn die geschuldeten Geldsummen nicht binnen zehn Werktagen nach dem Datum der Aushändigung beziehungsweise des Erhalts des Bescheids über die Beschlagnahme gezahlt worden sind, der zuständige Einnehmer den Verkauf des Fahrzeugs ohne gerichtliches Eingreifen vornehmen lassen kann. Mit dem Erlös aus dem Fahrzeugverkauf werden zuerst die Zolsschulden beglichen, dann die Kosten des Verkaufs und der Beschlagnahme, danach die Akzisenschulden und schließlich die Geldsummen, unbeschadet der Anwendung von Artikel 49 Absatz 2 des Strafgesetzbuches und Artikel 29 letzter Absatz des Gesetzes vom 1. August 1985 zur Festlegung steuerrechtlicher und anderer Bestimmungen. Gegebenenfalls verbleibende Restbeträge werden dem Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs oder dem ehemaligen Fahrzeugeigentümer erstattet (Artikel 55).

Artikel 56 des Programmgesetzes hebt das Gesetz vom 17. Juni 2013 auf. Artikel 57 regelt das Verfahren für Fahrzeuge, die bereits vor dem Inkrafttreten des Kapitels 3 von Titel 3 des Programmgesetzes stillgelegt worden sind, und Artikel 58 bestimmt, dass das betreffende Kapitel am 1. Januar 2017 in Kraft tritt.

B.3. Die von den klagenden Parteien geltend gemachten Einwände beziehen sich lediglich auf den Fall, dass der Schuldner der in Kapitel 3 von Titel 3 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 erwähnten Schulden nicht der Eigentümer des Fahrzeugs, sondern der Inhaber des Nummernschilds des Fahrzeugs ist.

B.4. Der erste Klagegrund bezieht sich auf einen Verstoß gegen Artikel 16 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 1 des ersten Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention (erster Teil des ersten Klagegrunds) und von Artikel 13 der Verfassung in Verbindung mit Artikel 6.1 der Europäischen Menschenrechtskonvention (zweiter Teil des ersten Klagegrunds), gegebenenfalls in Verbindung mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

B.5. Im zweiten Teil des ersten Klagegrundes tragen die klagenden Parteien vor, dass die angefochtenen Artikel des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 das Recht von Fahrzeugeigentümern auf Zugang zu Gerichten verletzen würden, weil die Beschlagnahme und der Verkauf des Fahrzeugs ohne jegliches Eingreifen eines Gerichts erfolgten und keine einzige Verfahrensgarantie zum Schutz des Eigentumsrechts vorhanden sei.

B.6.1. Artikel 13 der Verfassung beinhaltet ein Recht auf Zugang zum zuständigen Richter. Dieses Recht wird ebenfalls durch Artikel 6 Absatz 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention, durch Artikel 14 Absatz 1 des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte und durch einen allgemeinen Rechtsgrundsatz gewährleistet.

B.6.2. Das Recht auf Zugang zu Gerichten, das zum Recht auf ein faires Verfahren gehört, gewährleistet den Rechtsuchenden, dass ihre Rechtssache durch einen unabhängigen und unparteiischen Richter behandelt wird, der über die volle Rechtsprechungsbefugnis in Bezug auf die Prüfung ihrer Einwände verfügt.

B.6.3. Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (Große Kammer, 5. April 2018, *Zubac* gg. Kroatien, § 77) muss das Recht auf Zugang zu Gerichten « konkret und effektiv » und darf es nicht theoretisch und illusorisch sein:

« Cette remarque vaut en particulier pour les garanties prévues par l'article 6, vu la place éminente que le droit à un procès équitable occupe dans une société démocratique (*Prince Hans-Adam II de Liechtenstein c. Allemagne* [GC], n° 42527/98, § 45, CEDH 2001-VIII, et *Parioisse Gréco-Catholique Lupeni et autres*, précité, § 86) ».

Das heißt, damit der Zugang als effektiv eingestuft werden kann, muss der Rechtsuchende über « eine eindeutige und konkrete Möglichkeit [verfügen], um gegen einen Eingriff in seine Rechte vorzugehen » (EGMR, 4. Dezember 1995, *Bellet* gg. Frankreich, § 36):

« Le fait d'avoir pu emprunter les voies de recours internes mais seulement pour entendre déclarer ses actions irrecevables par le jeu de la loi ne satisfait pas toujours aux impératifs de l'article 6 par. 1 : encore faut-il que le degré d'accès procuré par la législation nationale suffise pour assurer à l'individu le ' droit à un tribunal ' eu égard au principe de la prééminence du droit dans une société démocratique. L'effectivité du droit d'accès demande qu'un individu jouisse d'une possibilité claire et concrète de contester un acte constituant une ingérence dans ses droits (voir l'arrêt de *Geouffre de la Pradelle* précité, p. 43, par. 34) ».

B.7.1. Zunächst lässt sich den angefochtenen Bestimmungen entnehmen, dass den Beamten der Generalverwaltung Zoll und Akzisen keinerlei Untersuchungspflicht auferlegt wird, damit sie überprüfen, ob der Schuldner der Geldsummen tatsächlich der Eigentümer des beschlagnahmten Fahrzeugs ist.

Die angefochtenen Bestimmungen führen sogar ausdrücklich eine Art Nummernschildhaftung ein, um die Beitreibung von Zoll- und Akzisenschulden und strafrechtlichen Geldbußen zu verbessern.

Die Feststellung, dass Leasinggesellschaften gegebenenfalls die freie Wahl hätten, das Leasingfahrzeug auf ihren Namen zuzulassen, um zu vermeiden, dass ihr Eigentum beschlagnahmt wird, ändert daran nichts. Die wesentlich höheren operativen, administrativen und steuerlichen Kosten, die eine Zulassung auf den Namen der Leasinggesellschaft zur Folge hat, beschränken diese « freie Wahl » grundlegend.

B.7.2. Selbst wenn man annehmen würde, dass der Fahrzeugeigentümer eine Klage auf Herausgabe beim Pfändungsrichter erheben könnte (Artikel 1514 des Gerichtsgesetzbuches), wodurch jeder Drittbesitzer zu einer Herausgabe an den tatsächlichen Eigentümer gezwungen werden könnte (Kass., 3. Mai 1996, AR C.95.0016.F), würde der Pfändungsrichter nur feststellen können, dass die Beschlagnahme durch die Beamten der Generalverwaltung Zoll und Akzisen entsprechend der ihnen durch die angefochtenen Bestimmungen eingeräumten Befugnis erfolgt ist. Der belgische Staat hat nämlich das Recht, das Fahrzeug des Leasinggebers zu beschlagnahmen, und zwar ungeachtet der Feststellung, dass nicht der Fahrzeugeigentümer, sondern der Inhaber des Nummernschilds Schuldner der betreffenden Geldsummen ist.

Die Klagemöglichkeit beim Pfändungsrichter hat für den Leasinggeber demnach keinerlei positiven Effekt und kann mithin nicht als « konkret und effektiv » bezeichnet werden.

B.7.3. Auch die Möglichkeit des Leasinggebers, gemäß Artikel 1382 des Zivilgesetzbuches einen Schadenersatz gegenüber dem Inhaber des Nummernschilds geltend zu machen, ändert nichts am Verstoß gegen das Recht auf Zugang zu Gerichten. Ein solcher Anspruch verlangt nicht nur ein gesondertes Verfahren, sondern erlaubt es dem Leasinggeber auch nicht, gegen die Beschlagnahme und den etwaigen anschließenden Verkauf seines Fahrzeugs vorzugehen.

B.8. Da dem Leasinggeber gegen die Beschlagnahme und den etwaigen anschließenden Verkauf des Fahrzeugs keine « konkret [e] und effektiv [e] » Klagemöglichkeit bei einem unabhängigen und unparteiischen Gericht offensteht, ist der zweite Teil des ersten Klagegrundes begründet und sind die angefochtenen Bestimmungen für nichtig zu erklären.

B.9. Der erste Teil des ersten Klagegrundes und der zweite Klagegrund müssen nicht geprüft werden, da diese Prüfung keine umfassendere Nichtigerklärung zur Folge haben würde.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erklärt die Artikel 51 bis 58 des Programmgesetzes vom 25. Dezember 2016 für nichtig, sofern sie den Beamten der Generalverwaltung Zoll und Akzisen erlauben, ein Fahrzeug zu beschlagnahmen, dessen Eigentümer ein anderer als der Inhaber des Nummernschilds ist.

Erlassen in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 4. Oktober 2018.

Der Kanzler,
F. Meersschant

Der Präsident,
A. Alen

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIËN

[C – 2018/31941]

5 OKTOBER 2018. — Besluit tot wijziging van het besluit van de Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Financiën tot vaststelling van de taken waarmee de Administratie van de Patrimoniumdiensten is belast en tot vaststelling van de bevoegdheden en de zetel van haar operationele diensten

De Voorzitter van het Directiecomité,

Gelet op koninklijk besluit van 3 december 2009 houdende regeling van de operationele diensten van de Federale Overheidsdienst Financiën, artikel 1, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 juli 2013 en artikel 6 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2014;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 2010 betreffende de oprichting van diensten in de schoot van de Federale Overheidsdienst Financiën, de vaststelling van hun zetel en van hun materiële en territoriale bevoegdheid, artikelen 1 en 2;

Gelet op het koninklijk besluit van 19 juli 2013 tot vaststelling van het organiek reglement van de Federale Overheidsdienst Financiën en van de bijzondere bepalingen die van toepassing zijn op het statutair personeel, artikelen 3, 7 en 9;

Gelet op het ministerieel besluit van 23 april 2010 waarbij delegatie wordt verleend aan de Voorzitter van het Directiecomité met betrekking tot de oprichting van diensten, de vaststelling van hun zetel en van hun materiële en territoriale bevoegdheid;

Gelet op het besluit van de Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Financiën van 18 december 2014 tot vaststelling van de taken waarmee de Administratie van de Patrimoniumdiensten is belast en tot vaststelling van de bevoegdheden en de zetel van haar operationele diensten, gewijzigd bij het besluit van 16 januari 2017;

Gelet op het gemotiveerd advies van 5 juni 2018 van het Tussenoverlegcomité (departement Financiën);

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 28 september 2018,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 1 van het besluit van de Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Financiën tot vaststelling van de taken waarmee de Administratie van de Patrimoniumdiensten is belast en tot vaststelling van de bevoegdheden en de zetel van haar operationele diensten, wordt de bepaling onder 6° aangevuld met de woorden : "Wordt verstaan onder beheer: de verhuur, het onderhoud en de renovatie van de bestaande woonvoorzieningen, de afbraak en wederopbouw van deze woonvoorzieningen, de bouw van nieuwe woonvoorzieningen en alle werkzaamheden die hiermee in verband staan."

Art. 2. In artikel 2 van hetzelfde besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt :

"1° de Dienst Strategische ondersteuning, die tevens instaat voor het secretariaat van de administrateur";

b) in de bepaling onder 2° worden na het woord "Dienst" de woorden "Strategische en" geschrapt.

Art. 3. De artikelen 3 tot 4^{ter} worden vervangen als volgt :

"Art. 3. De Dienst Operationele ondersteuning is met betrekking tot de operationele diensten die ervan afhangen, belast met :

a) de hoge leiding;

b) de juridische en procedurele ondersteuning;

c) het rekenplichtig beheer in de zin van de wet op de comptabiliteit van de federale Staat.

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

[C – 2018/31941]

5 OCTOBRE 2018. — Arrêté modifiant l'arrêté du Président du Comité de direction du SPF Finances établissant les tâches dont l'Administration des Services patrimoniaux est chargée, et déterminant les compétences ainsi que le siège de ses services opérationnels

Le Président du Comité de direction,

Vu l'arrêté royal du 3 décembre 2009 organique des services opérationnels du Service public fédéral Finances, l'article 1^{er}, modifié par l'arrêté royal du 19 juillet 2013 et l'article 6, modifié par l'arrêté royal du 4 avril 2014 ;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 2010 relatif à la création de services au sein du Service public fédéral Finances, à la fixation de leur siège et à leurs compétences matérielles et territoriales, les articles 1^{er} et 2 ;

Vu l'arrêté royal du 19 juillet 2013 fixant le règlement organique du Service public fédéral Finances ainsi que les dispositions particulières applicables aux agents statutaires, les articles 3, 7 et 9 ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 avril 2010 donnant délégation au Président du Comité de direction en matière de création de services, de fixation de leur siège et de leurs compétences matérielles et territoriales ;

Vu l'arrêté du Président du Comité de direction du SPF Finances du 18 décembre 2014 établissant les tâches dont l'Administration des Services patrimoniaux est chargée, et déterminant les compétences ainsi que le siège de ses services opérationnels, modifié par l'arrêté du 16 janvier 2017 ;

Vu l'avis motivé du 5 juin 2018 du Comité intermédiaire de concertation (département Finances) ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 septembre 2018,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté du Président du Comité de direction du SPF Finances établissant les tâches dont l'Administration des Services patrimoniaux est chargée, et déterminant les compétences ainsi que le siège de ses services opérationnels, la disposition sous 6° est complétée avec les mots : "L'on entend par gestion : la location, l'entretien et la rénovation de maisons d'habitation, la démolition et la reconstruction de ces maisons d'habitation, la construction de nouvelles maisons d'habitation et tous les travaux relatifs à ces domaines."

Art. 2. A l'article 2 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

a) la disposition sous 1° est remplacée comme suit :

"1° le Service Soutien stratégique, qui est également responsable du secrétariat de l'administrateur" ;

b) dans la disposition sous 2°, après le mot "Service", les mots "Stratégique et " sont supprimés.

Art. 3. Les articles 3 à 4^{ter} sont remplacés par ce qui suit :

"Art. 3. Le Service Soutien opérationnel, en ce qui concerne les services opérationnels qui en dépendent, est chargé :

a) de la haute direction ;

b) du soutien juridique et procédural ;

c) de la gestion comptable au sens de la loi sur la comptabilité de l'État.