

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 november 1999

WETSVOORSTEL

**tot invoering van een federaal
fietsregistratiesysteem**

(ingediend door
de heer Servais Verherstraeten)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 novembre 1999

PROPOSITION DE LOI

**instaurant un système fédéral
d'immatriculation des bicyclettes**

(déposée par
M. Servais Verherstraeten)

SAMENVATTING

Al te veel fietsen worden gestolen, en wanneer fietsen worden gevonden, kunnen er te weinig teruggegeven worden aan de eigenaars. Dit is te wijten aan het ontbreken van een eenvormig identificatiesysteem van fietsen, aldus de indiener van dit wetsvoorstel. Momenteel bieden al heel wat gemeenten hun inwoners de mogelijkheid om hun fietsen te laten registreren, maar er is geen eenvormigheid, zodat registratie niet doeltreffend is. Daarom stelt de indiener voor slechts één systeem toe te staan, namelijk het graveren van het rijksregisternummer van de eigenaar in het frame van de fiets. De gemeenten zijn vrij deze dienst aan hun inwoners aan te bieden of niet, maar als zij deze dienst aanbieden, mogen zij slechts dit registratiesysteem hanteren. Omwille van de privacy, staat het fietseigenaars eveneens vrij hun fiets te laten registreren of niet.

RÉSUMÉ

Il y a trop de vols de bicyclettes et trop peu de bicyclettes retrouvées qui peuvent être restituées à leur propriétaire. L'auteur de la présente proposition de loi estime que cela tient à l'absence d'un système uniforme d'identification des bicyclettes. Si, à l'heure actuelle, nombre de communes offrent déjà à leurs habitants la possibilité de faire immatriculer leur bicyclette, il n'existe aucune uniformité en la matière, de sorte que l'immatriculation est inefficace. Aussi l'auteur de la présente proposition de loi propose-t-il de n'autoriser qu'un seul système, qui consisterait à graver sur le cadre de la bicyclette le numéro sous lequel le propriétaire est inscrit au registre national. Il serait loisible aux communes d'offrir ou non ce service à leurs habitants, mais, si elles l'offrent, elles ne pourront utiliser que ce système d'immatriculation. Afin de protéger la vie privée, il serait également loisible aux propriétaires de bicyclettes de faire immatriculer ou non leur bicyclette.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000: Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Fietsdiefstal is een veel voorkomende plaag. Cijfers van APSD leren dat ongeveer 30.000 fietsen per jaar worden gestolen en ongeveer 40 % van de fietsdiefstallen bovendien niet aangegeven worden. Dit percentage ligt nog hoger bij bijvoorbeeld studenten. Men leidt hieruit af dat het aantal fietsdiefstallen per jaar allicht hoger is dan 50.000. Deze diefstallen zijn vooral tijdsgebonden (begin van het schooljaar) en plaatsgebonden (studentencentra, toeristische centra in de zomer, omgeving van horecazaken).

Deze vorm van «kleine» criminaliteit bevordert geenszins het fietsgebruik en leidt tot vermindering van de kwaliteit van de fietsen (hoe beter de fiets, hoe meer kans op diefstal) en tot normvervaging. Uit een Nederlandse studie blijkt dat 1/3 van de slachtoffers van fietsdiefstallen overweegt zelf een fiets te stelen (*Basisboek Criminaliteitspreventie* van de Directie Criminaliteitspreventie, ministerie van Justitie, Amsterdam, blz. II.).

Toen de jaarlijkse taksplaten werden afgeschaft, verdween ook een efficiënte registratiemethode. Dit bemoeilijkt uiteraard de identificatie van de gevonden fietsen. Slechts 12,5% van de gevonden fietsen en 5% van de gestolen fietsen kunnen teruggegeven worden aan de eigenaar. Deze cijfers zijn veel te laag.

Vele gemeentebesturen hebben getracht hier iets aan te doen en dokterden diverse identificatiesystemen uit die zij aan hun inwoners aanbieden. Het probleem is echter dat deze systemen niet eenvormig zijn, wat de teruggave van gevonden fietsen niet bevordert. Op een gegeven ogenblik waren in de provincie Antwerpen zeven diverse systemen toepasselijk (zie wetsvoorstel van de heer Willy Taelman, *Parl. St.*, Kamer, 1995 (B.Z.), nr. 77/1, blz. 2).

De federale overheid heeft meer eenvormigheid beoogd met de omzendbrieven van minister Michel (1987: registratie via identiteitskaartnummer), van minister Tobback (1988: rijksregister) en van minister Vande Lanotte (1997: graveren van rijksregisternummer).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les vols de bicyclettes sont un véritable fléau. Les statistiques du SGAP nous apprennent que quelque 30 000 bicyclettes sont volées chaque année et que quelque 40% de ces vols ne sont en outre pas déclarés. Ce pourcentage est encore plus élevé dans le cas, par exemple, de bicyclettes appartenant à des étudiants. On peut en inférer que le nombre de vols de bicyclettes commis chaque année est très probablement supérieur à 50 000. Ces vols se produisent essentiellement à certaines époques (début de l'année scolaire) et à certains endroits (centres estudiantins, centres touristiques en été, abords des hôtels, restaurants et cafés).

Cette forme de «petite» criminalité dissuade d'utiliser la bicyclette, tend à réduire la qualité des bicyclettes (plus la bicyclette est de bonne qualité, plus le risque de vol est important) et entraîne un estompement de la norme. Il ressort d'une étude néerlandaise qu'un tiers des victimes de vols de bicyclettes envisagent elles-mêmes de voler une bicyclette (*Basisboek Criminaliteitspreventie* de la *Directie Criminaliteitspreventie*, ministère de la Justice, Amsterdam, p.11).

La suppression des taxes fiscales annuelles a fait disparaître une méthode d'enregistrement efficace, ce qui ne facilite évidemment pas l'identification des bicyclettes trouvées. Seulement 12,5% des bicyclettes trouvées et 5% des bicyclettes volées peuvent être restituées à leur propriétaire. Ces pourcentages sont beaucoup trop faibles.

De nombreuses administrations communales ont tenté de remédier à cette situation et ont, pour ce faire, mis au point divers systèmes d'identification qu'elles proposent à leurs habitants. Le problème est cependant que ces systèmes ne sont pas uniformes, ce qui ne facilite pas la restitution des bicyclettes. A un moment donné, pas moins de sept systèmes différents étaient utilisés dans la seule province d'Anvers (voir la proposition de loi de M. Willy Taelman, Doc. n° 77/1, SE 1995, p. 2).

L'autorité fédérale a tenté de parvenir à une plus grande uniformité par les circulaires du ministre Michel (1987: enregistrement basé sur le numéro de la carte d'identité), du ministre Tobback (1988: registre national) et du ministre Vande Lanotte (1997: gravure du numéro d'inscription au registre national).

Ook de meeste gouverneurs hebben reeds een omzendbrief geschreven naar hun gemeenten met de vraag het rijksregisternummer op de fiets te graveren. Gelukkig stappen meer en meer gemeenten over naar dit systeem, zodat op dit ogenblik iets meer dan de helft van de gemeenten in Vlaanderen hetzelfde systeem hanteert. Toch passen nog veel gemeenten een eigen systeem toe en bovendien zijn er nog veel private, al dan niet commerciële, initiatieven. Om deze diversiteit een halt toe te roepen, is het gepast om wetgevend op te treden.

Ter zake waren er reeds initiatieven van de heer Hugo Van Rompaey c.s. (*Parl. St.*, Senaat, 1992-1993, nr. 782/1), van de heren Van Dienderen en Winkel, (*Parl. St.*, Kamer, 1992-1993, nr. 1094/1) en van de heer Willy Taelman (het al vermelde voorstel).

Al deze wetsvoorstellen pleiten voor een eenvormig systeem (rijksregisternummer, federaal registratiesysteem), dat al dan niet verplicht zou zijn.

Het komt gepast voor, het meest toegepaste systeem, dat ook wordt gepropageerd door de minister van Binnenlandse Zaken, als enig wettige systeem te erkennen, nl. het graveren van het rijksregisternummer in de fiets.

De kritiek, dat dit systeem de privacy zou schenden, werd reeds verworpen door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, op voorwaarde dat het systeem facultatief zou zijn, t.t.z. dat de fietseigenaars niet verplicht worden om hun rijksregisternummer in hun fiets te laten graveren. Bovendien kunnen enkel bevoegde personeelsleden van de politiediensten de fietseigenaars identificeren aan de hand van het systeem (net zoals dit het geval is met de nummerplaat van een wagen).

Bijkomend voordeel is dat het voorgestelde systeem goedkoop is in vergelijking met elk ander systeem.

Niet enkel omwille van de privacy komt het minder gepast voor om het systeem te verplichten en straffen te stellen op overtredingen ervan. In de praktijk zouden zulke bepalingen wellicht toch niet toegepast worden. Anderzijds is een wet een belangrijk signaal en worden de gemeenten, die momenteel een ander identificatiesysteem hanteren, verplicht om over te schakelen op het voorgestelde systeem. Bovendien ontmoedigt een wettelijk geregeld identificatiesysteem andere, al dan niet commerciële initiatieven.

La plupart des gouverneurs ont également déjà envoyé à leurs communes une circulaire dans laquelle ils leur demandent de faire graver le numéro d'inscription au registre national sur la bicyclette. Les communes sont heureusement de plus en plus nombreuses à se convertir à ce système, de sorte qu'à l'heure actuelle, un peu plus de la moitié des communes flamandes utilisent le même système. De nombreuses communes continuent néanmoins à appliquer leur propre système, sans parler des nombreuses initiatives privées, commerciales ou non. Il s'indique dès lors d'intervenir par la voie législative afin de mettre fin à cette diversité.

Cette question a déjà fait l'objet d'initiatives de M. Hugo Van Rompaey et consorts (Doc. Sénat n° 782/1, 1992-1993), de MM. Van Dienderen et Winkel (Doc. Chambre n° 1094/1, 1992-1993) et de M. Willy Taelman (la proposition susmentionnée).

Toutes ces propositions de loi plaident pour un système uniforme (numéro du registre national, système d'enregistrement fédéral), obligatoire ou facultatif.

Il conviendrait de ne reconnaître légalement que le système le plus utilisé, qui est également conseillé par le ministre de l'Intérieur, à savoir celui qui consiste à graver le numéro d'inscription au registre national sur le vélo.

L'argument selon lequel ce système porterait atteinte à la vie privée a déjà été réfuté par la Commission de la protection de la vie privée, à condition que le système soit facultatif, c'est-à-dire que les propriétaires de bicyclettes ne soient pas obligés de faire graver leur numéro d'inscription au registre national sur leur vélo. Qui plus est, seuls les membres habilités des services de police peuvent identifier les propriétaires de bicyclettes à l'aide de ce système (comme c'est le cas en ce qui concerne la plaque d'immatriculation d'une voiture).

Le système proposé présente en outre l'avantage d'être peu coûteux par rapport aux autres systèmes.

Ce n'est pas uniquement en raison de l'atteinte possible à la vie privée qu'il paraît moins opportun d'imposer le système et de prévoir des sanctions en cas d'infraction. Il est probable que, dans la pratique, ces dispositions ne seraient de toute façon pas appliquées. D'un autre côté, une loi constituerait un signal important et obligerait les communes, qui appliquent pour le moment un autre système d'identification, à adopter le système proposé. Un système d'identification légal découragerait en outre d'autres initiatives, commerciales ou non.

Dit wetsvoorstel zal fietsdiefstallen niet onmogelijk maken. Het zal wel de teruggave van gestolen en verloren fietsen vergemakkelijken. In dit verband kunnen trouwens nog maatregelen overwogen worden, zoals:

- een verhoging van het normbesef van burgers: de fiets is geen gemeen goed, het eigendomsrecht dient gerespecteerd te worden, en zo nodig dient dit eigendomsrecht langs repressieve weg afgedwongen te worden. Voor niet-georganiseerde diefstallen zijn wellicht alternatieve maatregelen aangewezen. Voor georganiseerde diefstallen komen strenge traditionele straffen gepast voor.

- preventie: fietsen dienen op slot gezet te worden. Zou de wet niet moeten voorschrijven dat elke fiets uitgerust is met een slot ?

- eenvormige wijze van aangifte van fietsdiefstallen: het eenvormig verbaliseren van fietsdiefstallen en verzamelen van gegevens in federale databanken zodat er meer duidelijkheid komt over gestolen en teruggevonden fietsen.

- degelijke fietsstallingen
- voldoende bewaakte fietsbewaarplassen

- aanwijzing van een fietsverantwoordelijke per gemeente.

Teneinde de gemeenten die nog een ander registratiesysteem hanteren of propageren, de tijd te geven zich aan te passen, wordt voorgesteld de wet in werking te laten treden op 1 januari 2001.

Twee slotopmerkingen:

- wanneer een gemeente haar inwoners niet de mogelijkheid biedt hun fietsen te laten registreren, zouden de betrokken inwoners dat moeten kunnen laten doen in een naburige gemeente, die deze dienst wel aanbiedt, tegen kostprijs.

- In de mate dat de aangelegenheid die dit voorstel regelt, te beschouwen is als een onderdeel van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer en/of de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, zullen de gewestregeringen moeten betrokken worden bij de uitwerking van de voorgestelde regeling (artikel 6, §4, 3°, B.W.H.I.).

Servais VERHERSTRAETEN (CVP)

La présente proposition de loi n'empêchera pas les vols de bicyclettes. En revanche, elle facilitera la restitution des bicyclettes volées ou perdues. D'autres mesures peuvent d'ailleurs être envisagées dans ce cadre, comme par exemple:

- une amélioration du sens de la norme des citoyens: la bicyclette n'est pas un bien commun, il convient de respecter le droit de propriété qui doit, au besoin, être imposé par la voie répressive. Lorsqu'il s'agit de vols de bicyclettes non organisés, des mesures alternatives sont probablement souhaitables. Pour les vols organisés, les peines sévères traditionnelles s'imposent.

- la prévention: les bicyclettes doivent être verrouillées. La loi ne devrait-elle pas prévoir que chaque bicyclette doit être équipée d'une serrure antivol?

- une déclaration de vol de bicyclette uniforme: la verbalisation harmonisée des vols de bicyclettes et la collecte harmonisée de données dans des banques de données fédérales de façon à pouvoir cartographier les vols et les restitutions de bicyclettes.

- des parcs à bicyclettes de qualité
- un nombre suffisant de parkings pour vélos surveillés
- la désignation d'un *monsieur bicyclette* par commune.

Afin de permettre aux communes qui utilisent encore un autre système d'immatriculation de s'adapter, il est proposé de fixer l'entrée en vigueur de la loi au 1^{er} janvier 2001.

Deux observations en guise de conclusion:

- * lorsqu'une commune n'offre pas à ses habitants la possibilité de faire immatriculer leur bicyclette, ces habitants devraient pouvoir faire immatriculer leur bicyclette à prix coûtant dans une commune voisine qui offre ce service.

- * Dès lors qu'il convient de considérer que la matière régie par la présente proposition de loi relève des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports et/ou aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, les gouvernements régionaux devront être associés à l'élaboration des règles proposées (article 6, §4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles).

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° « fiets » : het rijwiel zoals bedoeld in artikel 2.15 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ;

2° « federaal fietsregistratiesysteem » : het graveren van het rijksregisternummer van de eigenaar van de fiets, in het frame van de fiets.

Art. 3

Elke gemeente kan haar inwoners de mogelijkheid bieden hun fietsen te laten registreren onder het federaal fietsregistratiesysteem.

Het is de gemeenten verboden een ander dan het in het vorige lid bedoelde fietsregistratiesysteem in te voeren, te hanteren, hun medewerking daaraan te verlenen, of te propageren.

Art. 4

De Koning bepaalt de nadere regels met betrekking tot het federaal fietsregistratiesysteem.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2001.

21 oktober 1999

Servais VERHERSTRAETEN (CVP)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1° «bicyclette»: le cycle visé à l'article 2.15 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

2° «système fédéral d'immatriculation des bicyclettes»: la gravure, dans le cadre de la bicyclette, du numéro d'inscription du propriétaire de celle-ci au registre national.

Art. 3

Toute commune peut offrir à ses habitants la possibilité de faire enregistrer leurs bicyclettes dans le cadre du système fédéral d'immatriculation des bicyclettes.

Il est interdit aux communes d'instaurer, d'utiliser, de collaborer à ou de propager un autre système d'immatriculation des bicyclettes que celui visé à l'alinéa précédent.

Art. 4

Le Roi fixe les modalités de fonctionnement du système fédéral d'immatriculation des bicyclettes.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

21 octobre 1999