

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 april 2000

WETSVOORSTEL

**tot invoering van de registratie van fietsen
en ter preventie
van fietsdiefstallen**

(ingediend door de heer Arnold Van Aperen)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 avril 2000

PROPOSITION DE LOI

**instaurant l'immatriculation des bicyclettes
et relative à la prévention
des vols de bicyclettes**

(déposée par M. Arnold Van Aperen)

SAMENVATTING

Al te veel fietsen worden gestolen, en wanneer fietsen worden gevonden, kunnen er te weinig worden teruggegeven worden aan de eigenaars. Dit is te wijten aan het ontbreken van een eenvormig identificatiesysteem van fietsen, aldus de indiener. Momenteel bieden al een aantal gemeenten de mogelijkheid aan hun inwoners om hun rijksregisternummer te laten graveren in het frame van de fiets. Omwille van de kostprijs voor de gemeenten en om redenen inzake de bescherming van het privé-leven en productaansprakelijkheid, verkiest de indiener een ander systeem: fietsenhandelaars staan zelf in voor de registratie van en het aanbrengen van een registratienummer op de fiets. Daartoe wordt een repertorium van geregistreerde fietsen ingesteld, dat beheerd wordt door de betrokken beroepssector zelf. Ter preventie van fietsdiefstallen, stelt de indiener voorts voor dat alle fietsen zouden uitgerust worden met een goed slot.

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 proposition de loi estime que cela tient à l'absence d'un système uniforme d'identification des bicyclettes. A l'heure actuelle, un certain nombre de communes offrent déjà à leurs habitants la possibilité de faire graver sur le cadre de la bicyclette le numéro sous lequel ils sont inscrits au registre national. Compte tenu du coût d'une telle opération pour les communes, et pour des raisons liées à la protection de la vie privée et à la responsabilité du fait des produits, l'auteur propose que les marchands de bicyclettes assurent eux-mêmes l'immatriculation du vélo en y apposant un numéro d'identification. Il serait institué à cet effet un répertoire des bicyclettes immatriculées, qui serait géré par le secteur professionnel concerné. En ce qui concerne la prévention des vols, l'auteur propose par ailleurs que toutes les bicyclettes soient équipées d'une serrure antivol de qualité.

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 fenomeen dat fel wordt onderschat. Het is een plaag die jaarlijks leidt tot tienduizenden slachtoffers die aangetast worden in hun eigendom en mobiliteit. Doordat velen geen klacht indienen is de omvang van de fietsdiefstallenproblematiek niet volledig gekend.

De geringe aangiftebereidheid kan verklaard worden vanuit de ergernis van de burger, die ervaart dat fietsdiefstal door de politiediensten ten onrechte als een vorm van 'kleine criminaliteit' beschouwd wordt. Niet alleen hoort men vaak dat er geen PV opgemaakt wordt, het blijkt zelfs dat in sommige gerechtelijke arrondissementen (bv. in Antwerpen) door de procureur des Konings directieven werden gegeven om geen aanvankelijke PV's van fietsdiefstallen meer naar het parket te zenden. In die context besluit ook de Algemene Politie-eurodienst (APSD) in zijn jaarverslag van 1998: «Gelet op de lage ophelderingspercentages en de geringe pakkans van de daders, zijn weinig personen nog gemotiveerd om dit misdrijf aan de politiediensten aan te geven.».

Op een totaal aantal van ca. 5,5 miljoen fietsen (jaarlijks worden er zowat 560.000 fietsen verkocht in België), worden er door bepaalde bronnen cijfers geciteerd van 53.000 tot 150.000 fietsdiefstallen per jaar, waarvan slechts 8.000 kunnen worden terugbezorgd aan de eigenaar.

Zowat 60% betreffen gebruiks- of grijpdiefstallen. Deze zijn meestal tijdsgebonden (begin van het school- en academiejaar, toeristisch hoogseizoen) en plaatsgebonden (studentencentra, stations, sport- en winkelcentra, toeristische centra, omgeving van horecazaken).

Bij de overblijvende 40% zijn er o.a.:

- zij die een fiets stelen voor de kick
- zij die stelen uit normvervaging (een fiets is gemeen goed, of nog, zelf het slachtoffer zijn van fietsdiefstallen).

Meestal kunnen deze fietsen niet aan hun rechtmatige eigenaar worden terugbezorgd, gezien de politie, na het afschaffen van de rijwielbelasting, over geen enkel identificatiemiddel meer beschikt om de eigenaar van de onvreemde fiets terug te vinden.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

On sous-estime fortement l'importance des vols de bicyclettes. Il s'agit d'un fléau qui fait chaque année des dizaines de milliers de victimes en portant atteinte à leur propriété et à leur mobilité. Nombre de ces vols n'étant pas déclarés, l'ampleur réelle de la problématique des vols de bicyclettes reste mal connue.

Cette réticence à porter plainte peut s'expliquer par l'exaspération de la population, qui constate que les services de police considèrent, à tort, les vols de bicyclette comme une forme de « petite criminalité ». Non seulement on entend souvent dire qu'aucun procès-verbal n'est établi, mais il s'avère en outre que, dans certains arrondissements judiciaires (par exemple, à Anvers), le procureur du Roi a donné des directives demandant de ne plus envoyer de procès-verbaux initiaux de vol de bicyclette au parquet. Dans ce contexte, le Service général d'appui policier (SGAP) conclut également dans son rapport annuel de 1998 : « Eu égard aux faibles taux d'élucidation et au faible risque que courent les auteurs de se faire prendre, peu de gens sont encore enclins à déclarer ce type de délit aux services de police. ».

Alors qu'il y aurait, au total, quelque 5,5 millions de bicyclettes (environ 560 000 bicyclettes sont vendues chaque année en Belgique), certaines sources font état de 53 000 à 150 000 vols de bicyclettes par an, dont seulement 8 000 peuvent être restituées à leurs propriétaires.

Dans 60% des cas, ces vols sont commis en vue d'utiliser la bicyclette ou simplement parce que l'occasion s'est présentée. Ils se produisent essentiellement à certaines époques (début de l'année scolaire et académique, haute saison touristique) et à certains endroits (centres étudiants, gares, centres sportifs et commerciaux, centres touristiques, abords des hôtels, restaurants et cafés).

Dans les 40% d'autres cas, les auteurs volent les bicyclettes notamment :

- pour l'excitation liée au vol ;
- en raison d'un estompement de la norme (une bicyclette fait partie du domaine public ou ils ont été eux-mêmes victimes d'un vol de bicyclette).

Le plus souvent, ces bicyclettes ne peuvent être restituées à leurs propriétaires du fait que depuis la suppression de la taxe sur les bicyclettes, la police ne dispose plus d'aucun moyen d'identification lui permettant de retrouver les personnes à qui elles ont été dérobées.

In het verleden werden op gemeentelijk vlak reeds een aantal initiatieven genomen om het opsporen van de eigenaars van gestolen fietsen te vergemakkelijken. Door gebrek aan eenvormigheid was het echter vaak erg moeilijk om de gestolen fietsen buiten de eigen gemeente aan de rechtmatige eigenaar terug te bezorgen.

De federale overheid heeft meer eenvormigheid beoogd met omzendbrieven van minister Michel (1987), minister Tobback (1988) en minister Vande Lanotte (1997).

Op parlementair vlak werden gedurende de jongste drie zittingsperiodes telkens initiatieven genomen. Meer specifiek gaat het om wetsvoorstellen, ingediend door H. Van Rompaey (Senaat, nr.782/1, 1992/1993), H. Van Dienderen en X. Winkel (Kamer, nr.1094/1, 1992/1993), W. Taelman (Kamer, nr.77/1, B.Z. 1995) (herneming Kamer, nr.1375/1, 1990/1991) en S. Verherstraeten (Kamer, nr.270/1, 1999/2000). Al deze voorstellen pleiten voor een al dan niet verplicht, eenvormig registratiesysteem. Een aantal pleiten voor het graveren van het rijksregisternummer door de gemeentediensten.

Nochtans kunnen er tegen het graveren van het rijksregisternummer door gemeentefunctionarissen twee fundamentele bezwaren geformuleerd worden.

Eenzijds blijkt uit een rapport van het Wetenschappelijk Technisch Centrum voor de Metaalverwerkende Nijverheid (WTC) dat het graveren in frames als een structurele ingreep dient beschouwd te worden. Een graving tast de stabiliteit van het frame aan en de kans op metaalmoeheid verhoogt erdoor met 50%.

Er rijst tevens het probleem van productaansprakelijkheid in geval van materiaalfout en lichamelijk letsel. De wet op de productaansprakelijkheid en de wet betreffende de veiligheid van de consument verbieden het om een product met een fout, resp. met een veiligheidsrisico op de markt te brengen.

Tal van fietsconstructeurs verbieden, in de handleiding bij de fiets, structurele ingrepen en wijzen in dat geval elke verantwoordelijkheid af voor kaderbreuk of lichamelijk letsel. Aan de in België bestaande officiële technische norm voor de fiets (DIN-79100-2) wordt in het geval van graving in het kader niet meer voldaan.

Par le passé, des initiatives ont déjà été prises au niveau communal afin de faciliter l'identification des propriétaires des bicyclettes volées. Eu égard au manque d'uniformité de ces initiatives, il était toutefois souvent très difficile de restituer les bicyclettes volées à leurs propriétaires si elles ne sont pas retrouvées dans la commune d'origine.

L'autorité fédérale a tenté de parvenir à une plus grande uniformité par le biais des circulaires du ministre Michel (1987), du ministre Tobback (1988) et du ministre Vande Lanotte (1997).

Cette question a chaque fois fait l'objet d'initiatives parlementaires au cours des trois dernières législatures. Il s'agit plus spécifiquement de propositions de loi, déposées par H. Van Rompaey et consorts (Doc. Sénat n°782/1, 1992-1993), par H. Van Dienderen et X. Winkel (Doc. Chambre n°1094/1, 1992-1993), par W. Taelman (Doc. Chambre n°771/1, S.E. 1995, qui reprend le Doc. Chambre n°1375/1, 1990/1991 et par S. Verherstraeten (Doc. Chambre n°270/1, 1999/2000). Toutes ces propositions de loi plaident pour un système uniforme d'enregistrement, obligatoire ou facultatif. Certaines visent à faire en sorte que les services communaux gravent le numéro d'inscription au registre national sur la bicyclette.

Deux objections fondamentales peuvent cependant être formulées en ce qui concerne la gravure de ce numéro par des fonctionnaires communaux.

D'une part, il ressort d'un rapport du Centre de recherches scientifiques et techniques de l'industrie des fabrications métalliques (CRIF) que la gravure sur le cadre de bicyclettes doit être considérée comme une intervention structurelle. Une gravure porte en effet atteinte à la stabilité du cadre et accroît de 50% le risque de fatigue du métal.

Il se pose par ailleurs un problème de responsabilité du fait des produits en cas de défaut au niveau du matériau et de lésion corporelle. La loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux et la loi relative à la sécurité du consommateur interdisent en effet la commercialisation d'un produit présentant un défaut ou un risque pour la sécurité.

Bon nombre de constructeurs interdisent, dans le manuel de l'utilisateur, d'apporter des modifications structurelles à la bicyclette et déclinent toute responsabilité en cas de bris de cadre ou de lésion corporelle qui en serait la conséquence. Si l'on grave le numéro d'inscription au registre national sur le cadre d'une bicyclette, celle-ci ne répond plus aux normes techniques officielles auxquelles doivent satisfaire les bicyclettes en Belgique (DIN-79100-2).

De gemeentelijke ambtenaren kunnen zonder specifieke vorming niet geacht worden om deze technische ingreep op een veilige manier uit te voeren.

Bovendien wordt in de wetsvoorstellen ook geen rekening gehouden met de budgettaire implicaties ervan voor de gemeenten. Uit berekeningen blijkt dat de kosten voor de gemeenschap voor het graven van fietsen oploopt tot meer dan 90 miljoen frank, zonder rekening te houden met de gemeentelijke investerings- en onderhoudskosten voor de graveerinstallaties.

Anderzijds zijn er ook belangrijke bezwaren tegen het gebruik van het rijksregisternummer. Het rijksregisternummer heeft als doel een uniek en preferentieel identificatiemiddel te zijn voor de overheid. Het kan enkel voor persoonlijke voorwerpen gebruikt worden op voorwaarde dat elk individu persoonlijk en expliciet op de hoogte gesteld wordt van de regels betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Aan deze voorwaarde wordt in de praktijk zelden voldaan.

Volgens de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer is het gebruik van het rijksregisternummer voor fietsregistratie geen schending van de privacy, enkel op voorwaarde dat het systeem facultatief is, d.w.z. dat de eigenaar hiertoe niet verplicht kan worden. Het graven van het rijksregisternummer kan dus nooit als een sluitend registratiesysteem beschouwd worden.

Ten slotte dient het graven van het rijksregisternummer telkens opnieuw te geschieden bij verandering van eigenaar, met een nog groter gevaar voor de stabiliteit van het frame en de veiligheid van de fietser.

*
* *

Getroffen door de veelvuldige initiatieven die reeds genomen zijn zonder sluitend gevolg en rekening houdend met alle bovenstaande bevindingen, lijkt het ons aangewezen om een nieuw wetsvoorstel in te dienen.

Eenzijds wordt met huidig voorstel getracht een eenvoudig en sluitend systeem in te voeren om gevonden en/of gestolen fietsen terug te bezorgen aan de rechtmatige eigenaar. Nochtans worden hierbij minimale verplichtingen opgelegd aan de eigenaar en worden de gemeenten niet in het geweer gebracht voor de aanstelling van bevoegde ambtenaren en de aanschaf van specifiek materieel.

S'ils n'ont pas suivi de formation spécifique, les fonctionnaires communaux ne peuvent pas être présumés capables de procéder en toute sécurité à cette intervention technique.

Les propositions de loi précitées ne tiennent en outre pas compte de l'incidence de cette opération sur les finances communales. Or, il ressort de calculs que le coût pour la collectivité de la gravure du numéro d'inscription sur le cadre des vélos dépasserait les 90 millions de francs, et ce, sans tenir compte des coûts d'investissement et d'entretien afférents aux installations à mettre en place pour procéder à la gravure.

D'autre part, l'utilisation du numéro d'inscription au registre national appelle de nombreuses réserves. Le numéro d'identification au registre national a en effet pour finalité de permettre aux pouvoirs publics de disposer d'un moyen d'identification unique et préférentiel. Il ne peut être utilisé pour des objets personnels qu'à la condition que chaque individu soit expressément informé des règles relatives à la protection de la vie privée. Il est rarement satisfait à cette condition dans la pratique.

La Commission de la protection de la vie privée estime que l'utilisation du numéro d'inscription au registre national pour l'enregistrement des bicyclettes ne porte pas atteinte à la vie privée, à condition que le système soit facultatif, c'est-à-dire que le propriétaire de la bicyclette ne soit pas tenu de faire graver ledit numéro sur son vélo. Le système de gravure du numéro d'inscription au registre national sur le cadre du vélo ne peut donc en aucun cas être considéré comme une panacée.

Enfin, un nouveau numéro d'inscription au registre national doit être gravé sur la bicyclette chaque fois que celle-ci change de mains, ce qui compromet encore davantage la stabilité du cadre et, partant, la sécurité du cycliste.

*
* *

Au vu des nombreuses initiatives antérieures qui n'ont pas abouti et compte tenu de tout ce qui précède, il nous paraît opportun de déposer une nouvelle proposition de loi.

D'une part, la présente proposition de loi tend à instaurer un système simple et infaillible pour restituer les bicyclettes perdues et/ou volées à leur propriétaire. Les obligations imposées à cet effet au propriétaire sont minimales et les communes n'auront ni à désigner des agents compétents ni à acquérir du matériel spécifique.

Anderzijds wordt beoogd het merendeel van de fietsdiefstallen, die grijpdiefstallen zijn, te vermijden door te voorzien in de plaatsing van een degelijk slot.

Het merken en registreren van fietsen zijn twee afzonderlijke en opeenvolgende handelingen. Dit gebeurt d.m.v. een federaal vastgesteld uniform registratienummer (vergelijkbaar met het chassisnummer van een auto), en een uniek eigendomsbewijs, waarop alle gegevens van de fiets (fabricagenummer, merk, kleur, bijzondere kenmerken, ...) en de identiteit van de eigenaar staan. Ingeval de fiets van eigenaar verandert, wordt enkel een nieuw eigendomsbewijs afgeleverd, tegen inlevering van het oude. Op deze manier worden misbruiken voorkomen en dient de fiets slechts eenmaal geregistreerd te worden met een uniform registratienummer.

Nieuwe fietsen worden verplicht gemerkt door de constructeur d.m.v. een eenvormig registratienummer, bv. een streepjescodenummer, op een vaste plaats op het fietskader, waar de structuur van het kader niet aangetast wordt.

Oudere fietsen kunnen door de fietsenhandelaar gemerkt worden op een vaste plaats d.m.v. een vinyl fragmentatieklever, die moeilijk kan verwijderd worden zonder merktekens na te laten.

De activatie van de registratie gebeurt steeds door de fietsenhandelaar.

De fietsregistratie geschiedt zonder bijkomende kosten voor de fietseigenaar ter gelegenheid van de aankoop. De tussenkomst van de fietsenhandelaar beperkt zich immers tot het uitreiken van het overeenkomstig eigendomsbewijs aan de klant en tot het bezorgen van de desbetreffende gegevens van de fiets en de eigenaar aan een centraal orgaan.

Ook wanneer de fiets van eigenaar verandert, bezorgt de fietsenhandelaar kosteloos aan de nieuwe eigenaar, tegen inlevering van het oude, een nieuw eigendomsbewijs, waarop nog enkel de naam van de eigenaar moet gewijzigd worden.

De registratie wordt beheerd door een centraal orgaan, in afspraak met de fietsensector, dat alle registraties ter beschikking houdt in een gegevensbank.

Het lijkt aangewezen deze functie toe te vertrouwen aan de Beroepsorganisatie van de fietsenhandel, die erkend is door de Hoge Raad van de Middenstand. De gegevensbank van de Beroepsorganisatie kan slechts geraadpleegd worden door de bevoegde leden van de

D'autre part, il s'agit de prévenir la majorité des vols de bicyclettes, qui sont en fait des « emprunts », en prévoyant l'installation d'un verrou convenable.

Le marquage et l'immatriculation des bicyclettes sont deux opérations distinctes et successives. Il s'agit de graver un numéro d'immatriculation uniforme déterminé au niveau fédéral (comparable au numéro de châssis d'une voiture) et de délivrer un titre de propriété unique, mentionnant toutes les données relatives à la bicyclette (numéro de fabrication, marque, couleur, particularités, ...) ainsi que l'identité du propriétaire. Si la bicyclette change de propriétaire, un nouveau titre de propriété est délivré moyennant restitution de l'ancien document. Cette procédure permet de prévenir les abus et présente l'avantage que les bicyclettes ne doivent être enregistrées qu'une seule fois sous un numéro d'immatriculation uniforme.

Le constructeur est tenu de marquer les bicyclettes neuves en apposant un numéro uniforme d'immatriculation, formé, par exemple, d'un code à barres, à un endroit bien précis du cadre où il ne peut être porté atteinte à la structure de celui-ci.

Quant aux bicyclettes plus anciennes, le marchand de cycles peut les marquer à un endroit déterminé au moyen d'un vinyle destructible autocollant qu'il est difficile d'enlever sans laisser de marques.

C'est le marchand de cycles qui lance la procédure d'immatriculation.

La bicyclette est immatriculée, au moment de son acquisition, sans frais supplémentaires pour son propriétaire. L'intervention du marchand de cycles se limite en effet à remettre au client le titre de propriété correspondant et à transmettre les données utiles concernant la bicyclette et le propriétaire à un organisme central.

Lorsque la bicyclette change de propriétaire, le marchand de cycles fournit gratuitement au nouveau propriétaire, contre remise de l'ancien titre, un nouveau titre de propriété sur lequel seul le nom du propriétaire doit être modifié.

Le système d'immatriculation est géré par un organisme central, en accord avec le secteur du cycle, organisme qui conserve toutes les immatriculations dans une banque de données.

Il paraît indiqué de confier cette mission à la Fédération professionnelle des détaillants de cycles, qui est agréée par le Conseil supérieur des classes moyennes. La banque de données de cette fédération professionnelle ne pourra être consultée que par les mem-

politiediensten. De Beroepsorganisatie kan eveneens instaan voor het opbouwen van een zgn. « nationale gegevensbank van verloren en gevonden fietsen ». Controle door de overheid op het correct gebruik van beide gegevensbanken is noodzakelijk.

Overgangsmaatregelen:

De burgers die nu reeds hun rijksregisternummer hebben laten graveren in hun fiets, hebben duidelijk blijk gegeven van hun burger- en verantwoordelijkheidszin. Zij dienen bijgevolg daardoor niet verongelijkt te worden. Die graving van het rijksregisternummer dient beschouwd te worden als een wettige registratie.

Voor de op die manier gegraveerde fietsen, waarvan de eigenaar het toch zou wensen, en voor alle andere in gebruik zijnde fietsen wordt in een overgangperiode voorzien van één jaar om de fiets te laten merken en registreren middels een vinyl fragmentatieklever, door de fietsenhandelaar.

Na deze overgangperiode zijn de politionele diensten niet meer gehouden om voor niet-geregistreerde fietsen, hetzij de eigenaar van een gevonden fiets op te sporen, hetzij een gestolen fiets te zoeken. Gevonden fietsen moeten dan door de gemeentediensten nog slechts één maand in plaats van zes maanden worden gestockeerd om de eigenaar alsnog zijn rechten te kunnen laten uitoefenen.

*
* *

De voorgestelde fietsregistratie is een middel om de rechtmatige eigenaar zijn gestolen of verloren fiets terug te bezorgen. Belangrijk is evenwel dat men meteen ook tracht om die misdaad te voorkomen door het nemen van een preventieve maatregel.

Aangezien 60% van de fietsdiefstallen gebruiks- of grijpdiefstallen zijn, kan dit aantal meteen teruggedrongen worden door de fietsen van een goed slot te voorzien.

Nieuwe fietsen zouden meteen door de producent moeten voorzien zijn van een goed slot (bv. ringslot), aangenomen door de verzekeringssector. Oudere fietsen, achtergelaten op de openbare weg, moeten na de overgangperiode door de eigenaar geïmmobiliseerd worden middels een goed slot. Politionele diensten kun-

bres compétents des services de police. La fédération professionnelle précitée pourra également constituer une « banque de données nationale des bicyclettes perdues et trouvées ». Les pouvoirs publics devront s'assurer de l'utilisation correcte des deux banques de données.

Mesures transitoires :

Les citoyens qui ont déjà fait graver leur numéro d'inscription au registre national sur leur bicyclette ont manifestement fait preuve de civisme et de sens des responsabilités. Ils ne doivent dès lors pas être pénalisés pour l'initiative qu'ils ont prise. La gravure du numéro d'inscription au registre national doit être considérée comme une immatriculation légale.

Les propriétaires de vélos ainsi gravés qui le souhaitent et tous les autres propriétaires de vélos en circulation disposent d'une période transitoire d'un an pour faire immatriculer leurs vélos au moyen d'un vinyle destructible autocollant apposé par le marchand de vélos.

À l'issue de cette période transitoire, les services de police ne seront plus tenus, pour les vélos non immatriculés, de rechercher le propriétaire d'une bicyclette retrouvée ni de rechercher un vélo volé. Les services communaux ne devront désormais conserver les vélos retrouvés que pendant un mois au lieu de six, afin de permettre au propriétaire de faire valoir ses droits.

*
* *

Le système d'immatriculation proposé doit permettre de restituer un vélo volé ou égaré à son propriétaire légitime. Il importe toutefois que l'on tente également de prévenir cette infraction en prenant une mesure préventive.

Étant donné que 60% des vols de bicyclettes sont commis en vue d'utiliser la bicyclette ou simplement parce que l'occasion se présentait, le nombre de vols pourrait être réduit en équipant les bicyclettes d'une serrure antivol de qualité.

Les bicyclettes neuves devraient être équipées par le fabricant d'une serrure de qualité (par exemple, un antivol en fer à cheval), agréée par le secteur des assurances. À l'expiration de la période transitoire, les vélos plus anciens laissés sur la voie publique devront être verrouillés par le propriétaire à l'aide d'une serrure de

nen dan optreden tegen elke eigenaar van een onbeheerde fiets die niet slotvast is op de openbare weg.

Arnold VAN APEREN (VLD)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder rijwiel : het rijwiel als bedoeld in artikel 2.15 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Art. 3

Een federaal repertorium van de geregistreerde rijwielen wordt ingesteld. Het wordt beheerd door de door de Hoge Raad van de middenstand erkende beroepsorganisatie voor de fietsen- en bromfietsenhandel, volgens de nadere regels vastgesteld door en onder toezicht van de door de Koning aangewezen personen.

De gegevens van dit repertorium mogen enkel door de leden van de politiediensten geraadpleegd worden.

Art. 4

Wanneer een fietsenhandelaar een rijwiel verkoopt, 1° deelt hij, zonder kosten voor de koper, de identiteit van de koper mee aan het repertorium ;

2° bezorgt hij, zonder kosten voor de koper, een eigendomsbewijs, waarop de identiteit van de koper en de kenmerken van het rijwiel vermeld zijn, aan de koper.

De Koning bepaalt de nadere regels waaraan dit eigendomsbewijs moet voldoen.

Art. 5

Elk rijwiel dat in het verkeer op de openbare weg wordt gebracht, moet geregistreerd zijn bij het in artikel 3 bedoelde repertorium en voorzien zijn van :

qualité. Les services de police pourront alors intervenir à l'encontre de tout propriétaire dont le vélo a été laissé sur la voie publique sans avoir été verrouillé.

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 « 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 sécurité routière.

Art. 3

Il est créé un répertoire des cycles immatriculés. Ce répertoire géré par la fédération professionnelle des détaillants de cycles et cyclomoteurs agréée par le Conseil supérieur des Classes moyennes, selon les modalités fixées par le Roi et sous la surveillance des personnes désignées par Lui.

Les données de ce répertoire ne peuvent être consultées que par les membres des services de police.

Art. 4

Lorsqu'un détaillant vend un cycle, 1° il communique, sans frais pour l'acheteur, l'identité de celui-ci au répertoire ;

2° il fournit à l'acheteur, sans frais pour celui-ci, un titre de propriété mentionnant l'identité de l'acheteur et les caractéristiques du cycle.

Le Roi fixe les conditions particulières auxquelles doivent répondre ce titre de propriété.

Art. 5

Tout cycle mis en circulation sur la voie publique doit être immatriculé au répertoire visé à l'article 3 et muni :

- 1° een federaal registratienummer, in het frame van het rijwiel aangebracht door de producent ;
2° een goed slot, aangebracht door de producent.

De Koning bepaalt de nadere regels en voorwaarden inzake de registratie en het aanbrengen van dit nummer en het slot.

Art. 6

De politiediensten hoeven de eigenaars van niet-geregistreerde gevonden rijwielen niet op te sporen en niet-geregistreerde gestolen fietsen niet te zoeken.

Art. 7

In afwijking van artikel 2 van de wet van 30 december 1975 betreffende de goederen, buiten particuliere eigendommen gevonden of op de openbare weg geplaatst ter uitvoering van vonnissen tot uitzetting, bewaren de gemeentebesturen niet-geregistreerde rijwielen gedurende een maand.

Art. 8

Rijwielen die voor de inwerkingtreding van deze wet in het verkeer gebracht werden moeten voorzien zijn van een goed slot. Rijwielen die op het ogenblik van de inwerkingtreding niet voorzien zijn van het rijksregisternummer van de eigenaar, moeten, in afwijking van artikel 5, eerste lid, 1° en 2°, voor 1 juli 2002 voorzien worden van een federaal registratienummer dat aangebracht wordt door middel van een vinyl fragmentatieklever, door de fietsenhandelaar.

Rijwielen die op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet voorzien zijn van het rijksregisternummer van de eigenaar, worden aangezien als geldig geregistreerd.

Art. 9

Deze wet treedt in werking op 1 juli 2001.

25 februari 2000

Arnold VAN APEREN (VLD)

- 1° d'un numéro fédéral d'immatriculation, apposé sur le cadre du cycle par le producteur ;
2° d'une serrure antivol, placée par le producteur.

Le Roi fixe les modalités et les conditions relatives à l'immatriculation et à l'apposition de ce numéro ainsi qu'à la serrure antivol.

Art. 6

Les services de police ne sont pas tenus de rechercher les propriétaires de cycles trouvés non immatriculés ni de chercher les bicyclettes volées non immatriculées.

Art. 7

Par dérogation à l'article 2 de la loi du 30 décembre 1975 concernant les biens trouvés en dehors des propriétés privées ou mis sur la voie publique en exécution de jugements d'expulsion, les administrations communales conservent les cycles non immatriculés pendant un mois.

Art. 8

Les cycles mis en circulation avant l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être équipés d'un dispositif d'immobilisation efficace. Les cycles non munis du numéro d'inscription au registre national de leur propriétaire au moment de son entrée en vigueur doivent, par dérogation à l'article 5, alinéa 1^{er}, 1° et 2°, être munis par le marchand de cycles d'un numéro fédéral d'immatriculation apposé au moyen d'un vinyle destructible autocollant.

Les cycles qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont munis du numéro d'inscription au registre national de leur propriétaire sont considérés comme étant valablement immatriculés.

Art. 9

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

25 février 2000