

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

7 oktober 2014

WETSVOORSTEL

**houdende oprichting
van een fietsdatabank ter bestrijding
van fietsdiefstallen**

(ingediend door Karin Temmerman)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

7 octobre 2014

PROPOSITION DE LOI

**portant création d'une banque de données
"vélos" en vue de lutter contre
les vols de bicyclettes**

(déposée par Mme Karin Temmerman)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe een federaal elektronisch fietsdiefstallenregister op te richten ter bestrijding van fietsdiefstallen. Om de handel in gestolen fietsen te bemoeilijken moet iedere fietser verplicht zijn fiets laten merken.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à créer un registre électronique fédéral des vols de vélos afin de combattre ce phénomène. Pour entraver le trafic de vélos volés, chaque cycliste doit être tenu de faire marquer son vélo.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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 : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

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
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Fietsdiefstallen vormen een ware plaag. Iedereen kent wel iemand in zijn onmiddellijke omgeving die ooit het slachtoffer is geweest van een fietsdiefstal. Het is een vorm van (kleine) criminaliteit waar te weinig aandacht aan wordt besteed. Nochtans worden jaarlijks circa 37 000 fietsen als gestolen aangegeven bij de politie. Dat zijn er gemiddeld meer dan 100 per dag. Het aantal aangiftes is al een paar jaar min of meer stabiel. Dat toont aan dat de plaag maar moeilijk onder controle te krijgen is. De huidige maatregelen tegen fietsdiefstal zijn dan ook ontoereikend.

Bovendien geven de fietsdiefstalstatistieken slechts een gedeeltelijk beeld van het reële aantal fietsdiefstallen. De aangiftebereidheid is laag. Veel slachtoffers vinden een aangifte nutteloos omwille van de minieme kans dat hun fiets ooit wordt teruggevonden door de politiediensten. Volgens fietsenverenigingen ligt het reële fietsdiefstallencijfer vier keer hoger.

De maatschappelijke impact van fietsdiefstallen mag niet onderschat worden. Een gestolen fiets betekent voor heel wat gezinnen een belangrijke financiële aderlating. Onderzoek toont aan dat één op vier fietsers afhaakt als ze slachtoffer worden van een fietsdiefstal. De kost van een nieuwe fiets en de schrik om nogmaals het slachtoffer te worden van fietsdiefstal, doet velen overstappen naar andere vervoersmodi, in het bijzonder hun eigen wagen. In een land met een dicht wegennet waar nu al een groot deel van de korte verplaatsingen met de wagen gebeuren, is dat dramatisch. De fiets heeft een enorm potentieel en speelt een cruciale rol in de verduurzaming van onze mobiliteit.

Ook de veiligheid van de fietser is een belangrijk aandachtspunt. Omdat er zoveel fietsdiefstallen zijn, kiezen fietsers voor oude, goedkope, slecht onderhouden en technisch gebrekkige fietsen. Dat heeft nefaste gevolgen voor de veiligheid van de fietser, maar ook die van andere weggebruikers.

De roep om een halt toe te roepen aan het fenomeen van fietsdiefstallen klinkt alsmaar luider. Bij steeds meer steden en gemeenten is er een sense of urgency. Het aantal gemeenten dat de strijd tegen fietsdiefstal opneemt in hun strategisch veiligheids- en preventieplan,

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les vols de vélos sont un véritable fléau. Tout le monde connaît, dans son entourage immédiat, une personne qui en a déjà été la victime. Il s'agit d'une forme de (petite) criminalité à laquelle trop peu d'attention est accordée. Or, chaque année, le vol de quelque 37 000 bicyclettes est déclaré à la police, soit plus de 100 par jour en moyenne. Le nombre de déclarations de vol est plus ou moins stable depuis quelques années, ce qui prouve combien ce fléau est difficile à maîtriser. Les mesures actuelles contre le vol de vélos sont donc insuffisantes.

En outre, les statistiques relatives aux vols de bicyclettes ne fournissent qu'une indication partielle du nombre réel de vélos volés. Les personnes concernées sont peu enclines à dénoncer les faits, et beaucoup de victimes considèrent la démarche inutile, étant donné que la chance que les services de police retrouvent leur vélo est minime. D'après les associations représentatives des cyclistes, le nombre réel de vols de vélos est quatre fois plus élevé.

L'incidence sociale des vols de bicyclettes ne doit pas être sous-estimée. Pour de nombreuses familles, le vol d'un vélo représente une perte financière importante. Les recherches démontrent qu'après avoir été victime d'un vol, un cycliste sur quatre abandonne la pratique du vélo. Le coût d'un nouveau vélo et la peur de subir un nouveau vol incitent nombre d'utilisateurs à favoriser d'autres moyens de transport, en particulier une voiture personnelle. Dans un pays au réseau routier dense et où la voiture est déjà utilisée pour effectuer une grande partie des déplacements de courte distance, cette constatation est dramatique. Le vélo a un potentiel énorme et il joue un rôle primordial dans la durabilité de notre mobilité.

La sécurité des cyclistes constitue aussi un point important. Comme les vols de vélos sont tellement fréquents, les cyclistes optent pour des vélos anciens, bon marché, mal entretenus et présentant des manquements techniques. Ce choix a des effets néfastes pour la sécurité des cyclistes mais aussi pour celle des autres usagers de la route.

L'appel à mettre le holà au phénomène des vols de bicyclettes est de plus en plus pressant. De plus en plus de villes et communes prennent conscience de l'urgence de la question. Le nombre de communes intégrant la lutte contre le vol de vélos dans leur plan

neemt gestaag toe. Het is duidelijk dat men op lokaal niveau eindelijk paal en perk wil stellen aan deze vorm van criminaliteit.

Steden worden ook geconfronteerd met het probleem van de weesfietsen. Dat zijn vaak gestolen en achteraf op openbaar terrein gedumpte fietsen. Deze worden stelselmatig verwijderd en indien mogelijk terugbezorgd aan de eigenaar. Cijfers over het aantal gestolen en gevonden fietsen die aan de eigenaar worden terugbezorgd zijn er niet. Men mag uitgaan van een minimum.

Het moeilijke proces van identificatie en terugbezorgen is vooral te wijten aan het ontbreken van een sluitend identificatiesysteem van fietsen. De invoering van een federale elektronische fietsdatabank zou hieraan tegemoet kunnen komen. In zo'n fietsdatabank worden alle in België verkochte fietsen geregistreerd en gelinkt aan de eigenaar. Op die manier kan de gestolen of gevonden fiets op een snelle en efficiënte manier terugbezorgd worden aan de rechtmatige eigenaar. Bovendien werkt een fietsdatabank preventie in de hand.

In een fietsdatabank worden fietsen geregistreerd op basis van een uniek serienummer. Het is de opzet van de indiener dat elke fiets beschikt over een dergelijk serienummer. Nieuwe fietsen beschikken vaak al over een framenummer. Eigenaars van reeds in gebruik genomen fietsen en modellen zonder frame- of serienummer moeten de fietsen laten merken.

Momenteel rijden heel wat fietsers rond op een "gemerkte" fiets. Veel steden, gemeenten en politiezones organiseren al geruime tijd acties waarbij burgers hun fiets kunnen laten graveren. Daarbij wordt een cijfercombinatie aangebracht in het frame. Sinds de omzendbrief Vande Lanotte van 1997 is men verplicht om altijd het rijksregisternummer van de eigenaar te gebruiken. Graveren is vandaag nog steeds de meest gebruikte methode.

Omdat graveren een zekere schade aanricht aan het frame, opteren heel wat fietsers voor de labeltechniek. Daarbij wordt een onverwijderbaar label of tag met daarop het rijksregisternummer aangebracht op een zichtbare plaats op de fiets. Graveren en taggen hebben vooral een preventieve werking. Het schrikt dieven af. Het opsporen van gestolen fietsen en deze terugbezorgen aan de eigenaar is echter een zeer arbeidsintensieve aangelegenheid. De prioriteit die de lokale politie eraan geeft is een cruciale factor voor succes.

stratégique de sécurité et de prévention augmente progressivement. Il est clair qu'au niveau local, on souhaite enfin endiguer cette forme de criminalité.

Les villes sont également confrontées au problème des vélos abandonnés. Il s'agit souvent de vélos volés, qui sont ensuite abandonnés sur la voie publique. Ces vélos sont systématiquement enlevés et, dans la mesure du possible, restitués à leur propriétaire. On ne dispose pas de chiffres concernant le nombre de bicyclettes volées et retrouvées qui ont été restituées à leur propriétaire. On peut considérer qu'il s'agit d'une minorité.

La difficulté d'identifier et de restituer un vélo est surtout imputable à l'absence d'un système d'identification efficace. L'instauration d'une banque de données "vélos" électronique fédérale permettrait de combler cette lacune. Dans cette banque de données "vélos", tous les vélos vendus en Belgique seraient enregistrés et reliés à leur propriétaire. Il serait ainsi possible de restituer rapidement et efficacement le vélo retrouvé à son propriétaire légitime. Une banque de données "vélos" contribue en outre à la prévention.

Dans une banque de données "vélos", les vélos sont enregistrés sur la base d'un numéro de série unique. Nous entendons que chaque bicyclette soit dotée d'un tel numéro de série. Les nouveaux vélos disposent déjà souvent d'un numéro de cadre. Les propriétaires de vélos déjà en circulation et de modèles qui ne disposent pas d'un numéro de cadre ou de série, doivent faire marquer leurs vélos.

À l'heure actuelle, de nombreux cyclistes circulent avec un vélo "marqué". De nombreuses villes, communes et zones de police organisent depuis longtemps déjà des actions dans le cadre desquelles les citoyens peuvent faire graver une combinaison de chiffres sur le cadre de leur vélo. Depuis la circulaire Vande Lanotte de 1997, on est tenu de toujours utiliser le numéro de registre national du propriétaire. Le gravage reste la méthode la plus utilisée.

Dès lors que la méthode de gravage abîme le cadre, de nombreux cyclistes optent pour la technique de l'étiquetage, qui consiste à apposer à un endroit visible du vélo une étiquette ou un tag inamovible sur lequel figure le numéro de registre national. Les méthodes de gravage et d'étiquetage ont surtout un effet préventif. Elles dissuadent les voleurs. La recherche de bicyclettes dérobées et leur restitution au propriétaire demandent toutefois beaucoup de travail. La priorité que la police locale lui accorde est un facteur crucial de réussite.

Een alternatief voor het graveren of taggen is de RFID-chip. Deze technologie biedt heel wat meer mogelijkheden dan het klassieke graveren. In Nederland wordt de RFID-technologie reeds geïmplementeerd. Alle nieuwe fietsen zijn er uitgerust met een RFID-chip, gecombineerd met een verplicht framenummer en barcode. Aan de hand van een RFID-lezer kunnen gestolen fietsen worden getraceerd. De technologie maakt het voor de politiediensten een stuk eenvoudiger om een gestolen fiets terug te bezorgen aan de rechtmatige eigenaar. In België is deze technologie nog zo goed als onbestaande.

In kader van privacywetgeving werd het advies ingewonnen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer omtrent het gebruik van de RFID-technologie¹. Dit advies stelt onder meer dat de betrokken fietseigenaar hun toestemming dienen te verlenen voor de verwerking van hun gegevens en dat enkel de gegevens noodzakelijk om een link te leggen tussen een bepaalde fiets en eigenaar verwerkt kunnen worden. Daarnaast dient eveneens een verantwoordelijke voor de verwerking van de gegevens aangeduid te worden die de uit de privacywet voortvloeiende verplichtingen inzake onder meer informatie, proportionaliteit en veiligheid zal moeten naleven. Om hier rekening mee te houden zullen de nodige voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden.

Het succes van de fietsdatabank staat of valt met de registratie van de fietsen. Daarom moet iedere fietser verplicht zijn fiets laten merken. Dat kan aan de hand van de boven beschreven technieken. Een combinatie van de drie technieken zoals in Nederland is de beste garantie op het terugvinden van de gestolen fiets. De indiener acht de verplichting noodzakelijk om de markt voor gestolen fietsen onaantrekkelijk te maken. Dit wetsvoorstel zal fietsdiefstallen misschien niet uit de wereld helpen, maar kan wel een sterke bijdrage leveren tot een significante daling van deze vorm van criminaliteit.

Het voorbeeld uit Nederland bewijst dit ook. Sinds 1 juli 2008 beschikt ons buurland over een fietsenregister. Sindsdien is het aantal reële fietsdiefstallen meer dan gehalveerd. Het landelijk fietsdiefstalregister is er tot stand gekomen door een samenwerking van instanties uit zowel de publieke als de private sector. De RDW, Rijksdienst van Wegverkeer, is beheerder van het register en onderhoudt deze gegevens. De Nederlandse fietsfabrikanten en de politie voeren de gegevens in het register in. Alle politiekorpsen zijn aangesloten op het landelijke fietsdiefstalregister.

¹ *Schriftelijke vraag nr. 518 van mevrouw Karin Temmerman dd. 26/06/2012 betreffende de problematiek van fietsdiefstallen*

La puce RFID constitue une alternative au gravage et à l'étiquetage. Cette technologie offre bien plus de possibilités que la méthode classique de gravage. La technologie RFID est déjà appliquée aux Pays-Bas. Tous les nouveaux vélos sont équipés d'une puce RFID combinée à un numéro de cadre et un code barre obligatoires. Grâce à un lecteur RFID, il est possible de tracer les bicyclettes volées. Cette technologie facilite la tâche des services de police lorsqu'il s'agit de restituer un vélo dérobé à son propriétaire légitime. En Belgique, cette technologie est pour ainsi dire encore inexistante.

Dans le cadre de la législation sur la protection de la vie privée, l'avis de la Commission de la protection de la vie privée a été demandé concernant l'utilisation de la technologie RFID¹. Cet avis indique notamment que les propriétaires de vélo concernés doivent autoriser le traitement de leurs données et que seules les données nécessaires à l'établissement d'un lien entre un vélo déterminé et son propriétaire peuvent être traitées. Il convient également de désigner une personne responsable du traitement des données, qui devra respecter les obligations découlant de la loi sur la vie privée, notamment en matière d'information, de proportionnalité et de sécurité. Il conviendra de prendre toute précaution utile afin d'en tenir compte en la matière.

La réussite de la banque de données "vélos" dépendra de l'enregistrement des vélos. C'est pourquoi tout cycliste doit être obligé de faire marquer sa bicyclette, ce qui est possible grâce aux techniques décrites ci-dessus. La combinaison des trois techniques, à l'instar de ce qui se fait aux Pays-Bas, est la meilleure garantie pour retrouver les vélos dérobés. Nous estimons que cette obligation est indispensable si l'on veut faire perdre toute attractivité au marché des vélos volés. La présente proposition de loi n'éradiquera peut-être pas les vols de bicyclettes, mais elle peut contribuer sensiblement à un recul significatif de cette forme de criminalité.

L'exemple néerlandais en est la preuve. Depuis le 1^{er} juillet 2008, nos voisins disposent d'un registre des vélos. Depuis lors, le nombre de vols de vélos avérés a diminué de plus de 50 %. Le registre national des vols de vélos est le résultat de la collaboration entre des instances issues tant du secteur public que du secteur privé. Le RDW (*Rijksdienst van Wegverkeer* — Service national du Trafic routier) est le gestionnaire du registre, dont il tient les données à jour. Les données sont insérées dans le registre par les fabricants de vélos néerlandais et par la police. Tous les corps de police sont connectés au registre national des vols de vélos.

¹ *Question écrite n° 518 de Mme Karin Temmerman du 26/06/2012 relative à la problématique des vols de vélos.*

Het jaarlijks aantal fietsdiefstallen, de lage aangiftebereidheid en de maatschappelijke en financiële impact van fietsdiefstallen, tonen aan dat nieuwe maatregelen ter bestrijding van fietsdiefstallen zich opdringen. Het fietsdiefstallenbeleid in Nederland leert ons dat het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen praktisch mogelijk is. Een federaal elektronische fietsdatabank moet hier gelijkaardige resultaten opleveren. Deze wet maakt de oprichting van een federaal elektronisch fietsdiefstallenregister naar Nederlands voorbeeld mogelijk. De praktische uitwerkingen van het wetsvoorstel moet per Koninklijk Besluit gebeuren.

Karin TEMMERMAN (sp.a)

Au regard du nombre annuel de vols de bicyclettes, de la faible propension à dénoncer les faits et de l'incidence sociale et financière du phénomène, de nouvelles mesures de lutte contre les vols de bicyclettes s'imposent sans délai. La politique néerlandaise dans ce domaine nous apprend que le nombre de vols peut être réduit dans la pratique. La création d'une banque de données électronique fédérale "vélos" devrait fournir des résultats équivalents dans notre pays. La présente proposition de loi rend possible la création d'un registre électronique fédéral relatif aux vols de vélos, comparable au dispositif néerlandais. La mise en œuvre pratique de la proposition de loi doit se faire par arrêté royal.

WETSVOORSTEL**Art. 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Er wordt een federale elektronische fietsdatabank opgericht bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit waarin alle in België verkochte fietsen worden geregistreerd.

Art. 3

De Koning bepaalt de inhoud van de databank, alsmede de verwerking, het gebruik en de verstrekking van de gegevens daaruit.

Art. 4

De fietsverkopers staan in voor de verplichte registratie van de fiets en de koper in de fietsdatabank.

Eigenaars van reeds in gebruik genomen fietsen en nieuwe modellen zonder uniek frame- of serienummer zijn verplicht om hun fiets te merken en de fiets te registreren bij de federale fietsdatabank.

Art. 5

Ingeval van eigendomsoverdracht van de fiets wordt een door de partijen ondertekende verklaring overgemaakt ter registratie in de databank.

Art. 6

De federale fietsdatabank kan enkel geraadpleegd worden door de politiediensten in kader van de identificatie van de gestolen of teruggevonden fiets.

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Il est institué auprès du SPF Mobilité une banque de données électronique fédérale "vélos", dans laquelle sont enregistrés tous les vélos vendus en Belgique.

Art. 3

Le Roi fixe le contenu de la Banque de données ainsi que le traitement, l'utilisation et la communication des données qui y sont sauvegardées.

Art. 4

Les vendeurs de bicyclettes assurent l'enregistrement obligatoire du vélo et de son acheteur dans la banque de données "vélos".

Les propriétaires de bicyclettes déjà en circulation et de nouveaux modèles dépourvus de numéro de cadre ou de série unique sont tenus de faire marquer et enregistrer leur vélo dans la banque de données fédérale "vélos".

Art. 5

En cas de transfert de propriété du vélo, une déclaration signée par les parties est transmise aux fins d'enregistrement dans la banque de données.

Art. 6

La banque de données fédérale "vélos" peut uniquement être consultée par les services de police dans le cadre de l'identification des bicyclettes volées ou retrouvées.

Art. 7

Artikels 4 en 5 van deze wet treden in werking bij koninklijk besluit op dezelfde dag als het koninklijk besluit waarvan sprake in artikel 3.

25 juli 2014

Karin TEMMERMAN (sp.a)

Art. 7

Les articles 5 et 6 de la présente loi entrent en vigueur par arrêté royal le même jour que l'arrêté royal visé à l'article 3.