

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

29 JUNI 1993

WETSVOORSTEL

tot federale registratie van fietsen

(Ingediend door de heren Van Dienderen
en Winkel)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Iedereen wordt in zijn omgeving met fietsdiefstal geconfronteerd. Tot nog toe neemt de overheid deze vorm van criminaliteit ten onrechte niet au sérieux. Het gaat hier om een erodering van de publieke moraal. « Uit slachtofferonderzoek blijkt dat een derde van de slachtoffers van fietsendiefstal overweegt een fiets terug te stelen. Bij mensen die tweemaal slachtoffer zijn geweest, overweegt 60 % een fiets te stelen. Na drie fietsen loopt dit percentage op tot bijna 90 %, na vier of meer fietsen zeggen alle slachtoffers te overwegen een fiets te stelen. 6 % van de slachtoffers zegt ook daadwerkelijk een fiets gestolen te hebben. » ⁽¹⁾

Bovendien weerhoudt de grote kans op diefstal mensen om de milieuvriendelijke fiets te gebruiken. In Amsterdam waar in 1992 een kwart miljoen fietsen werden gestolen, zegt één op drie fietsbezitters dat hij afziet van fietsgebruik wegens het gevaar voor ontvreemding. ⁽²⁾

⁽¹⁾ Basisboek Criminaliteitspreventie van de Directie Criminaliteitspreventie, Ministerie van Justitie, Amsterdam, blz. 11.

⁽²⁾ NCR-Handelsblad, 6 mei 1993.

(*) Tweede zitting van de 48^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

29 JUIN 1993

PROPOSITION DE LOI

instaurant l'immatriculation fédérale des bicyclettes

(Déposée par MM. Van Dienderen
et Winkel)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Chacun de nous se trouve confronté à des vols de bicyclettes. Les autorités ont tort de ne pas prendre cette forme de criminalité au sérieux. Il s'agit en l'occurrence d'une érosion de la morale publique. « Il s'avère qu'un tiers des victimes d'un vol de bicyclette envisagent de reprendre possession d'une bicyclette par le vol. Parmi celles qui se sont fait voler deux fois leur bicyclette, 60 % envisagent d'en voler une à leur tour. Après le troisième vol, ce pourcentage s'élève à près de 90 % et après le quatrième, toutes les victimes déclarent envisager de voler une bicyclette. 6 % des victimes affirment être passées à l'acte. » ⁽¹⁾

Par ailleurs, le risque de vol est tel que beaucoup renoncent à utiliser le moyen de locomotion écologique par excellence que constitue la bicyclette. A Amsterdam, où deux cent cinquante mille bicyclettes ont été volées en 1992, un propriétaire de bicyclette sur trois dit renoncer à la bicyclette par crainte de se la faire voler. ⁽²⁾

⁽¹⁾ Basisboek Criminaliteitspreventie van de Directie Criminaliteitspreventie, Ministère de la Justice, Amsterdam, p. 11.

⁽²⁾ NCR-Handelsblad, 6 mai 1993.

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

In het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS) zijn geen cijfergegevens voorhanden over aangiften van fietsdiefstallen gedurende de laatste jaren. Bij de Rijkswacht evenmin (Centraal bureau der opsporingen — geautomatiseerde documentatie).

Slechts uit Europese slachtofferenquêtes kan enige indruk worden verkregen over de omvang van het probleem. Ruw geschat op basis van een slachtofferenquête waarbij 2 000 Belgen ouder dan 15 jaar telefonisch werden geïnterviewd, was in 1988 1 op 13 fietsbezitters slachtoffer van fietsdiefstal. Een andere slachtofferenquête met betrekking tot hetzelfde jaar laat 1 op 8 fietsbezitters slachtoffer van een fietsdiefstal worden. Bovendien moeten deze uiteenlopende cijfers dan nog gerelativeerd worden omdat hier sprake is van fietsbezit en niet van fietsgebruik. Een fiets die nooit naar buiten komt, loopt immers niet veel gevaar.

In een omzendbrief betreffende de fietsregistratie verwijst de minister van Binnenlandse Zaken naar een omzendbrief van 28 april 1987 van zijn voorganger betreffende de fietsregistratie. Hierin beval de toenmalige minister aan om bij voorkeur het nummer van de identiteitskaart te gebruiken. De huidige minister vermeldt dat gezien de huidige juridische context nu ook het rijksregisternummer kan gebruikt worden voor de registratie van rijwielen. Dit nummer heeft als voordeel dat het, in tegenstelling tot het nummer van de identiteitskaart, onveranderlijk blijft. (Tevens merken wij op dat dit nummer aan iedere Belg toegekend wordt vanaf zijn geboorte). Belangrijk is evenwel het feit dat de burgers vrij zijn om hun rijksregisternummer te laten gebruiken en dus geen verplichting kan opgelegd worden, schrijft de huidige minister van Binnenlandse Zaken.

Op 8 november 1990 diende de heer Taelman een wetsvoorstel in tot registratie van de fietsen (Stuk Kamer n° 1375/1, zitting 1990-1991). Onderhavig voorstel bouwt daarop voort. In zijn toelichting wijst hij erop dat alleen in de provincie Antwerpen 7 verschillende systemen bestaan om fietsen op vrijwillige basis te registreren. Daardoor wordt het terug vinden van gestolen fietsen erg bemoeilijkt.

Daarom moet er een beroep worden gedaan op moderne middelen. Het registratienummer zou via een streepjescode op een metalen ring aan het frame worden aangebracht. Bij de ring hoort een registratiekaart met alle bijzonderheden over de fiets.

In tegenstelling tot de huidige systemen in België en Nederland wordt registratie verplichtend.

Het nummer en de registratiekaart blijven bij de fiets, ook als die wordt verkocht. Dat kan je vergelijken met het systeem voor auto's.

Ni l'Institut national de statistique (INS) ni la gendarmerie (Bureau central des recherches — documentation automatisée) ne disposent de données chiffrées relatives aux déclarations de vols de bicyclettes au cours des dernières années.

Seules les enquêtes européennes destinées à déterminer le pourcentage de personnes ayant été victimes d'un vol permettent de se faire, dans une certaine mesure, une idée de l'ampleur du problème. Une de ces enquêtes, pour les besoins de laquelle on a interviewé par téléphone 2 000 Belges de plus de 15 ans, a montré que, grosso modo, 1 propriétaire de bicyclette sur 13 avait été victime d'un vol en 1988. Selon une autre enquête, il y aurait eu, pour la même année, 1 personne victime de vol sur 8 propriétaires de vélo. En outre, ces chiffres divergents doivent encore être relativisés, car il est question ici de personnes qui possèdent, et non de personnes qui utilisent une bicyclette. On ne court, en effet, guère de risques de se faire voler sa bicyclette si celle-ci reste dans la remise.

Dans une circulaire relative à l'immatriculation des bicyclettes, le ministre de l'Intérieur fait référence à une circulaire de son prédécesseur du 28 avril 1987, relative à l'immatriculation des bicyclettes, dans laquelle ce dernier conseillait d'utiliser de préférence comme numéro d'immatriculation le numéro de la carte d'identité du propriétaire de la bicyclette. Aujourd'hui, le ministre fait observer que, compte tenu du contexte juridique actuel, le numéro du registre national pourrait également être utilisé pour l'immatriculation des bicyclettes. Ce numéro présente en effet l'avantage de rester inchangé, contrairement au numéro de la carte d'identité. (Nous tenons également à rappeler que ce numéro est attribué pour la vie à chaque citoyen belge dès sa naissance.) L'actuel ministre de l'Intérieur souligne toutefois dans sa circulaire que le numéro du registre national ne peut être utilisé sans l'autorisation des citoyens et qu'il ne peut dès lors être question de l'imposer.

Le 8 novembre 1990, M. Taelman a déposé une proposition de loi instaurant l'immatriculation des bicyclettes (Doc. n° 1375/1-90/91), dont s'inspire fortement la présente proposition. Dans ses développements, l'auteur soulignait que l'utilisation de pas moins de sept systèmes différents dans la seule province d'Anvers hypothéquait les chances de retrouver les cycles volés.

Aussi convient-il de recourir à des moyens modernes. Le numéro d'immatriculation serait inscrit au moyen d'un code à barres sur un anneau métallique fixé au cadre. A cet anneau correspondrait une carte d'immatriculation reprenant toutes les caractéristiques de la bicyclette.

Contrairement aux systèmes déjà en place en Belgique et aux Pays-Bas, l'immatriculation serait obligatoire. Comme pour les automobiles, le numéro ainsi que la carte d'immatriculation accompagneraient toujours la bicyclette, même en cas de vente.

Het voorgestelde systeem zal het terugvinden van fietsen en het opsporen vergemakkelijken. Een vermindering van fietsdiefstallen zal een rem op het fietsgebruik wegnemen. En daar zal de gezondheid van mens en milieu wel bij varen.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Er wordt een federaal repertorium ingesteld dat belast is met het registreren van rijwielen.

Art. 2

Alle rijwielen, zoals bedoeld in artikel 2.14 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, die na 1 januari 1994 in omloop worden gebracht, dienen voorzien te zijn van een federaal registratienummer.

Art. 3

Alle rijwielen, zoals bedoeld in artikel 2.14 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, die voor 1 januari 1994 in omloop worden gebracht, dienen voor 1 januari 1995 van het federaal registratienummer te worden voorzien.

Art. 4

Bij de registratie van een rijwiel in het repertorium wordt aan de eigenaar van het rijwiel een registratiekaart afgegeven alsmede een metalen ring waarop het federaal registratienummer via een streepjescode is aangebracht. De ring dient aan het frame van het rijwiel te worden vastgehecht.

Art. 5

De Koning is belast met de uitvoering van deze wet.

Le système proposé facilitera la recherche des bicyclettes et des voleurs. Avec la diminution des vols de bicyclettes, c'est un frein à l'utilisation du vélo qui disparaîtrait, ce qui ne pourrait être que bénéfique pour l'homme et son environnement.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Il est institué un Registre fédéral chargé de l'immatriculation des cycles.

Art. 2

Tous les cycles visés à l'article 2.14 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, qui seront mis en circulation après le 1^{er} janvier 1994, devront être munis d'un numéro d'immatriculation fédéral.

Art. 3

Tous les cycles visés à l'article 2.14 du même arrêté, qui auront été mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1994, devront être munis d'un numéro d'immatriculation fédéral pour le 1^{er} janvier 1995 au plus tard.

Art. 4

Lors de l'immatriculation d'un cycle au Registre, il est délivré à son propriétaire une carte d'immatriculation ainsi qu'une bague métallique sur laquelle le numéro d'immatriculation fédéral est indiqué sous forme de code à barres. La bague doit être fixée au cadre du cycle.

Art. 5

Le Roi est chargé de l'exécution de la présente loi.

Art. 6

Een jaar nadat het federaal registratiesysteem voor rijwielen operationeel is, worden alle andere registratiesystemen voor rijwielen opgeheven.

24 mei 1993.

H. VAN DIENDEREN
X. WINKEL
J. ANSOMS
J. DE MOL
D. GRIMBERGHS
H. LAUWERS
Y. MAYEUR

Art. 6

Un an après que le système d'immatriculation fédéral des cycles sera devenu opérationnel, tous les autres systèmes d'immatriculation des cycles seront supprimés.

24 mai 1993.