

Ordre du jour

1. Dépôt d'un projet de loi
2. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers  
*(Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports - Discussion générale)*
3. 5095 - Projet de loi portant

1) modification de la loi modifiée du 14 août 2000 relative au commerce électronique;

2) modification de la loi modifiée du 30 juillet 2002 réglémentant certaines pratiques commerciales, sanctionnant la concurrence déloyale et transposant la directive 97/55/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 84/450/CEE sur la publicité comparative afin d'y inclure la publicité comparative;

3) abrogation de l'article 1135-1, alinéa 2 du Code civil  
*(Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports - Discussion générale - Lecture du texte du projet de loi - Vote et dispense du second vote constitutionnel)*
4. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers (suite)  
*(Lecture du texte du projet de loi - Vote et dispense du second vote constitutionnel)*
5. 5045 - Projet de loi concernant les relations collectives de travail, le règlement des conflits collectifs de travail ainsi que l'Office national de conciliation et modifiant

1. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de services des employés privés;

2. la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;

3. la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État;

4. la loi modifiée du 24 décembre 1985 fixant le statut général des fonctionnaires communaux;

5. la loi modifiée du 23 juillet 1993 portant diverses mesures en faveur de l'emploi (suite)

*(Lecture du texte du projet de loi - Amendement - Vote et dispense du second vote constitutionnel)*
6. Motion de M. Aly Jaerling relative à la politique d'embauche du groupe Arcelor  
*(Vote)*
7. Motion de M. François Bausch relative à la violation des droits de l'Homme en Iraq  
*(Vote)*
8. 5133 - Projet de loi portant organisation du Service de Renseignement de l'État
- 5134 - Projet de loi relative à la classification de pièces et aux habilitations de sécurité
- 5135 - Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la Sécurité des Informations entre les Parties au Traité de l'Atlantique Nord avec ses annexes 1, 2 et 3 signé par le Luxembourg le 14 juillet 1998  
*(Rapport de la Commission des Institutions et de la Révision constitutionnelle - Discussion générale)*

Au banc du Gouvernement se trouvent: M. Jean-Claude Juncker, Premier Ministre; MM. Michel Wolter et Henri Grethen, Ministres.

(Début de la séance publique à 9.02 heures)

M. le Président.- D'Sitzung ass op.  
Huet d'Regierung der Chamber eng Matdeelung ze maachen?  
**(Assentiment)**  
Den Här Minister Grethen freet d'Wuert.

1. Dépôt d'un projet de loi

M. Henri Grethen, *Ministre des Transports*.- Här President, duerch Arrêté grand-ducal vum 18. Mee sinn ech autoriséiert e Projet

de loi ze déposieren, deen d'Mise en conformité an den Assainissement vum Flughafen Lëtzebuerg virgesäit:  
*- Projet de loi N° 5342 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport.*  
M. le Président.- D'Chamber hält Akt vum Dépôt vum engem Projet de loi duerch den Här Minister Grethen an de Projet gëtt un déi zoustänneg Instanz, respektiv och bei de Statsrot weidergereecht.  
M. Lucien Weiler (CSV).- Weini solle mer deen dann nach

stëmme? Mir missten dee jo awer nach bal stëmme!

M. le Président.- Mir kommen dann elo zur Diskussioun vum Projet de loi 5125 iwwert de Stroossen-transport. D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluecht. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Hauptert, Zanussi, Graas, Greisen a Bausch. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här John Schummer.

2. 5125 - Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers

Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), *rapporteur*.- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, dëse Projet de loi 5125 betreffend d'Transports publics ass de 6. Mee 2002 vum Transportminister déposiert ginn. D'Kommissioun vun der Économie, der Énergie, der Post an dem Transport huet dëse Projet in extenso an hirer Sitzung vum 8. Mee 2003 presentéiert krit. De Conseil d'État huet säin Avis den 30. März 2004 ofginn.

No dësem Avis huet d'Regierung den 19. Abrëll 2004 eng Rei Amendementer un de Conseil d'État zrëckginn an den Avis complémentaires ass eis de 27. Abrëll zougestallt ginn.

Eis Kommissioun huet mech als Rapporteur désignéiert, an zwar an der Sitzung vum 8. Mee 2003. Den 30. Abrëll 2004 goufen also de Projet, d'Amendementer an d'Avisé vum Conseil d'État examinéiert. De Rapport gouf den 10. Mee ugeholl.

D'Basis ass d'Strategie „mobilité.lu“, déi am Regierungsrot vum 22. März 2002 presentéiert gouf. D'Zil ass, fir - Horizon 2020 - e „modal split“ vu 25% fir den öffentlichen Transport ze hunn.

Et gëtt virausgesot, dass mir am Joer 2020 déi 500.000 Awunner wäerten hei am Land dépasséieren, 400.000 Aarbechtsplaze wäerten hunn an och 170.000 Frontalieren, déi all Dag an eist Land schaffe kommen. D'Capacitéit vum öffentlichen Transport muss also quasi verdärfacht ginn. Ech brauch net méi déi zählräich Explikatiounen, déi mir schonn hei iwwert d'Strategie „mobilité.lu“ ginn hunn, ze widderhuelen. Dëst ass a quasi alle Projet-de-loien iwwert den Transport a méi spezifesch déi vun der Eisebunn gemaach ginn.

All déi Mesuren, déi an deene leschte fënnef Joer geholl gi sinn, ginn der Regierung Recht:

- vun 1999 bis 2003 ass d'Zuel vun de Benotzer vun den RGTR-Bussen ëm 9,78% geklommen an an där Zäitspann ass d'Zuel vun de Benotzer vum Zuch ëm 8,9% geklommen;

- 1998 sinn 18.815.000 km um Busréseau RGTR gefuer ginn an 2003 waren et 27.609.100 km;

- d'Kilometere vun CFL an TICE-Bussen, sou wéi déi vum AVL, sinn alleguerten an d'Luucht gaangen.

Dëst Gesetz huet als But, eng méi effikass Organisatioun vun deenen eenzelne Strukturen; déi nun eben historesch gewuess sinn, mä net ëmmer mat enger globaler Vue d'ensemble.

Dës Reorganisatioun setzt d'Strukturen déi existéieren net en cause, mä si soll dës Strukturen erëm modelléieren, fir esou eng gemeinsam Organisatioun vun deene verschid-

dene Réseauen erbäi ze féieren, déi 2020 25% vun de Leit, déi sech déplacéieren, op den öffentlichen Transport soll féieren.

Mir sinn also konfrontéiert mat verschiddenen Acteuren um Gebitt vum Persounentransport. Dat sinn CFL-Zuch a -Bus, RGTR - laut Gesetz vun 1965 -, TICE an Autobus de la Ville de Luxembourg.

Lëtzebuerg hat ëmmer mat déi bëllegst Transportpräisser an Europa; an dat ass och haut nach de Fall. Sou ginn zum Beispill d'Servicer vun den RGTR-Bussen zu 88% vum Stat bezuelt. Den TICE gëtt zu deeneselwechte Konditiounen wéi den RGTR vum Stat behandelt an de Coût supplémentaire, also an anere Wieder den Defizit, muss vun de Gemengen aus dem Süden, déi Member aus dem Syndikat sinn, bezuelt ginn an den Eisebunnssdefizit gëtt vum Stat gedroen.

Bis elo huet d'Organisatioun vum Ensemble vun dem öffentlichen Transport op enger Concertatioun vun deene verschiddenen Instanzen hei am Land berout. Et wär awer besser, dës Organisatioun un eng Autorité organisatrice centrale ofzeginn. Dës Iddi gouf iwwregens vun allen Instanzen begréisst, och wann nach Divergenzen iwwert de Fonctionnement d'Compositioun betrëfft.

De Projet huet also véier Ziler, déi ganz kloer sinn, an dat betount jo och de Conseil d'État a sengem Avis vum 30. März 2004:

„- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route,

- concevoir des structures d'organisation distinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice, d'une part, et des missions des opérateurs, d'autre part, liés par ailleurs par des contrats de service public,

- instituer une centrale de mobilité qui selon les vues des auteurs du projet de loi sera rattachée à l'autorité organisatrice,

- mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans l'organisation des transports publics.“

An der Optik vun dëse véier Objektiver baséiert de Projet op siwen Haaptiddien:

1. Eng integréiert Approche zrëckhalen, déi d'Gemengenautonomie respektéiert wat déi Lokaltransporter sinn. De Stat wäert weider de Pouvoir hu wat d'Autorisatioun vun neie Linnen ugeet, déi ebenfalls den Transport transfrontalier betreffen.

2. En neie gesetzleche Kader fir d'Organisatioun vum Transport public intercommunal a régional schafen, deen op eng Trennung vun den Organisationsmissiounen baséiert, déi enger Autorité organisatrice ënnerstinn, an den Opérateuren, déi d'Exekutioun vum öffentlichen Transport virhuelen.

3. Eng nei Organisatioun definéieren, déi d'Form vun engem Établissement public huet an déi néideg Autonomie huet, fir de Pouvoir politique bei der Mise en œuvre an der Gestiou ze assistéieren an ze ënnerstëtzen.

D'Kommissioun huet zur Kenntnis geholl, dass den Transportminister gewëllt ass, net nëmme Fonctionnairen an dee Conseil vun deem Établissement public ze nennen, mä och ee Posten un e Représentant vun de Gemengen, deen duerch de Syvicol soll bestëmmt ginn, an och e Représentant vun den Usageren.

D'Incompatibilitéit tëschent der Autorité organisatrice an där vun den Opérateuren erlaabt et net e Vertrieder vun den Transporteuren an dësem Conseil setzen ze hunn.

4. Dësen Établissement public muss de Rôle vun enger Mobilitészentral iwwerhuelen a fir Infor-

mation a Promotioun iwwer a fir den öffentlichen Transport kompetent ginn.

5. D'Gemenge mat abannen, duerch hir Transportdelegéierten, duerch hir Responsabilisatioun, wat d'Créatioun an den Entretien vun Arrêten an Haltestellen sinn, an duerch hir Méiglechkeet all Zorte Partenariat mat deem Établissement public anzegoen, wat dee lokalen Niveau ugeet.

6. D'Clients, also déi Leit, déi och den öffentlichen Transport gebrauchen, mat ze associéieren, andeems e „Comité des usagers des transports publics“ agesat gëtt.

Eng vun den Hauptmissiounen vun dësem Comité ass d'Ausschaffe vun enger „Charte des usagers des transports publics“.

Dëst soll aktiv dozou bäidroen, dass d'Qualitéit, den Zougang an och de Präis zum öffentlichen Transport wäerte garantéiert sinn a bleiwen.

7. D'Sécherheet an d'Surveillance am öffentlichen Transport muss garantéiert ginn, an heifir wäerte verschidde Polizeiregele mussen adaptéiert ginn. „Sécurité et sûreté“ wäerten d'Aufgabe vun engem Organe de contrôle ginn.

Et gouf eng Partie Kritiken, well déi zukünfteg Autoritéit, déi d'Organisatioun vum öffentlichen Transport mécht, d'Méiglechkeet huet, duerch Ausschreiwungen an Zukunft d'Attributioun vu Prestatiounen virzehuelen. Mä dës Dispositioun vun den Ausschreiwunge stoung scho ganz kloer am Gesetz vum 12. Juni 1965 am Artikel 2, leschten Alinéa, iwwert d'Transports-routieren. Bis elo ass dat nach ni säit 1965 kritiséiert oder contestéiert ginn an et gouf och nach ni e Problem heimat. Et kënn awer sinn, dass an absehbarer Zäit den Droit communautaire eis nach ganz aner Kritäre géif imposéieren. Mä an deem Fall muss opgepasst ginn, dass et net nëmme eng Präisfro gëtt, mä dass ebenfalls aner Kritäre matspille wéi Qualitéit a Sécuritéit.

Ech rappeléieren nach eng Kéier wat zum öffentlichen Transport an der Regierungserklärung steet: «créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée...». An: «creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante à fin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine.»

Den Artikel 1 vun dësem Gesetz, esou wéi en definitiv zrëckbehalen ginn ass, tracéiert de Kader an deem sech déi Autorité organisatrice beweegen kann: «Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'État veille à la mise en place, à la gestion et au développement des services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.»

De Statsrot hat a sengem Avis zu dësem Gesetz eng Partie Remarque, deenen awer alleguerte Rechnung gedroe ginn ass, esou dass sech am Endeffekt de Stats-



rot och mam Projet kann d'accord erklären.

All Detailer dovunner sinn am schréffleche Rapport nozeliesen, genaousou wéi déi eenzel Artikelen. Den Artikel 6, deen den Établissement public définiert, kann ee vläicht zitieren: «La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics (...) telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

LA RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.»

Ze soe bleift nach, dass den Avis vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics och an a groussen Zich mam Projet d'accord ass. Datselwecht gëllt fir d'Chambre des Métiers an och fir d'Chambre de Commerce. D'Chambre des Employés privés huet eng méi kritesch Haltung an ass opposéiert zu dësem Projet.

Dëst Gesetz besteet aus 29 Artikelen a wäert den 1. Januar 2005 a Kraaft trieden. Well et en aussergewöhnlech wichteg Gesetz ass, bieten ech lech, Är Zoustëmmung massiv ze ginn.

Ech soen lech merci fir d'No-lauschteren.

**M. le Président.**- Als éischten Diskussionsriedner ass den Här Norbert Hauptert agedroen. Den Här Hauptert huet d'Wuert.

#### Discussion générale

**M. Jos Scheuer (LSAP).**- Här Hauptert, Dir hutt et net einfach!

**M. Norbert Hauptert (CSV).**- Duerch wie kënn dann dee Problem, Här Scheuer?

**M. Jos Scheuer (LSAP).**- Duerch Äre Virriedner.

**M. Norbert Hauptert (CSV).**- Ah, duerch mäi Virriedner, dat ass wouer.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den Här Schummer huet de Projet esou erkläert, dass net méi vill dozou ze soen ass. Ech géing mech awer beméien eng méi allgemeng...

#### (Interruptions diverses)

Hien huet alles gesot, esou dass et am Fong geholl just nëmmen u mir bleift fir e puer méi allgemeng Bemerkungen zu dësem Projet ze maachen.

Et ass e Projet, dee sech areit an d'Strategie „mobilité.lu“, déi mer virun zwee Joer hei vum Minister presentéiert kritt hunn. Dee Projet situéiert sech am Kontext vun enger Gesamtdiskussion iwwert d'Gestioun vum öffentlichen Transport an der Mobilitéit bei eis zu Lëtzebuerg. An am Kontext vun der Diskussion zu dësem Projet wëllt ech den öffentlichen Transport awer vu senger Gesamtheit e wéineg betruechten. Engersäits als Service public, dat heescht als Déngschtleeschung un der Öffentlechkeet, un de Bierger. Dat heescht, datt fir all Bierger den öffentlichen Transport zougänglech muss sinn. Datt den öffentlichen Transport flächendeckend iwwert d'ganz Land organiséiert muss sinn. Datt den öffentlichen Transport präislech esou gestalt gëtt, dass e fir all Mënsch abordabel ass an datt den öffentlichen Transport awer och deen néidege Komfort an déi néideg Sécherheet muss bidden, déi enger öffentle-

cher Déngschtleeschung gläich-kënn.

Zweetens muss een den öffentlichen Transport als Bestanddeel vun der ganzer Landesplanung hei zu Lëtzebuerg gesinn. Dat heescht, e muss do organiséiert si wou Besoinen, esouwuel fir d'Persounen wéi och fir de Wuerentransport, bestinn an e muss esou organiséiert sinn, dass en all Deeler vun eisem Land ofdeckt.

Drëttens muss den öffentlichen Transport als Bestanddeel vun enger nohalteger Entwécklung gekuckt ginn. Dat heescht, e muss esou organiséiert ginn, dass en de Virdeeler, besonnesch vun dem privaten, motoriséierten Transport, ka standhalen. Dat heescht, e muss déiselwecht Flexibilitéit ubidden, déiselwecht Vitesse kënnen ubidden an déiselwecht Frequenz wéi de privaten Transport an e muss besonnesch präislech esou gënschteg si wéi de privat organiséierten Transport dat ass.

D'Zil vun deem Projet - an den Här Schummer huet dat jo gesot - ass fir eng koordinéiert Struktur ze schafen, déi fir d'Organisation vum öffentlichen Transport op der Schinn an op der Strooss zoustänneg ass.

Zweetens eng Organisationsstruktur schafen, déi d'Opdeeling vun de Kompetenzen tëschent der Organisation vum öffentlichen Transport an anerersäits den Transport selwer, deen d'Kompetenzen ausereneenhält, an déi zwee sollen duerch e Contrat de service public liiert ginn.

Drëttens soll de Projet eng Mobilitéitszentral schafen, déi un d'Autorité d'organisation rattachéiert soll ginn.

A véiertens, mengen ech, wat och ganz wichteg ass, e soll de regionalen, grenziwwerschreidenden Transport besser an d'Gesamtorganisation hei zu Lëtzebuerg integrieren.

Wéi ass den öffentlichen Transport bis elo zu Lëtzebuerg organiséiert ginn? En ass vu véier groussen Opérateuren organiséiert ginn. Den Här Schummer ass schonn drop agaangen, dofir kann ech séier doriwwer ewech goen. D'CFL engersäits fir de Schinentransport an de Bustransport, deen der CFL ënnersteet. Zweetens den TICE, den Transport intercommunal du Canton d'Esch fir den Transport, dee fir déi Gemengen, déi deem Syndikat ugeschloss sinn, fir den Transport do ze organisieren. Drëttens de Bustransport an der Stad Lëtzebuerg, dee vun der Stad Lëtzebuerg organiséiert gëtt. Véiertens d'Privatentreprisen, déi verschidde Linnen iwwert d'Land assurieren; Linnend déi am Régime Général des Transports Routiers, RGTR, ugeschloss sinn.

Déi Opdrä, déi de Stat fir déi öffentliche Transporter gëtt, sinn an enger Konventioun enthalen. Eng Konventioun, déi tëschent dem Stat an deenen Opérateuren ofgeschloss ass. Déi Konventiounen lafen iwwer zéng Joer an déi lescht Konventioun gouf 1999 ënnerschriwwen, esou dass déi Opdrä, déi de Moment bestinn, och nach bis d'Joer 2009 a Kraaft sinn. An där Konventioun do engagieren déi Transporteure sech fir den Transport op deenen eenzelne Linnen ze assurieren an de Stat engagiert sech anerersäits fir um Finanzement vun dem Transport deelzehuelen, besonnesch fir déi Méikäschten, déi duerch de Service public entstinn, ze decken. Den Här Schummer huet jo scho gesot, dass bei de Privatentreprisen de Stat bis zu 88% um Coût vun deenen Transporter deelhëlt.

Wat d'CFL an den TICE betrëfft, esou ass et de Stat, respektiv d'Gemengen, déi och nach d'Méikäschten decken. Déi entsti par rapport zu de Privatfirmen. Méikäschten, déi duerch de Statut vun dem Personal, dat beim CFL a beim TICE schafft, bedéngt sinn.

Wat d'Objektiver am Fong geholl vun deem Projet hei ubelaangt, esou ginn d'Meenungen net ze vill ausereneen. Si gi vu jidderengem begréisst, besonnesch vun deenen Avisen, déi hei virleien.

Ech mengen, d'iwwergëuerdnet Zil, besonnesch vun dësem Projet, ass och d'iwwergëuerdnet Zil vun der Strategie „mobilité.lu“, dat heescht den öffentlichen Transport weider ze fördern, fir datt mer no an no un de „modal split“ vu 75/25 erukommen. Dofir brauche mer éischstens e performanten öffentlichen Transport. Mir brauchen e beschtméigleche Service a puncto Komfort an och Sécherheet. Mir brauche besonnesch e Service, deen de Besoiné vun de Leit entsprécht, an e Service, deem säi Käschtepunkt awer och a Relatioun steet mat deem wat ugebuede gëtt. An do wëll ech en Extrait aus dem Conseil d'État sengem Avis zitieren. E seet: «Parmi les objectifs et missions nombreux de la RGTP», dat ass d'Régie Générale des Transports Publics, dat ass also deen Organisme deen dat Ganzt soll organisieren, «le Conseil d'État précise particulièrement la mise en oeuvre d'une centrale de mobilité destinée à faciliter l'accès des particuliers aux transports en commun, favorisant une mobilité optimale sous le meilleur rapport coût-efficacité.»

Ech mengen, dat soll awer och en Zil vun dësem Projet sinn, en Zil vun där ganzer Organisation vun dem öffentlichen Transport.

Also, wann och jidderee mat dem Prinzip vun dem Projet d'accord ass, esou ginn trotzdem eng Rei vu Befierchtungen hei ugemellt. Éischstens, an den Här Schummer ass schonn drop agaangen, déi Befierchtung, datt d'Gesetz virgesäit, datt den Transport an der Zukunft soll öffentlech ausgeschriwwen ginn. Den Här Schummer huet och schonn drop higewisen, datt dat en Artikel ass, deen aus dem Gesetz vun 1965 iwwert de Stroossentransport iwwerholl ginn ass. Et ass also näischt Neits. Et ass just nëmmen nei, datt elo de Schinentransport och dorënner fällt. Bis elo war et am Fong geholl nëmmen de Stroossentransport, dee konnt öffentlech ausgeschriwwen ginn.

Wat ass do d'Befierchtung? Besonnesch dass an Zukunft bei deenen Ausschreiwungen am Fong geholl nëmmen dee Rentabilitéitskritär géing gekuckt ginn an datt op d'Käschte vun der Sécherheet an der Qualitéit vun dem öffentlichen Transport géing geschéien.

Den Här Schummer huet och drop higewisen, datt bis elo kee Gebrauch vun dëser Méiglechkeet gemaach ginn ass fir den Transport auszuschreiwen. Am Rapport steet och dran, datt an Zukunft net geduecht ass, an dat huet de Minister eis jo och an der Kommissioun bestätegt, fir an der Zukunft dovun Gebrauch ze maachen; et sief dann datt mer iwwer europäesch Direktiven dozou géinge forcéiert ginn. Mä de Rapport seet awer och an deem Zesammenhank: «De toute façon il y a lieu de veiller dans l'hypothèse où le droit communautaire imposerait pareilles soumissions que l'adjudication des prestations de transport ne dépend pas seulement du prix, mais que les critères d'adjudication devront également inclure des facteurs qualitatifs tels que la sécurité et la qualité du service.»

Eng zweet Befierchtung, déi ëmmer erëm an den Avisen erëm-kënn, ass déi, dass verschide Strecken am Fong geholl elo géingen abandonnéiert ginn, wann déi Transporter e wéineg no Critères de rentabilité oder - wéi de Statsrot esou léif gesot huet -: «dans le meilleur rapport coût-efficacité» missten operéieren. Also si wiere

contraire zu den Ziler vun der Etüd vum IVL.

Dozou kann ee soen, datt och an der Zukunft d'Transportpolitik hei am Land awer ëmmer nach um Ministère gemaach gëtt an net an där Régie Générale des Transports Publics. Déi Régie steet iwwregens ënnert der Tutelle vum Transportminister. Also ka se nëmme mat der Ausföerung vun der Transportpolitik vun der Regierung beoptraagt ginn.

Mä déi Organisation muss sech natierlech Gedanke maachen, wéi een den Transport am Beschten organiséiert. An do stellt d'Fro sech: Mécht et Sënn, dass am Fong geholl Bussen eidel oder mat zwou oder dräi Persounen de ganzen Dag iwwer eis Stroosse fueren? Ass dat am Sënn vun enger nohalteger Ëmweltpolitik? Och déi eidel Busse belaaschten de Verkéier an et freet ee sech, ob et net méi sënnavoll wär, datt een iwwer eng Mobilitéitszentral kënn en anert Transportmëttel zum Präis vun engem öffentlichen Transport bestellen. An ech mengen, an déi Richtung geet jo och e wéineg dëse Projet an an deem Sënn wollt ech eng Fro un de Minister stellen, firwat datt am Projet net virgesinn ass, datt d'Taxisentreprisen an dëse Konzept mat agebaut ginn.

Eng drëtt Befierchtung, déi ëmmer besonnesch erëm-kënn, ass, datt gesot gëtt, do ass déi Régie Générale des Transports Publics, do ass e Conseil d'administration, dee besteet nëmmen aus fënnf Leit. Bon, firwat nëmme fënnf? Wann et der zéng wäeren, da géinge se soen, et wier e Waasserkapp. Also fënnf géingen der völeg duergoen. Fënnf Leit, wou ëmmer gesot gëtt, dat si Fonctionnaires, déi am Fong geholl déi ganz Organisation vum Schreifdësch aus maachen, déi awer net wësse wéi den Transport an de Gemenge soll lafen a wéi d'Leit zu deem Transport do stinn.

De Rapport huet dat festgehalten, wat de Minister an der Kommissioun gesot huet, datt et a sengem Sënn läit fir an dee Conseil d'administration ee Verrieder vun de Gemengen, dat heescht vum Syvicol ze nennen an och ee Verrieder vun den Utilisateurs vum öffentlichen Transport. Deen dee felt, dat ass natierlech e Verrieder vun den Opérateuren, dat heescht vun den Transporteuren selwer. Si kréien am Fong geholl hei awer, doduerch datt se just nach Exécutant sinn, eng gewëssen Autonomie ewechgehall. Si sinn einfachen Exécutant, wat besonnesch, mengen ech, fir e Privatentrepeneur e wéineg démotivass. Ech wëllt de Minister froen, firwat dass d'Opérateuren an dësem Gremium net kënnen virgesi sinn. Si si jo net ausgeschloss, well de Projet näischt an där Hinsicht seet, mä ech mengen, et ass awer och net virgesi fir se mat eranzehuelen.

Als Konkusioun wëllt ech soen, datt trotz deene Befierchtungen de Projet an déi richteg Richtung geet fir den öffentlichen Transport besser ze organisieren a besonnesch ze koordinieren, fir eng optimal Mobilitéit bei eis am Land zum beschte Rapport Efficacité/Käschtepunkt ze assurieren, an dofir géing ech och den Accord vun eiser Fraktioun zu dësem Projet bréngen.

Ech soen lech merci.

**M. le Président.**- Als nächste Riedner ass den Här Marc Zanussi agedroen. Den Här Zanussi huet d'Wuert.

**M. Marc Zanussi (LSAP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech kënn mech eigentlech de Wierder vum Här Hauptert uschlësse wann ech mech eleng mam Gesetzestext, dee mer haut hei diskutieren, beschäftege géing, well an deem Text ass net vill Neies dran an et wier eigentlech séier doriwwer referéiert, mä ech mengen, dass et awer vill ze

schwätze gëtt iwwert dat wat an deem doten Text net dran ass a wat eisen Aschätzungen no eigentlech an deem Text do gehéiert.

Mat deem Text, dee mer haut diskutieren, sinn ech der Iwwerzeugung, dass d'Méiglechkeet bestanen hätt fir den öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg e grouse Qualitéits- a Quantitéitssprong ze maachen. Dës Chance, stellen ech fest, no Lecture vun deem Text, ass awer verpasst ginn. Ech stellen och fest, dass de politesche Wëllen eigentlech bei de Majoritéitsparteien net do war fir Entscheedendes un där heiter Situatioun ze verbessern.

Iwwert d'Prozedur, wéi et zu deem Text hei komm ass, hu mer jo scho gëschter des Längeren an des Breede geschwat. Ech wëllt awer trotzdem nach eng Kéier meng Enttäuschung zum Ausdrock bréngen iwwert d'Aart a Weis, wéi mer mat deem Text hei ëmgaange sinn, dëst besonnesch well ech an der leschter Zäit alt emol nach déi eng oder déi aner Ried nogekuckt hu vun DP-Politiker virun deene leschte Wahlen, déi ëmmer vum Stil vun der Aarbecht geschwat hunn, deen hei am Parlament herrscht. Et bien, Dir Dammen an Dir Häre vun der DP a vun der CSV, ech muss lech soen, dass de Stil bei der Diskusioun ëm dëse Projet eigentlech ganz no bei Null war, an net nëmmen am Beräich vum Stil ass e bei Null gewiescht, mä och am Beräich vum Inhalt ass dëse Projet alles aneschers wéi konsistent. Dat huet ee jo och un der Längt vun den Interventiounen vu mengen zwee Virriedner kënnen eraushéieren.

Den Text huet allerdéngs een entschuedende Virdeel. En erlaabt et fir déi politesch Ennerscheeder, déi et tëschent de Parteie gëtt, a besonnesch tëschent der LSAP, der CSV an der DP, kloer ervirzeestrichen. Fir déi Ennerscheeder ze illustréieren, mengen ech, kann een dat am Beschte maachen opgrond vun der Analys vun den Äntwerten op déi dräi folgend Froen.

1. Wat fir e Stellwäert gesteeht dës Majoritéit dem gemeinschaftleche Persounentransport zou?

2. Wat fir eng Zukunft huet no der Logik vun dësem Text den öffentlichen Déngscht mat sengen Transportbetreiber?

3. Wéi gesäit dës Majoritéit den Dialog mat de Bierger, de Gemengen an deene bestoenden Transportbetreiber?

Zu där éischter Fro muss ee ganz kloer feststellen, dass et an dësem Text keng nei Impulser gëtt, keen neien Ureiz gëtt fir d'Acteuren am öffentlichen Transport, deen et am Moment gëtt, dozou ze verleeden, hiert Ugebuet ze erhéien. Am Rapport vum Gesetz gëtt ëmmer nach vu „mobilité.lu“ geschwat. Et gëtt ëmmer nach vun deem Objektiv vum Joer 2020 geschwat, fir op 25% ze kommen, wëssend dass ouni d'Ubannung un d'Schinn vun der Stad Lëtzebuerg dee Prozentsaz ni kann erreicht ginn, wëssend och dass am Kader vum IVL dat net huet dierfe gepréift ginn, well et der politescher Majoritéit net an de Krom gepasst huet an déi och zur Konkusioun kommen, dass maximal 22% ze erreche sinn. A wann déi Informatiounen richtig sinn, déi ech elo rezenterweis vun der Eisenbunn kritt hunn, da schéngt et esou ze sinn, dass och dat Zil vun 22% schonn abandonnéiert gëtt an nëmme méi vun 19% geschwat gëtt, fir de Statsbudget net ze vill ze belaaschten.

Am Rapport geet dann awer och Rieds vun deene klengen quantitativen Spréng, déi den öffentlichen Transport an der Benotzung gemaach huet, all Kéiers da wa Verbesserung geschitt sinn. Déi Chifferen, Dir Dammen an Dir Hären, sinn, mengen ech, de Bewäis dofir, dass, wann d'Ugebuet stëmmt, et och vun de Leit ugehall gëtt. An aus där Erkenntnis eraus eleng hätt ee missen hei de politesche Courage hu fir eben dee Qualitéits- a



Quantitéitssprong am öffentlechen Transport ze provoézieren, dee mer brauche fir net an Zukunft am Verkéierschaos total ënnerzegoen.

Mir hunn eis als Fraktioun an als Partei Gedanken doriwwer gemaach a mir mengen, dass den öffentlechen Transport en zousätzlechen Incentive brauch, ënner ane rem duerch dat wat mer an eiser Proposition de loi proposéiert hunn, d'Schafe vun engem richteger Verkéiersverband, deen de Statut vun engem Établissement public soll hunn, mam Zil d'Grondprinzipie fir eng kohärent Netzgestaltung am Lëtzebuurger Land an doriwwer eraus ze maachen, deen och zum Zil huet, a wat nei ass, eng Grundversuergung ze garantéieren fir all Gemengen hei am Land vum öffentlechen Transport, eng Grundversuergung ze definéieren, dat zesumme mat regionale Verkéierskonferenzen an deenen d'Gemengen alleguerte vertruede sinn, wou no de Kriterien vun der Bevëlkerungsdicht, vun der Verkéiersstruktur, vum Verkéiersopkommes, vun der Siedlungsentwécklung, d'Grundversuergung definéiert gëtt. Eng Grundversuergung, déi de Gemengen, eiser Virstellung no, soll gratis zur Verfügung gestallt ginn.

Mir soen och, dass wann d'Gemengen iwwert déi Grundversuergung do eraus gäre méi en héicht Ugebuet vum öffentlechen Transport hätten, da solle se eppes bezuelen. Si sollen 20% bezuelen an de Stat soll, eiser Aschätzung no, déi aner 80% derbäileën. A mir soen och, dass den Dag wou dat Gesetz, wat mir proposéieren, géng a Kraaft trieden, d'Grundversuergung déi ass, déi et am Moment an deene Gemengen do gëtt an dofir d'Gemengen och näischt géinge verléieren.

Niewent deene regionale Verkéierskonferenze menge mir, dass et awer och wichteg wär regionalverantwortlech Verkéiersbetreiber ze désignéieren, déi verantwortlech sinn an där jeeweileger Regioun fir d'Detailplanen, fir d'Ugebuet, fir d'Qualitéitskontroll an nach aner Saachen. Ech kommen nach dorobber zrëck.

Mir verrieden och d'Meenung, dass et eng Noutwendegkeet ass eng Mobilitéitszentral ze hunn, déi ënnert der Responsabilitéit vum Verkéiersverband soll fonctionnéieren. Mir mengen awer, dass déi Aufgaben, déi d'Mobilitéitszentral am Text vun der Regierung huet, net wäit genuch ginn, net grouss genuch sinn, an déi Aschätzung gëtt och an den Avisen zum Beispiil vun der Chambre de Commerce gedeelt. Mir mengen, dass déi Mobilitéitszentral och méi misst an d'Richtung vun de Besoinen, vun den Analyse goen, méi misst sech mat der Analys vun den Déplacementen beschäftegen, eng méi aktiv an eng méi innovativ Roll soll spille wéi dat am Regierungstext gewünscht ass. Mir mengen, dass d'Mobilitéitszentral ee wichtegt Element ass fir de „modal split“ hei zu Lëtzebuerg an d'Luucht ze setzen an dofir, wéi ech virdru gesot hunn, ee méi staarkt Gewicht brauch, wéi dat wat se am Text vun der Regierung huet.

Déi zweet Fro: Wat fir eng Zukunft huet an der Logik vun deem Text den öffentleche Betrib an den öffentlechen Déngscht hei zu Lëtzebuerg?

Am Text geet dovunner Rieds, dass an Zukunft all Transporter nach solle just nom Kritär vun der Wirtschaftlechkeet verdeelt ginn. Mat deem Text hei kritt d'Regierung d'Méiglechkeet de gesamten öffentlechen Transport ze privatiséieren, wëssend dass d'Privatentreprisen an der Produktioun en anere Präis kënnen hu wéi déi öffentlech Betreiber, wëssend awer och, wat d'Ursaachen dovunner sinn, dass d'Aarbechtskonditiounen bei de Privatentreprisé vill méi schlecht sinn, dass de Salaire vill méi niddreg ass an dass Aarbechtskonditiounen mat

enger Amplitude vun zwielef bis véierzéng Stonnen natierlech aner Präisser erlabe wéi déi vun den öffentlechen Transportbetreiber.

Mir bleiwen awer och bei där Fro vun der Amplitude, dass et endlech emol eng kéier un der Zäit wär eng gesetzlech Regelung vun der Amplitude erbäizeféieren. A wann hei all kéiers vun der Wirtschaftlechkeet an der Konkurrenzsituatioun geschwat gëtt, da misst jo och d'Regierung wëssen, dass, wa vu Konkurrenz geschwat gëtt, et net nëmmen d'Konkurrenz tëschent deenen öffentlechen an deene privaten Entrepreneuren hei zu Lëtzebuerg gëtt, mä dass et och déi Konkurrenz gëtt tëschent de private Betreiber hei zu Lëtzebuerg an de privaten Entrepreneuren an noen Ausland. Wëssend dass do d'Aarbechtskonditiounen nach vill méi schlecht si wéi bei eise private Betreiber hei zu Lëtzebuerg a wëssend dass och déi an der Konkurrenz mat deenen auslännesche Betreiber a Bedrängnis wäerte kommen. An aus där Iwwerzeegung eraus sinn och d'Privatentreprisé mat deem Text, esou wéi en hei virläit, absolut net averstanen an d'Privatentreprisé stonge gemeinsam mat de Gewerkschaften, mat den Umweltorganisatiounen viru kuerzem hei virun der Chamber, fir sech géint dat heite Gesetz ze wieren.

Wou d'Präferenz vun deem aktuellen Transportminister leien, ass jo kloer. Hie mécht doraus keen Hehl. En huet et hei op der Tribün gesot an en huet och dem TICE et kloer an d'äitlech geschriwwen. Alldéngs, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, gëtt et eng lichte Kontradiktioun tëschent deem wat de Minister esou léns a riets seet a schreift an tëschent deem wat d'Regierungsparteien am Rapport zu deem Gesetz festgehalten hunn.

De Minister schreift dem TICE ganz kloer: «Le TICE a intérêt à réfléchir sérieusement sur les avantages d'une sous-traitance progressive au secteur privé des prestations fournies actuellement en régie propre par le TICE.» Et ass also eng ganz kloer Opfuorderung un den TICE, a Richtung Privatiséierung ze goen.

Am Rapport steet dann awer op enger anerer Plaz: «La réorganisation proposée n'entend pas de mettre en cause les fondements des structures de fonctionnement existantes.» Den Här Hauptert ass virun dorobber agaangen.

Am Rapport gëtt op där enger oder anerer Plaz drop higewisen, dass d'öffentlech Betreiber sech eigentlech keng Suerge brächten ze maachen, dass hinnen iergend eppes géng ewech geholl ginn. Dir verstitt awer dass, opgrond vun deem wat de Minister op där enger Säit seet a schreift an opgrond vun deem wat am Rapport steet, déi Widderspréch eis dozou féiere gleewen ze din, dass dat wat am Rapport steet eigentlech net eescht gemengt ass. An d'Fro, déi sech jo stellt, ass net déi vun deem wat am Moment geschitt, mä d'Fro ass jo déi: Wat geschitt an Zukunft? Wie firt an Zukunft am Süden op de Broochen, déi erschloss solle ginn? Ass dat den TICE? Wann ech d'Virstellunge vum Transportminister suivéieren, ass et ganz sécher den TICE net. Mir gesinn alldéngs fir den TICE eng aner Roll an deem ganze Gefüge vir, an dorobber kommen ech och nach zrëck.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, da gëtt all kéiers probéiert d'Relatioun ze maache mam Gesetz vun 1965 an den Här Hauptert huet dat och probéiert virdrun ze maachen. Am Gesetz vun 1965, am Artikel 2, steet: «Le Ministre des Transports peut faire dépendre des résultats d'une soumission publique l'octroi des autorisations.» Da gëtt domadder eng Referenz gemaach op den Artikel 6, Paragraph 2 vun deem Gesetz, fir zur Schlussfolgerung ze kommen,

dass am Beräich vun der Privatiséierung sech eigentlech näischt geännert hätt an dass alles beim Ale bleift. Dat ass awer falsch.

Dat ass falsch aus deem ganz einfachen Grond, well am Artikel 1 ganz kloer an d'äitlech steet, dass d',services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses“ sollen organiséiert ginn. An deen dote Blankoscheck, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wëlle mer dëser Regierung net ginn - a besonnesch deem Transportminister, deen total an d'Richtung vun der Privatiséierung wëllt goen, net ginn -, well mir nach der Iwwerzeegung sinn, dass se vun deem dote Blankoscheck géing profitéieren.

An deem Zesummenhang muss een och déi eng oder aner kéier op déi duebel Strategie vum Transportminister hiweisen, dee sech um europäesche Plang - an dat dann och hei an der Chamber widerhëlt - all kéiers zum gréisste Géigner vun der schneller Liberaliséierung opspillt an dann an der Theorie, wann et hei am Texter geet, just de Contraire mécht.

Da gëtt och op där enger an op där anerer Plaz vum Arrêt Altmark Trans geschwat. Den Arrêt Altmark Trans, deen am Juli 2003 geholl ginn ass, seet ganz kloer, dass finanziell Moosname fir gemeinwirtschaftlech Déngschtleeschunge keng staatlech Hëllef an Sënn vum Gemeinschaftsrecht sinn. Déi staatlech finanziell Moosname sinn als Ausgleich ze gesinn, wa se fir d'Entrepreneuren eng Noutwendegkeet sinn, fir gemeinwirtschaftlech Verpflichtungen erbréngen ze kënnen. Si sinn als Ausgleich ze gesinn, wa se eng Rei vu Voraussetzungen erfüllen - véier sinn et der un der Zuel. Ech ginn net nach eng kéier op déi véier an, well ech dovun ausginn, dass jiddereen déi kennt. Just awer op déi lescht, an déi ass besonnesch wichteg, well nämlech d'Besteller, de Stat oder d'Gemengen, laut deem Arrêt Altmark Trans vum Juli 2003, weiderhin d'Méiglechkeet kréien, wa festgestallt gëtt, dass d'Entreprise fir eng Aufgab vum öffentlechen Déngscht gebraucht gëtt, och ausserhalb vum europäesche Verfahe ka gesicht ginn. Dat, wat d'Interpretatioun vum Arrêt Altmark ass - a kuerze Wieder, wéi ech se elo erëm ginn hunn -, ass och d'Interpretatioun vum Arrêt Altmark wéi ee se am Avis vum Conseil économique et sociale elo kierzlech konnt erëm liesen; en Arrêt, deen och Privatentreprisen hei zu Lëtzebuerg ganz gutt arrangéiert.

D'Fro vun der europawäiter Liberaliséierung vum öffentlechen Transport mat där dorunner verbonnener obligatorescher Ausschreibung ass eng, déi scho laang gefouert gëtt. Et gëtt alldéngs bis zu deem Zäitpunkt keen esou een Text a keen esou ee Reglement, wat dat dote verlaangt.

Den Transportminister schwätzt hei ganz gären iwwert d'öffentlech Betreiber, andeem e seet, dat wäere Clibb. Dat sinn awer keng Clibb. Déi Leit, déi d'Responsabilitéit an de Betreiber hunn, ënner ane rem am TICE, si sech ganz bewusst, dass am Beräich vun der Liberaliséierung Geforen op se lauer an a si maache sech och Gedanken doriwwer, wéi een deenen Erausforderungen, déi op se duerkommen, entgéint ka kommen. A wann déi Situatioun sech presentéiert, wäerte se och prett sinn, fir deen Défis opzehuelen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir mengen als LSAP, dass

et an deem Moment kee Grond gëtt, eppes un där bestoender Streckenopdeeling, déi et am Moment hei zu Lëtzebuerg gëtt, tëschent Öffentlechen a Privaten ze änneren, an et gëtt och keen europäeschen Zwang, deen dat dote verlaangt. D'Opdeeling tëschent Privaten an Öffentlechen, déi am Moment besteet, arrangéiert eigentlech jiddereen, deen am Moment um Terrain schafft, an déi Formulatioun am Artikel 1 ass also eiser Aschätzung no iwwerflësseg.

Dat, wat am Gesetz feelt, si Kritäre vu Sozialelementer vu Qualitéit a vu Sécherheetsnormen, déi missten erfüllt ginn, fir hei am Land dierfen ze schaffen. Dat sinn Iwwerleeungen a Kritiken, déi net nëmme vun eis gemaach gi sinn, mä déi och vun der Chambre des Employés privés vertruede ginn.

Eng weider Privatiséierungsbestriewung am Text fënnt een an de Missiounen vun der sou genannte RGTP erëm. Den Text, wéi en ursprüngelech geschriwwen war, huet eigentlech zougelooos, dass déi RGTP alles kéint maachen, wat et am Beräich vum öffentlechen Transport ze maache géif. Et gouf eng Opposition formelle vum Conseil d'État, déi och berücksichtigte ginn ass, wat awer näischt un der Tatsaach ännert, dass och déi bestoend Texter eigentlech nach ze vill Fräiraum an deem dote Beräich erlaben. Mat deenen Texter, déi elo bestinn, ass et ouni Problem méiglech, eng Rei vun Aarbechten, déi elo an der Eisebunn gemaach ginn, auszelageren. Déi ganz administrativ oder technesch Gestiou vum Transport public kéint, laut deem Text, ausgelagert ginn. Doniewent steet nach am Text dran „d'accomplir toute autre mission“ vum Transport public; dat ka vun der RGTP gemaach ginn.

Mir hunn als LSAP Schwiereregkeete mat där dote ganz vaster Missioun vun der RGTP a Kompetenzen, déi bevirstoungen. A Problemer, déi mir mat deenen doten Dispositiounen hunn, ginn och vun der Chambre des Employés privés an hirem Avis gezeecht. Mir sinn der Iwwerzeegung, a mir hunn dat och an eiser Proposition de loi geschriwwen, dass d'Aufgab vum Verkéiersverband sech eigentlech op déi zentral Aufgabe soll beschränken, eng Grondkonzeptioun vum Netzgestaltungsplang fir d'Land ze maachen, sech mat de groussen Froen vun der Strategie vun de Finanzen, vun de Kontakter mat de Grenzregiounen ze beschäftegen an eigentlech net méi ze maachen.

Déi drëtt Fro ass déi: Wéi gesäit dës Majoritéit den Dialog mat de Bierger, mat de Gemengen a mat deenen eenzelnen Transportbetreiber? Am Text vun der Regierung ass virgesinn, dass eng RGTP mat fënnf Leit geschaf soll ginn. Dat ass eppes, wat ganz hefteg kritiséiert ginn ass, vum Syvicol, vun der Chambre des Employés privés, vun der Chambre de Travail, vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, zwar net weinst der Zesummesetzung, mä weinst dem Statut vun deene Leit, an et ass och contestéiert gi vun alleguerten deenen Organisatiounen, déi sech insgesamt géint deen Text hei gewiert hunn.

D'Ursaach ass kloer: D'Acteure vum öffentlechen Transport sinn net dodraner vertrueden, weder d'Gemengen, nach déi, déi d'Déngschtleeschunge produzéieren. A wa virdrunn hei gemengt ginn ass, dass elo gütegerweis vu Regierungssäit aus dem Syvicol een Observateur zougestaen ginn ass, een Observateur fir de Syvicol, een Observateur fir de Comité vun den Usageren, well am Gesetz, wann ech mech richtig erënneren, steet nach ëmmer dran, dass déi RGTP aus fënnf Leit besteet; leedeglech am Rapport geet Rieds, dass zwee Leit als Consultatioun zousätzlech sollen dobäi kommen.

Mir mengen awer, dass dat net de richtige Wee ass an dass an deem Verwaltungsrout do eigentlech alleguerten d'Acteure vum öffentlechen Transport gehéieren a mir hunn an eiser Proposition de loi virgesinn, dass de Stat, d'Stad Lëtzebuerg, de Syvicol, d'Eisebunn, den TICE a Verrieder vun deene privaten Entrepreneuren sollen dra sinn, wëssend dass bei esou enger Zesummesetzung vum Verwaltungsrout natierlech de Stat an der absoluter Majoritéit muss sinn, well et de Stat ass, deen d'Suen zur Verfügung stellt, an domadder verhënnert gëtt, dass dee Gremium do zu engem Selbstbedienungsladen gëtt fir déi Entrepreneuren, déi dra sinn.

Mir mengen och, dass d'Aufgabe vun där Communauté des Transports, wéi mir se an eise Text nennen, folgend misste sinn: d'Realisatioun vum Objet social, d'Gestioun vun de Budgeten vun de Konten, Avisé zu alle Froen ginn, déi mam öffentlechen Transport ze din hunn, e Contrat de service public mat deene verschiddenen Entrepreneuren, privater, öffentlecher a Syndikater ze féieren, och d'Méiglechkeeten hunn, d'Gemengen net nëmmen ze ënnerstëtzen, wa se Etüden iwwert d'Mobilitéit maachen, mä och d'Méiglechkeeten hunn, d'Gemenge finanziell ze ënnerstëtzen, wa se an d'Richtung vu Citybusse wëlle goen, well mir der Iwwerzeegung sinn, dass vläicht déi eng oder déi aner Gemeng ee klengen Incentive, eng kleng Ulafkraaft brauch, fir an d'Richtung vun de Citybussen an hire Gemengen ze goen.

Mir sinn och der Meenung, dass déi Communauté des Transports Regionalkonferenze soll aberuffen an dass se sech soll zesummesetzen mat deene regional verantwortleche Betreiber an dass se d'Gestioun vun den Titres de transport soll organiséieren a maachen. Well och wa mir als LSAP iwwert de Wee vun engem Gesetz, wéi dat heiten, wëilten de Gratistransport aféieren, bleiwe mir dobäi, dass een en Titre de transport brauch, aus Grënn vun der Sécherheet a vun der Kontroll, an déi Gestioun vun den Titres de transport soll och do an der Communauté des Transports gemaach ginn.

Da gëtt jo an der leschter Zäit ganz vill vum IVL geschwat, et gëtt vu Landesplanung geschwat, et gëtt vun Abannung vun de Regione geschwat. Et bien, et stellt ee fest dass bei dëser Majoritéit, wann et ëm Texter geet, dann alles lëtte morte bleift. Wou sinn an deem heiten Text d'Regiounen? Wou sinn an deem heiten Text d'Gemenge vertrueden? Am Rapport gëtt als eng lidd-clé d'Autonomie vun de Gemengen duergestallt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Gemenge brauchen an deem Fall net onbedéngt Autonomie, si brauche Matbestëmmung, si brauchen Ennerstëtzung a si brauchen déi aktiv Méiglechkeet un der Gestaltung vun deem Konzept, fir un deem öffentlechen Transport souwuel als Gemenge wéi och als Regione kënnen deel ze huelen. An dofir menge mir, dass, wann een dat Element vun der Landesplanung eescht hält, ee misst vill méi maache wéi dat, wat an deem Text virgesinn ass.

An dofir proposéiere mir als LSAP, sechs regional Verkéierskonferenzen anzesetzen, déi op der Basis vun de Planungsregiounen vum Programme directeur de l'aménagement du territoire sollen zesumme gestallt ginn.

An deene regionale Verkéierskonferenze wäeren d'Gemengen alleguerte vertrueden. All Gemeng hätt ee Verrieder, eng Stëmm. An deene regionale Verkéierskonferenze wäeren déi regional Verkéiersbetreiber vertrueden an och d'Communauté des Transports, fir d'Garantie ze hunn, dass den Dialog funktionéiert. Déi Virstellung, déi mir hunn, gëtt och vum Syvicol gedeelt, deen a sengem Avis op déi net ganz gutt Zesummesetzung vun der RGTP hiweist.



Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wann hei vill vun Dialog geschwat ginn ass, wëll ech kuerz drop hiweisen, dass de Syvicol a sengem Avis geschriwwen huet, dass en eigentlech iwwerhaupt net ëm säin Avis gefrot ginn ass. En huet et gemaach an der Iwwerzeegung, vläicht dësen Text op deem engen oder deem anere Punkt kënnen ze verbesseren. Am Avis steet, e wär emol net gefrot ginn. Dat passt an déi ganz Philosophie an an déi Aart a Weis, wéi d'Regierung un d'Ausarbechtung vun dem Text erugaangen ass.

Wann een dann d'Aufgabe vun deene regionale Verkëierskonferenz vläicht nach ganz kuerz dierf beschreiwen: Déi kënnten d'Detailplanung maache vun deem Grondkonzept. Si wäeren direkt Ulafstell fir d'Populatioun, de Kontakt tëschent der Gemeng an de Bierger wär also garantéiert. A mir bleiwen dobäi, dass dat doten eng vill méi wierksam Abannung vun der Populatioun wier, wéi dat iwwert de Comité des Usagers soll goen, deem am Text virgesinn ass, wou ech perséinlech a mir grouss Schwierigkeiten domadder hunn, wéi dee Comité soll funktionéieren, wéi en zesummesat ginn ass. D'Chambre de Commerce fäert och, dass dee Comité des Usagers just eng Alibifunktioun huet. D'Chambre de Travail bemängelt, dass e keng Kompetenzen huet, also eiser Aschtätzung no en dout gebuerent Kand ass.

An de Gemenge menge mer och, dass e Recoursrecht d'Noutwendegkeet misst si vis-à-vis vun den Entscheedunge vun der RGTP, respektiv der Communauté des Transports, wat fir eis entscheidend a wichteg wär.

En anert neit Element ass dat vun de regionale verantwortleche Verkëiersbetreiber. Mir mengen, dass pro Regioun, wéi mir se virdrun opgezielt hunn, eng Entreprise d'Responsabilitéit sollt kréien. Déi Entreprise soll d'Detailplanung maachen, soll de Fahrplang am Detail erstellen, soll d'Qualitéitskontroll maachen, an alleguerten déi Aarbechten, déi do ufalen. Wat awer net soll heeschen, dass déi Entreprise, déi regional responsabel ass, och all Transporter misst maachen. Si wier just responsabel fir d'Exekutioun, an do gesinn ech och zum Beispill d'Roll vum TICE am Süden. Den TICE kéint an der Planungsregioun Süden ouni Problem déi doten Aufgab iwwerhuelen. An deenen anere Regiounen kéinte Privatentreprisen dat maachen oder kéinten ähnlech Lichtstrukturen déi doten Aufgab iwwerhuelen. Dat ass e Modell, dee mir net erfonnt hunn, deem op anere Plaze gutt funktionéiert, an och hei zu Lëtzebuerg gutt kéint funktionéieren, wann de politesche Wëlle fir dat dote géng bestoen.

Dann nach e puer Wuert zu der Roll vun de Gemengen an deem bestoenden Text. Mam Regierungstext kréien d'Gemengen alt erëm eng Kéier nei Ausgaben opgehalst. Si si responsabel fir den Entretien, den Aménagement vun den Haltestellen a vun den Arrëten. Am Text steet zwar dann, dass se ënner Emstänn bis zu 50% Subside kënnen kréien. Mir vertrieeden do eng aner Philosophie. Mir soen, dass d'Gemenge responsabel solle si fir den Entretien vun de Bushaltestellen a fir den Entretien vun der Signalisatioun. A beim Bau vun neien Haltestellen, wat enorm Ausgaben ënner Emstänn mat sech brénge kann, sollen déi iwwert de Fong bezuelt ginn. E Fong, deem eiser Aschtätzung no eng aner Missioun an eiser Proposition de loi sollt kréien. Ech kommen och dorobber nach zrëck.

Ech ka mech hei nëmmen dem Avis vum Syvicol uschlëssen, dee sech massiv géint déi Dispositiounen aus deem Gesetz wiert, well e kloer seet: Et kann net sinn, dass d'Gemengen hei erëm eng Kéier vun uewen erof octroyéiert kréien, wat fir eng Ausgaben dass se zousätzlech mussen maachen: dass

et keng Transparenz iwwert d'Verdeelung vun deene Subside gëtt. An dofir seet de Syvicol a sengem Avis, dass e ganz kloer géint déi heiten Dispositiounen ass.

Bei der Finanzéierung vun öffentlichen Transport si mer der Meinung, dass den öffentlichen Transport iwwert de Budget soll finanziert ginn. Am Regierungstext war ursprüngelech virgesinn, dass en neie Fong sollt geschaaft ginn, deem och déi lafend Ausgabe vun dem öffentlichen Transport sollt couvréieren. De Conseil d'État huet sech dogéint opposéiert. D'Regierung huet deem Rechnung gedroen.

Mir hunn an eiser Proposition de loi och geschriwwen, dass mer der Meinung sinn, dass déi lafend Ausgabe fir Planifikatioun, Organisation, Produktioun a Gestiou iwwert de Budget solle geschéien, a mir proposéieren, dass de Fonds du Rail emgeännert soll ginn an e Fonds du Transport public, fir domadder alleguerten déi Investissemter kënnen ze tätigen, déi am Intérêt vun öffentlichen Transport noutwendeg sinn. E Fong, dee selbstverständlech vum Stat, awer och vun den europäeschen Institutione kann a soll gespeist ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, am Rapport, dee jo virdu ganz kuerz vum Här Schummer hei virgedroe ginn ass, gëtt geschwat vu siwen Idées-clés. Et muss een allerdéngs ganz vill Fantasie hunn, fir Idées-clés an deem Text ze erkennen. Wa geschwat gëtt vun Autonomie communale, ass dat menger Aschtätzung no näischt schrecklech Innovatives. Wa geschwat gëtt vun engem legale Kader, ass dat eppes Normales. Wa vun enger RGTP geschwat gëtt, ass dat eiser Aschtätzung no déi falsch Richtung. Wa vun enger Centrale de Mobilité geschwat gëtt, ass et eng, déi eiser Aschtätzung no net genuch Gewicht huet. Wa vun der Participatioun vun de Gemenge geschwat gëtt, muss ech lech soen, dass déi am Text inexistent ass. A wa vun der Abannung vun den Usagere geschwat gëtt, mengen ech och, dass déi an deem heite Fall net effikass ass.

Als Konklusioun sinn ech der Iwwerzeegung, dass dat Gesetz, wat mer elo hei diskutéieren, dem öffentlichen Transport eigentlech näischt bréngt, deem noutwendeg quantitativen a qualitative Sprong net erlabe wäert; dass dëst Gesetz der Privatiséierung d'Dier am Haff opmécht, dass et zu enger Opsplittung an zu engem Outsourcing vun Aarbechten, déi et elo an den öffentlichen Betreiber a Richtung Privatbetreiber gëtt, dass d'Acteuren um Terrain ausgeschloss sinn, déi öffentlech an déi privat, aus der Planung an der Organisatioun vum öffentlichen Transport.

Et ass eigentlech e Gesetz, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dat kee Mënsch wëllt, ausser e puer Majoritéitsvertrieeder hei an der Chamber. An do sinn ech nach der Iwwerzeegung, dass se et net all kënnen stëmmen, well ech denken, dass den Här Glesener nach ëmmer e Schwéier Häerz huet wann en drun denkt, dass säi fréieren LCGB net huet dierfen ëmfaange ginn, wann ech de Jean-Marie Halsdorf kucken, als Generalsekretär vum Syvicol, deem den Avis mat ënnerschiwwen huet, an deem Avis jo a kenger Hinsicht Rechnung gedroe gëtt, dierft hien deem Text hei eigentlech och net stëmmen.

An da wëll ech nach eng Kéier drop hiweisen, dass et awer trotzdem eng relativ eemoleg Geschichte war, dass de Landesverband, den OGB-L, den LCGB, de Syprolux, de Mouvement écologique, d'Aktioun vum öffentlichen Transport, Privattransportentreprisen, déi awer ëmmerhi méi wéi 100.000 Leit representéieren, hei virun der Chamber demonstréiert hunn a mol net ëmfaange gi sinn, obwuel d'Zäit an d'Méiglechkeet bestanen hätt dat ze maachen,

well den Avis vum Conseil d'État war jo schlussendlech den 30. März schonn do, an et wär also Zäit gewiescht, fir déi Diskussioun kënnen ze féieren.

Mir hunn als LSAP eis parlamentaresch Aarbecht gemaach, mir hunn en alternativen Text zum Regierungstext ausgeschafft. Et ass en Text, deem ganz vill Diskussiounen a Konsultatiounen virausgaange sinn, deem d'Ambitioun huet, de gemeinschaftlechen öffentlichen Personentransport qualitativ a quantitativ ze verbesseren, deem d'Aufgabeverdeelung tëschent privaten a öffentlichen Betreiber esou gesäit wéi se am Moment ass, deem d'Kompetenzen, déi elo bei den öffentlichen Betreiber sinn, och zu engem gréissten Deel wëllt loossen, deem d'Regiounen an d'Gemengen abanne wëllt an deem och den öffentlichen Betreiber déi Roll zougesteet, déi se brauchen.

Mir behaupten net, dass déi Proposition de loi, déi mir gemaach hunn, elo an alle Punkten der Weisheit letzter Schluss ass, mä et ass awer, wéi aganks gesot, d'Resultat vu ville Konsultatiounen, vu ville Gespréicher. Ech sinn iwwerzeegt dovunner, et ass e vill méi innovativen Text wéi dee vun der Regierung. En ass awer och realistesch dobäi, well ech bleiwe jo der Iwwerzeegung, dass wann et eng Diskussioun hätt kënnen ginn an der Chamber, méiglecherweis mat der CSV, mat deene Gréngen, mat deene vun der Lénk, a vläicht och esouguer mat der DP, nach deem een oder deem anere Kompromëss hätt kënnen ginn, mä eng Diskussioun war net gewünscht an huet och net stattfont. Vun dohier wonert et lech jo sécherlech net, wann ech deklaréieren, dass mir als Fraktioun deem heite Projet selbstverständlech net wäerte stëmmen, an ech wëll en Opruff un alleguerten déi Deputéierte maachen, deenen den öffentlichen Transport eppes bedeit, dat Gesetz hei net ze stëmmen.

A wann de Wieler et da wëllt, wouvunner ech iwwerzeegt sinn: Nom 13. Juni wäerte mer ganz sécher nach eng Kéier op deem heiten Text zrëckkommen an nach eng Kéier mat Nodrock drop hiweisen, dass dat Gesetz, wann et dann elo sollt gestëmmt ginn, esou net kann exekutiert ginn.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

**M. le Président.** - Als nächste Riedner ass den Här Gusty Graas agedroen. Den Här Graas huet d'Wuert.

**M. Gusty Graas (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den öffentlichen Transport ass jo awer ouni Zweifel ee vun deenen Themen, déi mir an de leschte Joreen hei ganz intensiv diskutéiert hunn. Mir hunn eng Rei vu Gesetzer gestëmmt, fir ebe just den öffentlichen Transport hei zu Lëtzebuerg nach méi attraktiv ze maachen a mir hunn do, wéi gesot, ganz vill Gesetzer gestëmmt, déi deem dann och an Zukunft Rechnung wäerten droen.

Ech wëll och hei aus dem Avis vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics zitieren, déi zu deem Gesetz an hirem Avis ënner anerem Folgendes geschriwwen hat: «La Chambre doit féliciter le Gouvernement de ne pas réduire, même dans une situation budgétaire plus difficile, les investissements dans les infrastructures publiques en général et dans celles du domaine des transports en particulier, par rail, par route et par air.» Mä leider ass et jo esou, dass den öffentlichen Transport awer och nach mat engem gewëssenen negativen Image ze kämpfen huet. An ech menge jiddferree muss dat och esou zouginn, dass en nach

ëmmer éischter de Reflex huet fir de Privatauto ze huele fir sech ze déplacéieren. Mir Lëtzeburger sinn nun eben usprochsvoll a wann een den öffentlichen Transport nach wëllt verbesseren, nach méi attraktiv maachen, da mussen natierlech eng Rei vu Moossnamen an d'Weeër geluecht ginn.

Déi sensibel Erhéijung vum „modal split“ ass natierlech en ambitiöse Projet, mä dee bleift natierlech eng Illusioun, esou laang een net déi noutwendeg Ustrengunge mécht. Mä dat mannst wat ee jiddefalls ka soen ass, dass awer ënnert deser Regierung, aneschtens wéi ënnert deene Fréieren, zumindest grouss Efforten um legislative Plang gemaach gi sinn an ech sinn och iwwerzeegt, dass dat an deenen nächste Jore wäert seng Friichten droen.

Déi impressionant Zuelen am Rapport beweisen och, dass d'Demande, fir den öffentlichen Transport ze notzen, nach wie vor hei zu Lëtzebuerg an d'Luucht geet. A wa mir déi Problemer wëlle léisen, déi sech natierlech um Niveau vum Verkëier stellen, da mussen mir de „modal split“ ouni Zweifel nach verbesseren.

Dat bedéngt natierlech, dass ee muss grouss finanziell Investissemter maachen an dann dierf een och an der Diskussioun iwwert den öffentlichen Transport keng Hemmungen hu fir den ekonomesche Facteur mat ze considéieren, ouni natierlech d'Sécherheet, déi muss iwwert deem ganze stoen, an och déi sozial Konditiounen, an deenen d'Leit schaffen, ze vergiesen.

Wann een zum Beispill d'Effizienz vun der Eisebunn ënnert d'Lupp hält - an dat ass eng Diskussioun wou een heiansdo d'Gefill huet, eenzel Leit géinge sech scheien, mä do muss een awer och de Courage hunn, der Situatioun an d'Aen ze kucken -, da stelle mir jo awer fest, dass sech do eng Rei vu Problemer stellen. Ech wëll zum Beispill drop hiweisen, dass de Busbetrieb bei der Eisebunn 8-9 Milliounen Euro Perte d'Joer ofwerft an op där anerer Säit ass de Wuerentransport dann awer och héich defizitär, nämlech mat 30 Milliounen Euro d'Joer. Dat sinn awer Chiffren, déi ze denke mussen ginn, well et dierf ee jo awer net vergiessen, dass dat iwwert de Wee vu Steiergelder muss beglach ginn an dann ass et awer d'Flicht vun deenen zoustänneg Leit ass, an och hei vun der Chamber, sech deem unzuhuelen an ze kucke wéi mir u sech an Zukunft méi effizient kënnen virgoen.

Et ass also och net vu Muttwëll, wann dann d'Eisebunnsdirektioun higeet an e Strategieabeier entwerft, wéi se dee Betrieb nach méi kompetitiv kënnen maachen. Dass natierlech do eng Rei vu Moossnamen virgesi sinn, déi vläicht net onbedéngt populär sinn, ass natierlech och ze verstoen, mä et muss een allerdéngs wëssen, wann een d'Eisebunn wëllt an Zukunft op déi nei Erausforderunge preparéieren, dass een dann zu deem Zäitpunkt awer och muss déi néideg Décisiounen treffen. Well d'Stad Lëtzebuerg huet jo ënner anerem bewisen, wéi een awer och säin öffentlichen Transport nach méi effizient kann organiséieren, andeems dass een eng gewësse Synergie tëschent dem reng öffentlichen Transport an de Privatentreprise mécht.

Wann d'Privatbeamtekummer zum Beispill am Zesammenhang mat deem Gesetz an hirem Avis, am Kontext vun der Eisebunn, vun enger Liquidation programmée schwätzt, dann ass dat awer net an deem Sënn nozevollzéien. Just au contraire, mengen ech wéi gesot nach eng Kéier, wann d'Eisebunn soll eng Zukunft hunn, an dat wëlle mir alleguerten, da mussen eng Rei vun Investissemter gemaach ginn a mir hunn der ganz vill hei gemaach; ech wëll se net méi nach eng Kéier hei all am Detail oplësch-

ten. Dir wësst, dass do ganz viles geschitt ass.

An dann dierf een och net vergiesen, dass mir natierlech eng europäesch Entwécklung hunn an der Liberaliséierung - och vum Transport -, do sinn natierlech gewësse Contrainten operluecht. Am Avis vun der Privatbeamtekummer kann een awer dann och interessant Chifferen noliesen an do stellt een zum Beispill fest, dass den RGTR jo am bëllegste fiert, an zwar leet do d'Öffentlechkeet u sech nëmmen, wann een dat nëmmen sou ka bäibehalen, 2,37 Euro bäi, dann den TICE, dee jo hei och héich gelueft ginn ass, 4,40 Euro, an d'CFL-Busse 4,82 Euro. Do gesäit een also schonn, dass dach eng gewëssen Differenz besteet.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat deem Gesetz gëtt awer ouni Zweifel haut e weidere Meilesteen an der Emsetzung vun der Strategie „mobilité.lu“ geluecht. Mat deem Gesetz hei - an de Rapporteur John Schummer huet dat jo schonn explizit hei ënnerbreet - gi jo véier Haaptziler verfollegt, fir virun allem eng besser Koordination um Niveau vum öffentlichen Transport ze erreechen, an et ass jo dat wat hei soll ënnerstrach ginn a wat u sech awer vläicht an der Vergaangenheet hei zu Lëtzebuerg zu engem Deel gefeelt huet.

D'Kärstéck ass natierlech awer och d'Schafe vun der Mobilitéitszentral. An do, muss ech awer éierlech soen, sinn ech verwonnert, wann ech hei de sozialistesche Spriecher héieren, dee seet, et wier keen neien Incentive an deem Gesetz hei dran. Ma just dat ass all déi Jore gefrot gi vu Gewerkschaften a vun Ëmweltverbänn, dass endlech emol soll eng Mobilitéitszentral hei zu Lëtzebuerg geschaf ginn. Elo kënnst se...

**Une voix.** - A wat fir eng!

**M. Gusty Graas (DP).** - Ma elo kënnst eng gutt Mobilitéitszentral, elo kënnst just dat, wat u sech ëmmer hei zu Lëtzebuerg an der Organisatioun vum öffentlichen Transport gefeelt huet an et ass dat, wéi gesot nach eng Kéier, d'Kärstéck vun deem Gesetzesprojet hei.

Ech géing also mengen, dass d'Kollegen, déi fréier d'Responsabilitéit um Niveau vum Transport haten, e bësse méi lues sollten optrieden, well hei gëtt elo emol konkret eppes gemaach an et gëtt also, wéi gesot, am Intérêt vum öffentlichen Transport hei geschafft.

Well wourëms geet et an där Mobilitéitszentral? Ma et geet drëm fir d'Informatioun och no baussen ze bréngen. Well oft ass dat jo ee vun de Problemer, well d'Leit net genuch informéiert sinn a sech och net schnell genuch kënnen informéieren, wa se sech vum Punkt A op de Punkt B sollen déplacéieren, an, wéi gesot, dat wäert eng vun deenen Haaptaufgabe vun där Mobilitéitszentral ginn.

Et sinn der jo och déi mengen, déi Zentral misst der Eisebunn zum Beispill ënnerstallt ginn. Mir gesinn dat allerdéngs net esou, well et dierf ee jo awer net vergiessen, dass den öffentlichen Transport sech jo net nëmmen op d'Schinne limitéiert, mä dass jo awer och ganz vill Mouvementer op der Strooss ausgefuert ginn, an dat virun allem awer och am Verbond mat Privatentreprisen. Jiddefalls si mir der Meinung, dass déi Virstellung, wéi déi Mobilitéitszentral hei an Zukunft soll funktionéieren, schonn dee richtege Wee ass.

Et ass jo virgesinn en Établissement public ze schafen an dat ass u sech dee richtege Wee, well hei gëtt dann e gudden Equiliber tësche privatwirtschaftlicher Effizienz a staatlecher Responsabilitéit geschaf. An da muss ee jo awer hei nach eng Kéier betounen, dass an deem Verwaltungsrot vun der RGTP d'Gemengen jo awer eng Sprooch hunn, dass d'Gemenge jo awer virgesi sinn...



■ Une voix.- Dat ass net wouer!

■ M. Gusty Graas (DP).- Ma sécher, dat steet jo awer am Rapport dran, da liest dat och.

■ La même voix.- Dat ass awer net esou.

■ M. Gusty Graas (DP).- Jo, Dir liest dat anescht ers wéi ech.

■ La même voix.- Neen, am Gesetzestext ass et awer net esou.

■ M. Gusty Graas (DP).- D'Absicht ass ganz kloer, dass d'Gemengen och op deem Niveau sollen e vollwäertige Partner ginn an et ass dat wat zielt. D'Gemeenge ginn hei net ausgeschalt, wéi dat fälschlecherweis behaupt gëtt.

(Interruptions)

Dann op där anerer Säit de Comité des Usagers. Och dat ass jo awer e wichtegt Element. Och dat gëtt dann hei esou pauschal duergestellt, wéi wann dat keen Element wär, wat u sech géing den Usageren dobaussen d'Méiglechkeet ginn e Wuert matzeschwätzen. Ma just au contraire, dowéinst gëtt e jo och geschaf an dowéinst ass dat och richtig esou a mir kënnen dat och nëmmen ënnerstëtzen. Well et ass jo virun allem de Client dobaussen, deen déi beschit Bewäertung vum öffentlechen Déngscht ka ginn. A wien also hei erëm eng Kéier sou allgemeng behaupt, et géing keen Dialog mat de Leit dobausse gefouert ginn, dee seet jiddefalls net d'Wouerecht oder en huet eng aner Lecture vun dem Gesetz, wéi jiddefalls ech dat gemaach hunn.

Eng aner wichteg Missioun vun där ganz neier Struktur ass natierlech och d'Berodung, an dat ass en Element wat an Zukunft och nach vill méi muss gefleegt ginn. Et ass evident, dass ee muss kucken: Wéi kënne mir den öffentlechen Transport nach méi effizient gestalten? Den öffentlechen Transport huet natierlech deelweis awer och nach mat engem anere Problem ze kämpfen, deen och am Rapport, respektiv am Gesetz ugeschnidde gëtt; dat ass natierlech d'Sécherheet innerhalb virun allem den Zich. A wann een do mat Usagere schwätzt, da kritt ee jo awer oft genuch gesot, dass ee besonnesch während den Nuetsstonne vläicht net ëmmer déi néideg Loscht huet fir den Zuch ze notzen, well eben d'Sécherheet net méi esou garantiert ass. An op deem Punkt gi mir jo hei u sech och offensiv vir, fir eben déi Problematik an de Grëff ze kréien.

Datt, wéi gesot, Sécherheetspersonal souwuel an den Zich wéi och an de Busse kann agesat ginn, ass eng richtig Entscheidung. Leider wëllt een natierlech an engem Rechtsstat net onbedéngt musse repressiv virgoen, mä munchmol geet et net anescht ers a wa mir dee Fléau do wëlle bekämpfen - an et ass leider e Fléau -, da musse mir, wéi gesot, an deem Sënn och Moossnamen treffen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, an de leschte Woche si jo eng Rei vun Organisationsgeint dës Gesetzessprojett Stuerme gelaf. Dat ass deenen Organisationsen hiert gutt Recht an ech mengen dat ass e wesentleche Element vun enger Demokratie an dovu soll een och Respekt hunn an dofir soll ee sech och mat deenen Iddien ausernee setzen, et soll ee sech och kontradiktoresch mat deenen Iddien ausernee setzen, an dass d'Leit hei virun der Chamber eng Manifestation organiséieren, ass ganz legitim, mä dass dann awer hei behaupt gëtt, wéi wa keen Dialog géing gefleegt ginn, dat ass net wouer.

Ech mengen hei sinn eng Rei vu Pressekonferenzen organiséiert ginn, hei sinn eng Rei vu Positionspabeieren ausgeschafft ginn, déi selbstverständlech zur Kenntnis geholl gi sinn, déi analyséiert goufen, mä déi sech vläicht net on-

bedéngt decke mat deem wat dës politesch Majoritéit wëllt realiséieren. A wann da gesot gëtt, mir hätten déi net wëllten ëmfänken: Dat ass richtig, mä et muss een awer op där anerer Säit och drop hiweisen, wann et d'Absicht vun der Regierung war dës Projekt ze stëmmen, datt et éischters...

(Interruption)

Neen, dat ass net wouer. Déi Leit hu scho viru Wochen hire Positionspabeier ausgeschafft. Mir konnten eis en long et en large doriwuer ënnerhalen, an op där anerer Säit gëtt et och nach Berufskummeren, déi Avisen ausschafffen, mä wat net noutwendegerweis dann implizéiert, datt déi och musse gehéiert ginn, esou datt een dee Virwurf hei net ka gëlle loossen, datt keen Dialog géing gefleegt ginn.

An da fällt engem natierlech op, datt awer eenzel Leit sech eng Plattform siche fir och nach kuerz virun de Wahlen e bësselche sech e Profil ze ginn, an ech mengen och, dat soll een emol e bësse relativéieren, well et ass jo awer trotzdem erstaunlech, datt et ëmmer nëmme verschidde Leit sinn, déi do ganz haart Téin geblosen hunn. Vläch hätt se ënner anere Konstellatione manner haart geschwat.

Et ass och virun hei gesot ginn, déi Referenz op d'Gesetz vun 1965 wier falsch. Mir gesinn dat net esou. Och dat soll nach eng Kéier hei gesot ginn, datt deen deemolegen Transportminister, den Här Albert Bousser, a menges Wëssens war deen net an der liberaler Partei, jo awer du schonn d'Méiglechkeet vun der Soumission publique zréckbehalen huet.

Eng Stärkt vun dësem Projekt läit virun allem doran, datt d'Grenzregion elo an dee ganze Konzept matagebonne gëtt. Well mir wësse jo, datt ee vun den Hauptproblemer um Niveau vum Verkéier do duerch ze erklären ass, well eben all Dag iwwer 105.000 Leit an dës Land schaffe kommen, wat dann all déi Nuisancen, besonnesch op eisen Haaptachsen, mat sech bréngt. Mä just do hu mer och e Konzept ugefaangen, wat seng éischt Friichte schonn deelweis dréit. D'Konzept besteet doranner, fir ronderëm eis Grenzen eng Rei vun Opfangparkingen ze aménagéieren, wou dann déi Leit net méi musse iwwert d'Autobunnen oder aner Nationalstroossen op hir Aarbecht fueren, mä si kënnen hiren Auto op der Parkplaz stoe loossen an dann iwwert de Wee vun der Schinn vill méi entspaant op hir Aarbechtsplaz fueren.

Dann natierlech kënnt een net derlaanscht fir am Kader vun dësem Gesetz e puer Wuert ze verléieren iwwert de Rôle vun de Gemengen. An och de sozialistesche Virriedner huet dat jo esou duergestallt, wéi wann d'Gemengen hei quasi géingen entmündegt ginn, wéi wann d'Gemeenge kee Matsproocherecht méi hätten. Dat gesi mir ganz anescht. Jiddefalls, bei eppes si mer eis kloer eens: Esouwuel dat heite Gesetz wéi virun allem och den IVL, an iergendwéi ass jo eng Relatioun ëmmer hierzustellen, kann net an der Praxis funktionéieren, wann een d'Gemengen net als vollwäertige Partner unerkennt. A fir eis - ech mengen, dat bräicht ech net besonnesch hei ze ënnersträichen - als DP ass et awer evident, datt net nëmmen hei, mä datt d'Gemengen ëmmer sollen eng zentral Roll spillen. Dowéinst ass jo och virgesinn, datt all Conseil soll en Delegéierte fir den öffentlechen Transport an Zukunft benennen, fir eben innerhalb vun de Gemengeréit där ganzer Diskussioun och nach vill méi en héije Stellwäert ze ginn.

A wa mer scho bei de Gemeenge sinn, ass dann hei och vum Citybus geschwat ginn. Mä et gëtt jo awer Beispiller genuch déi beleeden, datt d'Gemengen d'Autonomie hu fir Citybussen anzusetzen. Dat muss jo net am Verbond mam TICE sinn. Et gëtt och Gemengen am Süden, déi

esouguer Member vum TICE sinn, déi awer op en anere Wee ginn an déi am Verbond mat Privatentreprisen de sou genanntene Citybus asetzen a wou...

(Interruptions diverses)

...de Succès sech och elo erausstellt a wou och festgestallt gëtt, datt dat vill manner käschtenintensiv ass mat deemselwechte Resultat. Also och do ass ouni Zweifel d'Autonomie vun de Gemeenge voll garantiert.

Ech wëll natierlech awer och als President vun der Fonction-publique-Kommission nach e Wuert iwwert de Statut, respektiv den Détachement vun de Beamte soen. Perséinlech sinn ech frou, datt mer do u sech der Ausso vum Statsrot Folleg geleescht hunn an datt kloer Kritären ausgeschafft ginn, wat den Détachement vun deenen eenzelne Beamten ubelaangt. Ech wëll an deem Kontext iwwregens och nach soen, datt d'Regierung elo kierzlech eng Instruktioun ausgeschafft huet wat d'Établissements publics ubelaangt.

Här President, vläch zum Schluss nach e puer allgemeng Reflexiounen wat d'Organisation vum öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg ubelaangt. Et gëtt jo och Leit déi mengen datt d'Léisung doranner géing bestoen, datt een den öffentlechen Transport géing gratis maachen, datt u sech jiddereen dee kënnt benotzen, ouni musse e finanzielle Beitrag ze leeschten. Ech wëll just drop hiweisen, datt den öffentlechen Transport ronn 200 Milliounen Euro d'Joer kascht. Dovun ginn 13-14% ofgedeckt duerch Recetten. An dann därff ee jo och net vergiessen, datt et haut schonn eng ganz grouss Rei vu Leit gëtt, déi praktesch vum öffentlechen Transport kënne profitéieren, ouni musse sech finanziell ze bedeelegen. Ronn 45.000 Leit hunn eng Invalididekart. Da ginn et natierlech och d'Schüler, déi quasi gratis kënnen mam öffentlechen Transport sech déplacéieren.

Mir sinn do méi reservéiert wat d'Meenung ubelaangt, datt den öffentlechen Transport géing vläch e Quantitéits- a Qualitéitsschub mat sech bréngen a mir hunn trotzdem eis Zweifel.

Ech wëll dann och drop hiweisen: Wa mer géingen de Gratistransport aféieren, da misste mer awer och um Niveau vun eise Steiersystem eppes änneren, virun allem wat de Fräibetrag ubelaangt. Mir sinn éischter der Meenung, datt een aner Moossname muss an d'Wee leeden, fir den öffentlechen Transport nach méi effizient an och méi attraktiv ze gestalten.

Mir hu scho viles realiséiert. Et bleift natierlech nach munches ze maachen an ech wëll do op ee Punkt nach ze schwätze kommen, deen och kontradiktoresch dobaussen diskutéiert gëtt; dat ass de Parking résidentiel. Mä een dee sech d'Méi gemaach huet den IVL ze liesen - an ech gi jo dovunner aus, datt eng Rei vu Kolleegen dat och gemaach hunn -, deen huet jo awer festgestallt, datt d'Experten, déi den IVL entworf hunn, just grad dat pronéieren a soen, datt de Parking résidentiel muss flächendeckend agefouert ginn. Et gesäit een also, datt de Schäfferot vun der Stad Lëtzebuerg ënnert dem Paul Helminge do wäitsichteg ass an am Fong geholl scho virun erkannt huet, wéi een d'Problematik vum öffentlechen Transport soll hei zu Lëtzebuerg ugoen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Demokratesch Partei ass jiddefalls der Meenung, datt dës Gesetz, entgéint deem wat de sozialistesche Spriecher hei gesot huet - deem mer net kënnen Recht ginn, deen eng aner Lecture huet vum Gesetz - eis e gudde Schrott

no vir bréngt an der Organisation vum den öffentlechen Déngscht. Et ass ganz evident, datt mer als Demokratesch Partei der Meenung sinn, datt dës Gesetz scho säin Zweck wäert erfüllen. Et ass also och deementspriedend normal datt mer et stëmmen.

Ech wëll och dem Kolleeg John Schummer nach eng Kéier ofschléissend merci soe fir seng eenzel Berichter.

Ech soen lech merci.

■ M. le Président.- Als nächste Riedner ass den Här Fernand Greisen agedroen. Den Här Greisen huet d'Wuert.

■ M. Fernand Greisen (ADR).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi véier Ziler, déi d'Regierung sech mat dësem Projekt setzt, ka jidderee vun eis heibannen ënnerstëtzen. Eng gemeinsam Organisation fir den öffentlechen Transport iwwer Strooss oder Schinn, mat Trennung tëschent der Funktioun als Autoritéit, déi zoustänneg ass fir d'Organisation, an där vun der Aufgab den Transport auszeféieren, eng sou genannt Mobilitéitszentral anze-richten an d'Verbindung mat de Grenzregione mat an dës Organisation vum öffentlechen Transport eranzezéien.

Den ADR huet a sengem Programm zum Thema Verkéier Ausso festgehalen, déi dës Ziler sécher méiglech maachen. „Eine leistungsfähige Wirtschaft und ein funktionierendes Gemeinwesen braucht gute Verkehrsinfrastrukturen. Dies betrifft sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Transport.“ Ënnert dëser Iwwerschrëft mécht den ADR seng Virschléi fir den noutwendegen Ausbau vum öffentlechen Transport mat der Eisebunn als Rückgrat. Den ADR ass fir den Ausbau vum Schinnennetz um Gebitt vun der Stad Lëtzebuerg a ronderëm fénnt dësen Ausbau eng beschméiglech Ausnutzung duerch d'Realiséierung vum Schummer-Plang. Dës Metro-Léisung, a Verbindung mat modernen an ëmweltfrëndleche Bussen, ass wäit aus méi präiswäert wéi den Tramhybrid, ass méi flexibel ouni d'Stadbild ze verhonzen.

Fir de Problem vun de Grenzpendeler an de Grëff ze kréien, wëllt den ADR e modernen öffentlechen Transportsystem schafen, deen iwwert d'Grenzen eraus an der Lag ass déi ëmweltschiedlech Blechlawin ze ersetzen an de Mënschen e bessere Komfort ze bidden. Den ADR huet dozou e Gesamttransportkonzept ausgeschafft, deen hei scho virgestallt ginn ass. Den ADR wëllt och den öffentlechen Transport gratis ubidden, fir d'Attraktivitéit méi grouss ze maachen. Dës Servicer musse da jee no reelle Bedürfnissen och um Wochenend, op Feierdeeg an nuets funktionéiere kënnen.

Den ADR wëllt, dass d'CFL no privatwirtschaftleche Prinzipie réorganiséiert a méi effikass gemaach ginn. Dobäi ass selbstverständlech d'Sécherheet vun de Passagéier duerch e staatleche Kontrollsystem ze garantéieren. Aus ökologeschen an ekonomesche Grënn mécht et kee Sënn, besonnesch a schwach besiedelte Gebitter duerch sämtlech Uertschaften an zu jidder Zäit mat engem regelméissege Busdëngscht ze fueren. Do muss de Service public kritesch hannerfrot an nei iwwerduecht ginn.

Den ADR wëllt préiwen, ob déi vill schwéier Bussen, déi dagsiwwer tëschent de Stousszäite praktesch eidel iwwer Land fueren, ersat kënnen ginn, zum Beispill duerch en zentral vernetzten an informatiséierte System, dee mat klengen Gefierer wesentlech effizienter kënnt sinn an dem Client besser entgéintkomme kënnt. Mat deem Programm huet den ADR déi Hauptpunkten ugeschwat, déi d'Regierung och an dësem Projekt

ugeet. Et sinn eng gemeinsam Organisation mat Trennung tëschent deenen zwou verschiddene Funktiounen Autoritéit a Bedreiwer, eng Mobilitéitszentral an d'Grenzregionen mataschléissen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den ADR kënnt also dës Projekt och matstëmmen, mä leider ass et esou, wéi scho meng Virriedner daitlech gemaach hunn, dass den Text vun der Regierung net ausgeräit an net duerchdiskutiert ass. Dës wichtige Thema därff een net ënner esou ondemokratesche Methoden nach fënnf vir zwielef duerch d'Chamber baatschen. Beispiller, déi bewiese wéi nollisseg d'Regierung ass, gëtt et genuch.

Esou ass net geregelt wéi d'Zesummespill tëschent de Gemeenge fir Lokaltransporter an de staatlechen Autoritéite landeswäit an de Grenzregionen aus den Nopeschlänner organiséiert gëtt. Esou ass net mat de Betreffene gekläert, wéi dee gesetzleche Kader am Detail d'Trennung soll virhuele vun der Organisation a vun der Kontroll engersäits, an anerersäits de Bedreiwer, déi privat esougutt wéi déi vu Gemeng, Stat an CFL, déi den Transport ausféiere musse. Net duerchdiskutiert goufen d'Aufgaben, d'Zesummesetzung an d'Form vun der Daachorganisation oder vun der Mobilitéitszentral.

Weder d'Bedelegung vun de Gemengen nach vun de Passagéier, de Clienten also, ass mat de Betreffenen duerchdiskutiert ginn. An och déi wichtigst Aufgabe vum Stat, nämlech fir d'Sécherheet ze surgen beim Transport, fir en héichwäertige Service public ze garantéieren an ze kontrolléieren, datt d'sozial Bedingunge fir jiddfer Bedeelte geschützt a gläichwäertig sinn, sinn net ugeschwat ginn.

D'Handelskummer weist an hirem Avis op eng ganz Rei vun oppene Froen hin. Wéi léisst sech zum Beispill de Schülertransport kombinéieren mat de regelméissege Linne fir de Stat? Wéi léisst sech de Statut vum Personal vun der Bunn mat héijem Käschtepunkt a rigider Struktur upassen un d'Bedürfnissen vun engem fräien a konkurrenzfähigen Eisebunnsbetrieb? Ënner wat fir engem Statut kann den RGTP, d'Regiestruktur fir d'Bussen iwwer Land also, am bëllegsten an am beschte schafften?

D'Aarbechterkummer weist dann och nach drop hin, dass net all öffentlechen Transportservice an dësem Projekt erfaasst ass an d'Statsbeamtechamber fährt de Risiko, dass schlecht geregelt Zougangsbestëmmunge fir Betriber den Niveau vun de Prestationen nach no ënnen zéie wäerten.

(M. Nico Loes prend la Présidence)

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et wier gutt gewiescht op all dës Froen virun anzegoen, ze klären an dësem Projekt méi eng breet Basis ze ginn. D'Regierung wollt dat net a beweist domadder, datt se net vill vun Demokratie, Matbestëmmunge fir Betriber den Niveau vun de Prestationen nach no ënnen zéie wäerten.

D'Position vum ADR ass awer kloer. Mir wëllen den öffentlechen Transport esou réorganiséieren, dass e sech op engem offenen a fräien europäesche Maart vis-à-vis vun der Konkurrenz behaapte kann an dass en och fir d'Allgemengheet nach ze bezuele bleift. Prioritéit muss d'Fro hunn, ënner wat fir enger Struktur et am beschte géllt de Volume vum Transport op kollektiv Systemer ze vergréisseren. Net de Privatverkéier schlecht rieden, mä den öffentlechen Transport besser maachen. Dat ass d'Devise. Mir maachen eis dobäi Suergen ëm d'Aarbechtsplaze vun



de betroffene Beamten a Privatugestallten am kollektiven Transport.

De Stat mat senge Verwaltungen huet fir d'Anhale vu gläich génschtege soziale Bedingunge fir all Mat-aarbechter ze suergen. Eng onverantwortlech Surechnère vu gewësse Gewerkschafte fir Bessergestallten am öffentlechen Déngscht hëlleft de Privatugestallten aus deem Secteur näischt.

Dir Dammen an Dir Hären, Service public wëllt net soen, hei ka sech eng Minoritéit beim Public zerwéieren. Service public heescht der Öffentlechkeet eng anstänneg Déngschtleeschung ze garantéieren. Am Intérêt vun enger effikasser Verkéierspolitik ass et zum Beispill méi wichteg de System Schinn ze stäerke wéi d'CFL-Gesellschaft.

Öffentlech Betriber no privatrechtliche Prinzipien ze réorganisieren heescht net Déngschtleeschungen ofzeschaffen, mä bedeit, dass déi noutwendeg Leeschtung fir d'Allgemengheet ausgebaut ginn an dann och nach fir méi sozial schwaach Leit bezuelbar bleiwen. Dobäi ass kloer, dass de Stat dës Déngschtleeschungen net onbedéngt selwer ausféiere muss. Dat kënnen oft méi spezialiséiert Betriber besser. Mä de Stat ass gefuerdert beim Festsetze vun de Konditiounen, fir fir eng gläich génschteg sozial Ofsecherung vun de Mataarbechter, en héije Sécherheetsstandard an d'Kontroll vun dese Bedingungen ze suergen. Dëst sinn d'Virstellung vum ADR. Dese Projet gëtt deem net gerecht. Dofir wäert den ADR sech beim Ofstëmmen enthalten.

Ech soen lech merci.

**M. le Président.**- Merci, Här Greisen. Als nächste Riedner ass den honorabelen Här François Bausch ageschriwwen. Här Bausch, Dir hutt d'Wuert.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, vläicht fir d'éischt nach eng Kéier zwee Sätz zur Prozedur.

Ech wëll net méi drop agoen, wat an deene leschten Deeg oder an deene leschten zwou Woche ronderëm dese Projet passéiert ass. Ech mengen awer nach eng Kéier, datt et wichtig ass datt ee rappeléiert, datt grad bei esou wichtige Projeten oder esou wichtige Vorhabe wéi deem heiten, nämlech fir d'Reorganisatioun ze maache vum gesamten öffentlechen Transport zu Lëtzebuerg, et wichteg gewiescht wier, datt ee sech Zäit geholl hätt, datt ee versicht hätt mat allen Acteuren ze diskutéieren, an d'Gespréich ze kommen, an datt een herno eigentlech hätt missen awer de Versuch maache fir wäitméiglechst Akzeptanz ze schafe fir de Projet, deem een herno wëllt duerch d'Chamber passéiere loosse, well wat ee méi Akzeptanz huet bei deene villen Acteuren, déi hei concernéiert si bei esou engem Projet wéi deem heiten, wat herno och d'Ëmsetzung méi effikass ass a besser ka funktionnéieren. Dat ass deem ee Punkt.

An deem zweete Punkt ass, datt ech awer mengen, datt eng Rei Kritiken, déi hei gemaach gi sinn, de part et d'autre duerchaus berechtigt sinn an ech mer och hätt kënnen virstellen, datt wann ee sech e bësse méi Zäit geholl hätt an dat uerdentlech ausdiskutéiert hätt, datt een dann deene Kritiken hätt kënnen Rechnung droen an deementsprechend de Projet insgesamt iwwerschafft hätt.

Meng Fraktioun an ech, mir bedauern dat als gréng Fraktioun a mir sinn och dofir der Iwwerzeugung, datt dee Projet, deem hei mat de Stëmme vun der Majoritéit wäert haut da gestëmmt ginn, eigentlech iergendwou awer, ech wëll net soe lettre morte wäert bleiwen, awer zumindest ee Gerüst wäert bleiwen, wat an deenen nächste Joren zolidd wäert iwwerschafft ginn, an

ech si souguer der Meenung, dass dat geschitt, egal ob dës Regierung am Amt bleift oder net, ech wëll dat emol net ofhängeg maache vum Fait, ob de Regierungswissel kënn oder net.

Här President, déi éischt Fro, déi ee sech hei natierlech muss stellen, ier een esou eppes wéi dat heiten ugeet, dat ass: Brauch een eng Réorganisatioun vum öffentlechen Transport insgesamt hei zu Lëtzebuerg? Eleng wann ee kuckt wat fir eng Punkte verbonne si mat dem öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg, da muss d'Äntwert dozou „Jo“ sinn. Mir brauche ganz kloer eng besser Ofsprooch tëschent deenen eenzelnen Acteuren vum öffentlechen Transport hei am Land, sou gutt déi privat wéi déi öffentlech.

Mir brauche ganz kloer eng nei Diskussioun iwwert d'Tarifstruktur am öffentlechen Transport. Do sinn zwar an den 90er Jore vill Verbesserunge gemaach ginn, mä ech mengen och do muss nach eng Kéier eng Schëpp ugeluecht ginn a musse verschidde Saachen iwwerduecht ginn, Tariffer och besser koordinéiert ginn, virun allem Tariffer tëschent deelweis och Gemenge an dem Stat an esou weider. An da brauche mer virun allem eng besser Koordinatioun vun de Fahrpläng vun allen Träger vun dem öffentlechen Transport a mir brauchen eng zolidd an effikass Mobilitéitszentral als wichtegt Element, fir mat dofir ze suergen, datt mer een héijen Undeel u „modal split“ kréien en faveur vum öffentlechen Transport.

Dat heescht, et ass relativ kloer fir eis als Gréng och: Lëtzebuerg brauch e Verkéiersverbond, wou all Acteuren implizéiert sinn a wou virun allem iwwert déi dote Punkten, déi ech elo opgezielt hunn, diskutéiert gëtt.

Elo kann een natierlech laang driwwer diskutéieren, ob een eng Instanz schafft, ob dat dann e Verkéiersverbond ass oder wat och ëmmer, ob een déi schafft innerhalb vum Ministère oder ob ee seet, mir ginn op de Wee fir esou e Verkéiersverbond ze schafen ausserhalb vum Ministère; natierlech ënnert der Tutelle vum Ministère, dat heescht andeem ee géing en Établissement public schafen.

Wann ech emol kucken, wat d'Kritiken, déi haut gemaach gi sinn, sinn, eleng déi, datt hei de Wee gewielt ginn ass vun engem Établissement public, esou muss ech soen, esou sinn dat awer gréisstendeels Kritiken, déi ech net kann deelen an déi meng Fraktioun net kann deelen. Et gëtt hei gesot: Wa mer en Établissement public schaffen, dann ass de Risiko grouss. Et gëtt e bësselche suggéiert, dass deem Établissement public sech kéint verselbststännegen, dass net méi kloer ass, wien d'politesch Responsabilitéit huet, dass et zum Beispill och fir d'Gewerkschafte schwéier gëtt, wa se dann zu Recht streiden oder kloer oder sech Suerge maachen ëm hir Loun- an Aarbechtskonditiounen an u wie se sech solle wenden, wann zum Beispill och de Risiko vu Privatiséierung besteet.

Ech sinn awer der Meenung, dass ënnert dem Stréch an där Hisiicht net ganz vill ännert, well et ass relativ kloer, en Établissement public ënnersteet nach ëmmer, well en ass jo zu 100% staatlech, dem Stat an en ënnersteet deem Ministère, deem e gegrënnt huet. Dat heescht, an deem Fall wär dat den Transportministère, an dofir sinn ech der Meenung, dass sech eigentlech do an den Donnéeën net extra vill ännert. Au contraire, ech gleewen éischter drun, dass en Établissement public éischter méi Flexibilitéit kéint bréngen, fir déi schwéier Ofsproochen an déi schwéier Réorganisatiounen, déi do néideg sinn, kënnen ze maachen. Mir wësse jo awer allegueren, dass wann een esou eppes wéi dat doten direkt innerhalb vun engem Ministère organiséiert,

dann ass dat vill méi schwéierfällig, an dofir sinn ech der fester Iwwerzeugung, dass eigentlech d'Frostellung hei net déi ass, vir oder géint en Établissement public, mä éischter: Wéi organiséiere mir deem Établissement public? An do gëtt et eng Rei Kritikpunkten, déi een och sécherlech kann deelen, wann een de Projet kuckt.

En éischten, dat ass deem deem och an engem Dokument vum Mouvement écologique viru Wochen oder scho viru e puer Méint, mengen ech, wann ech mech gutt erënneren, ugeschwat ginn ass, dass gesot gëtt, de Projet oder d'Iddi hei, déi hei zréckbehale ginn ass, déi wär ze vill zentralistesche a virun allem wärend d'Gemengen net genuch agebonnen. Dat ass eng Kritik, déi meng Fraktioun deelt. Ech wëll awer allerdéngs soen, mir deele se an engem ganz anere Sënn, wéi verschidde Virriedner se hei virbruecht hunn.

Ech bedauern insgesamt, dass d'Gemengen net méi bei deem Projet hei mat abezu gi sinn, mä ech bedauern awer vläicht souguer nach éischter an engem anere Sënn, dass d'Gemengen net méi responsabliséiert gi sinn am Kader vun där heiten Diskussioun, vun deem heite Projet. Well wann hei ëmmer esou schéi gesot gëtt an drop higewise gëtt - zwar zu Recht, menger Meenung no, sou wéi et formuléiert ass -, dass e bëssen e Risiko vu Bevormundung besteet, dann ass dat sécherlech richtig.

Mä et ass awer menger Usicht no eng aner vill méi grouss Lacune an deem Gesetz hei dran, an dat ass dass d'Gemengen net d'Responsabilitéit kréien. Well wa mir d'Realitéit haut kucken an emol opzielen, wéi vill Gemengen da wierklech selwer Efforten am öffentlechen Transport maachen, dann ass dat relativ moer, wann een do de Bilan zitt.

Ech huelen nëmmen d'Beispill vum Zentrum. Wann ech am Zentrum kucken, do gëtt et am Moment effektiv eng Uertschaft, eng Stad, déi am Zentrum Efforte mécht, an dat ass d'Stad Lëtzebuerg, déi der vläicht net genuch an de leschte Jore gemaach huet, mä zumindest mécht se der. Mir hunn och Gemenge ronderëm wéi Hesper, wéi Bartreng, wéi Stroossen, wéi Walfer, an déi maachen am Moment net dee geréngsten Effort. Do ass et esou, wann iwwert den öffentlechen Transport...

**(Interruption)**

Här Bettendorf.

**M. Niki Bettendorf (DP).**- Ma mir hunn dach zu Stroossen an zu Bartreng e Bus agesat! Wann Der dat net wësst, dann deet et mir Leed!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här Bettendorf, et gëtt net duer fir einfach elo...

**(Interruptions)**

**M. Niki Bettendorf (DP).**- Zu Bartreng hu mer all zéng Minutten e Bus, also all zéng Minutten en öffentlechen Transport, an all hallef Stonn en Zuch dobäi. Also wann Der nach méi wëllt, dann deet et mer Leed!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här Bettendorf, et geet net duer fir einfach e Bus anzesetzen.

**M. Niki Bettendorf (DP).**- Ee Bus! Ee Bus! Wann all zéng Minutten ee fiert!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, ech verstinn, datt bei dem Här Bettendorf d'Nerven e bësse blank leien am Moment, weinst dem Wahlkampf, ...

**Plusieurs voix.**- Oh!

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- ...mä wann ech gelift, e soll sech elo mol e bësse berouegen a mech ausschwätze loosse.

**(Interruption)**

A seng Fraktioun, sou wäit ech dat iwwerblécken, huet nach masseg Riedezäit zu deemem Projet. Hei ass eng Riedelëscht, Här Bettendorf. Da kommt lech aschreiwen. Da ginn ech mech vläicht och nach eng Kéier aschreiwe fir lech ze äntwerten. Mä ech mengen, elo geet et mol...

**(Interruption)**

Majo da maacht et. Dann huet de Bic a gitt lech aschreiwen.

**(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)**

**M. le Président.**- Här Bausch, fuert elo viru mat Ärem Exposé.

**(Interruption)**

Här Bettel, wann ech gelift, loosst den Här Bausch elo schwätzen.

**M. François Bausch (DÉI GRÉNG).**- Här President, et geet net duer, wéi dat elo hei gesot ginn ass, dass een an enger Gemeng e Bus aféiert. Wann ech soen, sech interesséieren a sech abréngen an den öffentlechen Transport, da sinn ech der Meenung, dass all déi dote Gemengen, déi ech opgezielt hunn, zënter Joren hätte misse versichen, iwwer zum Beispill Regionalstrukturen, an d'Gespréich ze kommen, iwwer zum Beispill driwwer ze diskutéieren, wéi een e koordinéierten öffentlechen Transport kritt, fir déi ganz Region Zentrum mat der Stad Lëtzebuerg, mat Hesper an esou weider zesummen. An, Här Bettendorf, ech muss lech soen, do huet et schrecklech gehappert an deene leschte Joren. Et geet net duer, dass Dir elo hei fënnep op zwielef e Citybus aféiert, deem och nach vläicht all zéng Minutte fiert. Domadder léise mir sécherlech net déi grouss Problemer, déi mir entre-temps hei zu Lëtzebuerg am Verkéier an am öffentlechen Transport hunn.

Ech mengen, dass hei eigentlech all déi grouss Gemenge sech scho längstens hätte missen a Regionen zesummesetzen a Regionalstrukture bilden, sech ofschwätzen, wéi se sech kënnen koordinéieren, fir dass mir déi Verkéiersproblemer do an de Grëff kréien. An do an deem Beräich ass dese Projet de loi lettre morte.

Et ass esou, dass effektiv eng Rei Mesurë proposéiert ginn, wou gesot gëtt, d'Gemenge kéinte gewëssen Hëllef kréien, wa se da Saache maachen, mä et ass näischt Verbindlechens dran. An ech mengen, et hätt een hei an dem Projet déi zwou Saache misse méi berücksichtegen, dat heescht effektiv d'Gemenge méi mat abezéien, hinne méi Matsproocherecht insgesamt ginn a virun allem awer se och op där anerer Säit insgesamt méi responsabliséieren. Do huet et an deene leschte Joren zu Lëtzebuerg vill gehappert. An, Här President, wann een den IVL liest, da stellt een och fest, dass dat och ee vun de grouse Punkten ass, deem am IVL beschriwwen ass, nämlech d'Regionalzesummenaarbecht, virun allem am Verkéiersberäich, a wéi gesot, do geet et net duer, dass een e Citybus aféiert.

En anere Punkt, Här President, deem och fir vill Diskussioun a Konfusioun gesuergt huet, dat ass dee vun der sou genannter Wirtschaftlechkeet. Ech sinn éischters der Meenung, dass och gewësse Konfusiounen an der Diskussioun entstinn. Hei ginn oft vill Saachen duerchernee geheit. Et ass awer, dat muss een awer allerdéngs och soen, am Projet e bëssen onkloer, wann iwwert d'Wirtschaftlechkeet geschwat gëtt, wat dann elo genau domadder gemengt ass. Ech ginn awer och gären zou, dass et vläicht

eenzel Leit gëtt, déi bewosst Saache falsch doranner deiten.

Wat mir gären hätten oder wou mir mengen, dass zu Lëtzebuerg generell misst eng Kéier gekläert ginn, dat ass der Notioun Service public mol eng Definitioun ze ginn a virun allem och eng Definitioun am Kader vun der Organisatioun vum öffentlechen Transport.

Et ass relativ kloer, dass wann ech deem Aspekt elo wirtschaftlech kucken, ënnert dem Gesichts-punkt oder ënnert der Definitioun „Rentabilitéitskritäre vun engem Betrib“ oder „privatwirtschaftlech Rentabilitéitskritäre vun engem Betrib“, dann ass et relativ kloer, dass een déi net ka fir den öffentleche Persounenverkéier uwenden. Well et ass relativ evident, et handelt sech hei zu engem groussen Deel ëm Saachen, déi de Stat aus volkswirtschaftleche Grënn organiséiert, an et handelt sech zu engem groussen Deel ëm Saachen, déi de Stat organiséiert als eng Aart Déngschtleeschungen. Et si Sozialkritären déi mat dra spillen, dat heescht et muss eng Déngschtleeschung sinn, déi fir jiddereen zu gläicher Zäit a richtig zougänglech ass.

An all dat ass am Moment an der öffentlecher Diskussioun relativ onkloer a mir menge virun allem, dass am Kontext vun der Réorganisatioun insgesamt vum öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg, a virun allem vum öffentlechen No-verkéier, de Service public eng uerdentlech Definitioun muss kréien an dann och ganz kloer doranner festgehalde gëtt: „Wat sinn Déngschtleeschungen, déi mir de Bierger wëllen ubidden? Wéi wäit wëlle mir do goen?“, an deementsprechend och all déi Froe klärt, wat d'Personalstatut ubelaangt, respektiv Loun- an Aarbechtskonditiounen vun deene Leit, déi haut an den öffentlechen, rechtliche Verkéiersbetriber zu Lëtzebuerg existéieren.

Et gëtt awer och en aneren Aspekt vu Wirtschaftlechkeet, wéi een dat ka gesinn, an dat ass dee vun der Effizienz insgesamt vun engem öffentleche Betrib, deem net onbedéngt eppes muss mat Rentabilitéits- oder privatrechtliche Kritären ze dinn hunn, dat heescht wou de Profit a sech keng Roll spillt, wou et net drëms geet fir ze kucke fir Profitmaximéierung ze maachen, mä fir Wirtschaftlechkeet am Sënn vun effizientem Schaffen ze maachen.

An ech mengen och öffentlech Betriber insgesamt mussen awer och an der Zukunft bereet sinn, déi Aspekter mat ze diskutéieren. Et ass esou, dass mir an der gesamter Organisatioun vun eisem Service public hei am Land mussen déi doten Diskussioun kënnen féieren an et dierf net ëmmer direkt, wa se soll gefouert ginn, da gejaut ginn, hei géing et elo wierklech just drëms goen ze privatiséieren oder d'Aarbechtskonditiounen ze verschlechteren oder d'Léin ze kieren. Wann een déi doten Diskussioun féiert a wann ee se wierklech sachlech féiert, wéi gesot, andeems dat anert fir d'éischt gekläert ass, da mengen ech muss et och méiglech sinn déi ze féieren.

Mä et bleift awer beim Fait, dass mir keng kloer Definitioun hunn, och net an deem Gesetz, iwwert de Service public an deem dote Beräich. Mir fannen dat net gutt a mir sinn der Meenung, dass och dofir déi Onrou dobausse besteet. An da kënn natierlech nach dobäi, dass mir zousätzlech de Moment op der Eisebunn eng onsäglech Diskussioun hunn iwwert de Strategiepabeier, wou d'Regierung och, menger Meenung no, net déi glécklechsten Hand hat fir virzegoen, wou d'Leit, déi do schaffen, zu Recht, menger Meenung no, immens Suergen hunn an immens Ängschten hunn. Wat éischters souwisou och net dozou bäidréit, dass d'Motivatioun an deem Betrib besser gëtt, au contraire, a wat virun allem och net dozou bäidréit, dass mir dee wichtige Betrib CFL,



wat menger Meenung no awer eigentlech d'Réckgrat hei zu Lëtzebuerg am öffentlichen Transport ass an och muss bleiwen, firdeen esou organiséiert ze kréien, dass mir dee Qualitéitssprong, dee mir jo anscheinend awer entre-temps alleguerte wëllen, kënne kréien.

Ech sinn awer och der Meenung, Här President, dass wann een diskutéiert iwwert déi Gesamtfro Definitiou, Service public, Réorganisation vum gesamten öffentlichen Transport, Infrastrukturen, wou investéiere mer an Zukunft, datt mer eigentlech um Enn a virun allem vun der Politikäit eng extrem defensiv Haltung hunn.

Ech hunn deemols bei menger Interpellatioun gesot iwwert d'Eisebunn virun annerhallwem Joer, datt eigentlech bei der Eisebunn mer eng Situatioun haut hunn déi bedéngt, datt mer riiseg Investissementer brauchen, datt déi Investissementer awer bis elo nach net gemaach gi sinn, an d'Zukunft ausge-richt waren, mä éischter d'Senne vun der Vergaangenheet ausgebigelt hunn, dat heescht fir e Retard vun 30 Joer Investissementer, déi net gemaach gi sinn, auszebeeseren.

Ech verwiere mech dergéint, datt ëmmer erëm eng Diskussioun gefouert gëtt wou elo déi Leit, déi do schaffen, culpabiliséiert ginn a gemaach gëtt, wa mer dee Betrib net fit kréien, datt dat mat deenen hire Paien an hiren Aarbechtskonditiounen ze dinne huet an datt dee Betrib souwiso vill ze deier wär an esou weider, well ech einfach der fester Iwwerzeegung sinn, datt et domadder iwwerhaupt näischt ze dinne huet, mä datt et virun allem domat ze dinne huet, datt eigentlech dee Retard vun 30 Joer Investissementer do virläit. Fir dee Retard waren net de Betrib schold an déi Leit déi do schaffen, mä et war d'Politik, déi schold war, well et ass eigentlech de Stat, deen 30 Joer laang versäumt huet seng Responsabilitéit ze iwwerhuelen.

Dofir, kommt mir halen op esou eng Diskussioun ze féieren a kommt mir versichen d'Diskussioun ze féiere wéi se misst gefouert ginn, andeem mer eigentlech en fonction vun deem, wat mer och haaptsächlech elo am Kader vum IVL wëllen, nämlech e massiven Ausbau vum öffentlichen Transport, kucke wou déi Retarden hierkommen an och wat mer fir d'Zukunft müssen investéieren. An dann hu mer och de Courage als Politiker ze soen, datt dat gewaltig Investissementer sinn, an da stelle mer dat net an der Öffentlechkeet duer, wéi wann dat quasi e Cadeau wär fir d'Eisebunn oder wéi wann een domadder scho quasi deene Leit, déi do schaffen, immens entgéint komm wär, an eng öffentlech Duerstellung mécht, déi eigentlech komplett falsch ass an déi och net dozou bäidréit, datt dat Ganz e Succès gëtt.

Dann, Här President, déi ganz Fro vun der Bedeelegung vun den Utilisateuren. Och do si mir der Meenung, datt de Projet zwar eng Pist opweist, awer onzefriddestellend opweist. Mir hätten eis eigentlech gewünscht, datt méi eng kloer Ausrichtung an deem Gesetz dran ass. Ech muss och soen, dass mer déi Kritiken, déi do gemaach gi sinn, virun allem vum Mouvement écologique, deelen, datt dee Projet hei total onkloer ass an eigentlech net esou kloer ersichtlech ass, a wat fir eng Richtung datt et an Zukunft soll goen, wat d'Bedeelegung ubelaangt vun den Utilisateuren. Dobäi ass awer dat ee wichtege Faktor, deen dierf een net ënnerschätzen. Wa mer et net fäerdeg bréngen déi Leit, déi déi öffentlech Transportmëttel benotzen, besser an déi zukünftige Organisation mat anzebezeien, dann ass et relativ kloer, dann huele mer eis selwer och Moyenen ewech fir den öffentlichen Transport zu deem Succès ze bréngen, dee mer onbedéngt brauchen.

An da kënnt ee Punkt, Här President, wou ech wierklech der Meenung sinn, datt de Projet, och elo wat à la lumière vun deem am IVL steet, wierklech ganz grouss Schwaachstellen huet. Dat ass déi Fro vun de regionale Strukturen, wou eigentlech e bëssen dat ignoriert gëtt wat am IVL steet. Mir hu jo net Kenntnis wéi déi zwee Projeten, dee Projet hei an d'IVL-Konzept, zesummen diskutéiert gi sinn. Hei huet een awer e bëssen de Verdacht, datt verschidde Leit net richtig matenee geschwat hunn, wéi se déi Saachen ausgeschafft hunn.

Op alle Fall, wann ech kucke wat fir eng Bedeutung datt am IVL dem Konzept vun de Regionen an de regionale Strukturen bäigemooss gëtt, a wéi dat hei am Projet ignoriert gëtt, da fannen ech dat wierklech net gutt. Dat widder-spricht sech esouguer zum Deel. Och dat ass zum Beispill e Punkt wou ech der Meenung sinn, wann een net elo géing alles bäkläieren, wann een à tête reposée doriwwer diskutéiert hätt, dass ee wahrscheinlich hätt kënne wesentlech Ännerungen hei erabréngen, déi deem doten Aspekt méi Rechnung gedroen hätten.

Här President, ee leschte Punkt, deen ech da wëll uschwätzen, ass dee vun der Mobilitéitszentral. Déi Mobilitéitszentral, do sinn ech och der Meenung, dat hunn ech och schonn e puermol gesot, mir haten och schonn e Communiqué gemaach wéi gesot ginn ass, dass se an de Centre Aldringer elo proviso-resch soll hikommen, datt dat e ganz schlechte Start ass, datt et total onattraktiv ass fir d'Benotzer do wou et elo higesat gëtt, an de Sous-sol vun dem Centre Aldringer. Ech weess zwar, datt et nëmmen eng proviso-resch Léisung ass, mä ech sinn awer dann der Meenung, et hätt ee sech sollen e bësse méi Zäit huelen a kee Provisorium schafen, wéi elo eppes ze maache wat eigentlech vum Image hier éischter vu vireran e schlechte Start huet an dann natierlech och d'Erwaardungen, déi d'Leit vläicht hunn an esou eppes, total enttäuscht, an dann natierlech herno et méi schwéier mécht, wann een dann aus dem Provisorium eng Kéier eppes Richteges wëll maachen, fir dann erëm eng Kéier Akzeptanz dofir ze schafen an déi Zesummenaarbecht ze kréien, déi néideg ass an enger Mobilitéitszentral tèschent deene Leit, déi do schaffen, an den Utilisateuren.

Well hei bei der Mobilitéitszentral spille jo och d'Utilisateuren eng wichteg Roll. Et geet jo net nëmmen drëms datt d'Utilisateure kënnen an Zukunft uruffen, sech Informatiounen froen iwwert de bestehenden öffentlichen Transport. Op alle Fall soll dat Konzept jo och geduecht sinn, datt do kënne Kritiken abruecht ginn, Verbesserungsvorschläi suggéiert ginn, mat där sech dann déi Zentral soll beschäftegen. Dat heescht, datt soll schonn eppes Interaktives sinn. Wann dat schlecht vun Ufank un ugepaakt gëtt, dann ass dat sécherlech de falsche Wee a mir bedauern dofir och, datt déi Mobilitéitszentral elo an deem Provisorium do geschafte gëtt.

**(M. Jean Spautz reprend la Présidence)**

Här President, ech bleiwe bei menger Meenung, mir brauchen eng Réanimation vum öffentlichen Transport, mir brauchen e Verkéiersverbond. Mir hätten eis sollen uerdentlech Zäit huele fir mat allen Acteuren dat ze diskutéieren. Wa mer eis déi Zäit geholl hätten, sinn ech der fester Iwwerzeegung, datt mer et fäerdeg bruecht hätten, e Projet hei an der Chamber ze verabschieden, deen eng ganz Rei Lacunen, déi e manifestement huet, net hätt. Mir hätte wahrscheinlich e Projet ficeléiert kritt, deen eng grouss Akzeptanz kritt hätt, esougutt bei den Acteuren vum öffentlichen Transport wéi bei de Leit, déi do beschäftegt sinn, wéi och bei den Associatiounen, déi

sech asetze fir d'Promotioun vum öffentlichen Transport. Dat hei ass dee falsche Wee, dee mer ginn, an dofir ass et, Här President, fir eis kloer, datt mir deen heite Wee net kënne matgoen an dee Projet och net wärte stëmmen.

**M. le Président.**- Als nächste Riedner ass den Här Niki Bettendorf agedroen. Den Här Bettendorf huet d'Wuert.

**M. Niki Bettendorf (DP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hat net wëlles an dëser Debatt eppes ze soen, mä wann den Här Bausch hei op der Tribün seet, an de Gemengen, an en nennt se mam Numm, wéi Bartreng, Stroossen, Hesper, wier näischt am öffentlichen Transport gemaach ginn, da muss ech ganz einfach soen, dass dat net stëmmt, oder dass den Här Bausch wierklech ganz schlecht informéiert ass.

Ech muss den Här Bausch opkläre wéi Bartreng zum Beispill un den öffentlichen Transport ugeschloss ass. An Zesummenaarbecht mam Ministère gouf Bartreng zur Zäit vum Josy Barthel un den RGTR ugeschloss a mir haten deemools déi éischt gutt Verbindunge mat der Stad Lëtzebuerg. Haut hu mir bei der Bartrenger Gemeng, Här Bausch, all zéng Minutten e Bus fir an d'Stad. All 20 Minutten iwwert d'Helfenterbréck, all zwanzeg Minutten iwwert d'Lonkecher Strooss, dat heescht all zéng Minutten am Zentrum vu Bartreng eng Verbindung an d'Stad. Muss ech lech och nach opklären - Dir hutt jo awer op der Eisebunn geschafft -, dass Bartreng och nach eng Eisebunnsstation, eng Gare huet. Dir kënnt zwar net méi Chef de gare do ginn, mä ech muss lech soen, mir hunn awer eng Gare do an déi fonctionnéiert a mir hunn Etüde gemaach, wiwill Leit datt mam Zuch fueren a wiwill Leit datt mam Bus schaffe fueren. Mir hu virun e puer Joer festgestallt, dass leider Gottes nëmmen 2% mam Zuch fueren, dass awer bal 20% mam Bus fueren.

Da muss ech lech nach soen, Här Bausch, dass mer mat dësem Minister eng zousätzlech Verbindung an d'Stad kritt hunn, an zwar niewent der Linn 11, déi ech d'éinescht opgezielt hunn, hu mer och d'Linn 1, déi aus der Stad kënnt, déi duerch d'Rue des Romaines geet, déi d'Rue de Mamer eropfiert an zréck iwwert d'Arelerstrooss an d'Stad. Dat sinn elo zwou Buslinnen an eng Zuchlinn, déi ech opgezielt hunn.

Ech muss lech dann och nach opzielen, dass den öffentlichen Transport vu Stengefort iwwer Mamer, Bartreng, Stroossen an d'Stad fiert. Ech muss lech och nach opzielen, dass den öffentlichen Transport vu Lonkech op Bartreng/Helfent an d'Stad fiert. Wou gitt Der dann iergendwou siche wou den öffentlichen Transport esou ofgedeckt ass wéi just an deene Gemengen, déi Dir opgezielt hutt. Also dat wat Der gesot hutt fir Bartreng a Stroossen kann een hei an dësem Haus op kee Fall gëlle loossen, well do sidd Der entweder ganz schlecht informéiert oder ganz einfach schlechter Komposition.

Mir haten hei an der Chamber eng Kéier eng Diskussioun, déi déi Gréng ugereegt hunn, wou Der gare gehat hätt, dass mer alleguerte sollten e Fräifahrtsschäi kréien als Deputéierten, fir mam öffentlichen Transport ze fueren. Kënnt Der lech nach erënnere wat ech lech deemools geäntwert hunn. Ech hu gesot, jidderee kritt ee Fräifahrtsschäin, mä da gëtt e säi Parking am Clairefontaine op. An do war kee méi vun lech dee gesot huet, ech wëll kee Parking. Ech kommen awer nach mat mengem Auto an d'Stad.

**(Interruption)**

A wann Dir haut virun de Wahle mam Vélo heihinner kommt, da wësse mer jo firwat. Jidderee verkeeft sech eben esou wéi en et gären hätt.

**Plusieurs voix.**- Très bien!

**M. le Président.**- Als nächste Riedner huet d'Wuert den Här Transportminister Henri Grethen.

**M. Camille Gira (DÉI GRÉNG).**- Et sinn der zwee mam Vélo hei an ee mam Bus.

**(Interruption)**

**M. Henri Grethen, Ministre des Transports.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, merci alle Riedner, déi an dës Debatt agegraff hunn. E besonnesche Merci dem Här Schummer fir säin ausgezeechente Rapport.

Här President, ech si frou, dass dëst Gesetz d'Zoustëmmung vun der Chamber fënn, och wann ech bedauern, dass net méi eng breet Zoustëmmung méiglech ass. Et gëtt der Regierung reprochéiert, dem Transportminister am besonneschen, dëst Gesetz wier verrubbelt ginn, hei wier keen Dialog gewiescht.

Här President, déi Virwërf muss ech energesch zréckweisen.

Dëse Projet ass de 6. Mee 2003 déposiert ginn a schonn den 8. Mee 2003 an der zoustänneger Kommissioun exposiert ginn. Duerno hat d'Chamber, wann déi Deputéierten, déi elo esou wake-rech sinn, wann déi deemools wakerech gewiescht wieren, dann hätten se all Zäit gehat, iwwer ee Joer, fir dee Projet an all senge Facetten ze diskutéieren, wat se net gemaach hunn! An et ass e ganz duerchsichteg, Här President, politesch Manöver, fir ze versichen am leschte Moment dëst excellent Gesetz fir den öffentlichen Transport ze verhënnern. Hei gëtt sech op de Won gesat, deen amgaang ass ze rullen, deen een awer net méi kann ophalen, Här President.

A wa mer hei reprochéiert kréie mir hätte keen Dialog gehat, zum Beispill mam Syvicol, da muss ech de President vum Syvicol à témoin huelen, ech hat nach de 27. Abrëll - et ass ni ze spët, Här President -, virum Vote, eng Entrevue mat enger Delegatioun vum Syvicol, an an där Entrevue konnten eng ganz Rei vun deene Problemer, déi dem Syvicol um Häerz louchen, gekläert ginn.

An, Här President, ech wëll eppes virewech huelen, well jo dee Conseil d'administration vum Établissement public esou um Mo läit, wëll ech hei ganz feierlech fir d'Regierung dat widderhuele wat ech dem Syvicol gesot hunn. Ënnert deene fënnf Membere vum Conseil d'administration vun deem Établissement public wäert e Vertrieder vum Syvicol sinn, an net e Vertrieder vum Syvicol, deen de Minister, wéi soll ech soen, no sengem Gutdünken, eraussicht, mä e Vertrieder vum Syvicol, dee vum Syvicol dem Transportminister proposéiert gëtt. Deen Engagement...

**(Interruptions)**

Här President, wann ech als Minister op dëser Tribün deen Engagement huelen, da stinn ech och zu deem Engagement an ech loosse mer dann net...

**(Interruption)**

Här President, wësst Der, ech hu vun engem franséische Journalist gelies, deen huet ee Saz gesot: «Quand en France on entend le mot mouvement, on sait que tout s'arrête.»

**(Hilarité)**

Dat ass, Här President, ech ginn d'Gefill net lass, wéi wann ee kënnt „France“ duerch „Luxembourg“ ersetzen.

Här President, den Här Zanusso huet hei gesot, hei un dësem Projet

géif een déi fundamental Géigesetz tèschent deenen zwou Regierungsparteien a senger Partei erkennen. An dat ass richtig. Dat ass ganz richtig. Den Här Zanusso huet selten esou eppes Richteges gesot wéi haut, well hei ass ganz kloer ginn, dass säi Prinzip op d'mannst, ech wëll net onbedéngt soen, dass et dee vu senger Partei ass, mä säi Prinzip op d'mannst ass deen; en huet der zwee.

Den éischten ass aus anere Leit Liederrimme schneiden. Dat ass deen éischten. An deen zweeten, den Här Zanusso, deen ass méi fir den Transport politique wéi fir den Transport public. Dat ënnerscheet eis effektiv. Mir si fir den Transport public. Fir eis ass d'Fro wichteg: „Wat gëtt gemaach?“, an net wéi fir hien: „Wie mécht et?“. Dat sinn déi grouss Ënnerscheeder, wann een déi e bësse polemisch kann op de Punkt bréngen.

Här President, et si mer eng Rei Froe gestallt ginn. Den Här Hauptert, Här President, huet d'Fro gestallt, firwat d'Taxisentreprises net an dëse Projet eran integréiert gi sinn. Si sinn net offiziell virgesinn, mä näischt empéchéiert déi nei Struktur fir vu Fall zu Fall d'Taxisentreprises, wann dat noutwenne ass, ze integréieren. An ech weisen do op den Artikel 6, Paragraph 2 hin, dee virgesäit: «de conclure des conventions qui sont nécessaires à l'accomplissement de la RGTP». Dat heescht also, dass den Text déi Suerg, déi den Här Hauptert hei artikuliert huet, virgesäit.

Déi zweet Fro vum Här Hauptert war déi vun der Exklusiv vum den Opérateuren. Et ass effektiv esou, dat wëll ech ënnersträichen, dass eng Inkompatibilitéit am Gesetz virgesinn ass am Artikel 7, Paragraph 1, drëtten Alinea, dee seet wien net ka Member vum Conseil d'administration ginn. Net Member vum Conseil d'administration kënnen Direktionsmembere, Géranten oder Conseillere vu Gesellschaften ginn, déi am öffentlichen Transport täteg sinn, nom Prinzip: On ne peut être juge et partie. Dat hei kann net e Self-service ginn. Hei kann et net sinn, dass déi, déi herno sollen d'Pratiounen duerchféieren, déi gläichzäiteg och Auftraggeber wieren.

Dorausser ass awer net de Risiko gi vun enger Demotivatioun. An deene Kontrakter iwwert de Service public, déi mir elo schonn hunn, si Klauselen dran, déi den Opérateur incitéieren derfir ze suergen, net e Maximum vu Kilometeren ze maachen, mä e Maximum vu Leit ze transportéieren. Ech mengen, dass ech domadder op déi zwou Froe geäntwert hätt.

Den Här Zanusso huet nieft deem Aspekt Syvicol, an och anerer, vun der Bedeelegung vun de Gemengen geschwat. Däerf ech drun erënnern, Här President, dass mir elo schonn um Gemeengeplang Delegierte fir den öffentlichen Transport hunn, an dass ech och déi Delegierten zesummegeruff hat, an dass ech och bereet si regional Konferenzen ze maachen, woubäi ee muss wëssen, an den Här Bettendorf huet elo just nach a senger Interventioun drop higewisen, wéi komplex déi eenzel Vernetzungen, déi eenzel Verbindunge sinn.

Mat regionale Konferenzen eleng ass et net gedoen, well eng Uertschaft mat méi Regione ka Verbindungen hunn, mä ech hunn awer kee Problem fir déi Struktur, déi elo nach méi eng fest Basis kritt vun de Lokaldelegierten, fir déi zesummenzeruffen, net nëmmen an nationale Konferenzen, mä och a regionale Konferenzen, woubäi do d'Mataarbecht vum Syvicol indispensable ass. An dee Vertrieder vum Syvicol, deen herno am Conseil d'administration wäert sinn, wäert och do eng besonnesch Aufgab hu fir de Relais ze maachen tèschent deem Conseil d'administration an de Vertrieder vun deenen eenzelne Gemengen.



Den Här Zanussi, Här President, huet dann och dankenswäerterweis op den Arrêt Altmark vum 24. Juli 2003 higewise vun der Cour européenne de Justice. Den Arrêt Altmark, dee jo elo, wéi soll ech soen, dee Punkt ass, un deem sech viles wäert an Europa an der Zukunft artikuléieren, wou festgehale ginn ass, dass regional däitsch Autoritéiten d'Recht hu finanziell Kompensatiounen ze gi fir Transportentreprisen, déi am öffentlichen Transport Prestatiounen erbréngen. An d'Fro war déi, ob déi Prestatiounen, ob déi Kompensatiounen kompatibel wiere mam Traité.

An den Arrêt Altmark seet eigentlech véier Saachen. Déi éischt ass: «L'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies.» Zweete Punkt: «Les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis, de façon objective et transparente.» Drëtte Punkt: «La compensation ne saurait pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes qui y sont liées ainsi que d'un bénéfice raisonnable.» A véierte Punkt, an dat ass dee wichtigsten: «Quand la sélection de l'entreprise prestataire de services publics se fait en dehors du cadre de procédures de marché public, le niveau de compensation doit être déterminé sur une analyse des coûts qu'une entreprise de transport moyenne aurait à supporter.»

Här President, d'Analys vun deem véierte Punkt do misst all déi Vertrieber vun Eisebunn an TICE méi wéi hellhöreg maachen, well doräusser geet jo ervir, dass wa se ouni eng öffentlech Ausschreibung eng Prestatioun fir de Stat sollen duerchféieren, dass d'Kompensatioun net däréi méi héich si wéi eng Duerchschnëttsentreprise aus deem Secteur. Dat heescht awer ganz kloer, dass d'Kompensatioun net méi héich däréi si wéi dat, wat zum Beispill am RGTR bezuelt gëtt.

**M. Marc Zanussi (LSAP).**- Dat ass net de Fall.

**M. Henri Grethen, Ministre des Transports.**- Dat ass de Fall, Här President. An ech sinn dem Här Zanussi esou dankbar, dass e mech ëmmer erëm dorobber ënnerbrécht, well ech em wëll soen, dass esou, wéi eenzel Opérateuren exploitéieren, se nimools ouni en enormen Defizit kënnen par rapport zu enger Privatentreprise schaffen; dat ass de Problem.

Wann hei den Här Zanussi op d'Tribün kënnt a fir den TICE nach méi e grouse Rôle reklaméiert, da muss en all senger Kollege soen - an ech hu jo och de Buergermeeschteren, déi Member am TICE sinn, dat geschriwwen -, wat si méi fueren, wat den Découvert méi grouss gëtt, wat also d'Charge fir déi eenzel Gemeng méi grouss gëtt; an doräusser komme se net eraus, dat ass den Arrêt Altmark, den hunn ech net erfonnt. An eenzel Buergermeeschteren - ech ginn net midd et ze soen - komme bei mech a soe mer: Mä ëm Gottes Wëlle féiert keng nei Leeschtung iwwert den TICE an, well mir mussen se praktesch zur Halschent bezuelen.

Dat ass de Problem an do kann ee virum 13. Juni de Kapp an de Sand stiechen, Här President, nom 13. Juni wäert déi Fro sech mat ganz vill Aktualitéit erëm stellen. Dat ass net meng Schold, dat sinn einfach europäesch Regele mat deenen ee sech offanne muss, ob et engem gefält oder net. Wann een an Europa ass - a mir si jo gären an Europa -, da gëtt et net nëmme Korinthen, da gëtt et heiansdo och méi désagréabel Saachen, mat deene muss ee sech offannen, an et geet net mat Klassenkampfpapieren, wéi

Eenzelner dat wëlle maachen, dass een dee Problem geléist kritt.

Ech wollt dem Här Zanussi soen, Här President, hien, deen hei ufanks vu senger Ried gesot huet, dëst Gesetz, do hätte mer eng Chance verpasst, fir e Qualitéitsan e Quantitéitssprung am öffentlichen Transport ze maachen.

Här President, dräi Zuele fir dës Regierung:

- Dës Regierung huet d'Kreditter fir d'Maintenance vum Réseau vun der Lëtzebuerger Eisebunn ëm 40% an d'Luucht gesat.

- Dës Regierung, Här President, huet d'Kreditter fir d'Investissementen an d'Schinn ëm 400% an d'Luucht gesat.

- Dës Regierung, Här President, huet d'Kreditter fir de Service public iwwert d'Schinn ëm 65% an d'Luucht gesat. Ech wëll elo net de Benchmark maache mat deem, wat virdru war.

### (Interruptions diverses et coups de cloche de la Présidence)

Ech wëll mer just net, Här President, vun dem transportpolitesche Spriecher vun der sozialistescher Fraktioun dësse Bilan schlecht maache loossen. Si gesi schlecht vis-à-vis vun dësem Bilan aus an et ass den 13. Juni um Bierger fir d'Bilanen ze vergläichen an dann ze kucken, a wat fir eng Richtung et geet.

Mat dësem Projet op alle Fall, Här President, wäert den öffentlichen Transport an déi richteg Richtung goen. Hei sinn d'Weichen an déi richteg Richtung gestallt. Hei ass e Projet am Intérêt vum Land a vun de Leit an net vun eenzelnen Organisatiounen. Ech si frou, dass d'Chamber dësem gudden Projekt seng Zoustëmmung gëtt.

Merci.

**Plusieurs voix.**- Très bien.

**M. le Président.**- Kolleegen, mir hunn elo nach ee kleng Projekt, deen huele mer och nach, deen ass och an der Kompetenz vum Här Grethen, an da ginn déi zwee Projekte mateneen ofgestëmmt.

Et ass d'Diskussioun vum Projet de loi 5095 iwwert de Commerce électronique. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht an et sinn agedroe bis elo: d'Madame Delvaux an den Här Greisen. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här John Schummer.

### 3. 5095 - Projet de loi portant

1) modification de la loi modifiée du 14 août 2000 relative au commerce électronique;

2) modification de la loi modifiée du 30 juillet 2002 réglementant certaines pratiques commerciales, sanctionnant la concurrence déloyale et transposant la directive 97/55/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 84/450/CEE sur la publicité comparative afin d'y inclure la publicité comparative;

3) abrogation de l'article 1135-1, alinéa 2 du Code civil

### Rapport de la Commission de l'Économie, de l'Énergie, des Postes et des Transports

**M. John Schummer (DP), rapporteur.**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dësse Projet de loi 5095 iwwert de Commerce électronique modifizéiert d'Gesetz vum 14. August 2000 betreffend de

Commerce électronique, e modifizéiert dat ëmgeännert Gesetz vum 30. Juli 2002, wat gewësse kommerziell Praktike reglementéiert, déi déloyal Konkurrenz sanktionéiert an déi europäesch Direktiv 97/55/CE vum Parlament a vum Conseil, déi d'Direktiv 84/450/CEE modifizéiert iwwert d'Publicité comparative an d'Abrogatioun vum Artikel 1135-1, Alinea 2 vum Code civil.

Dësse Projet ass de 4. Februar 2003 duerch de Minister vun eiser Économie déposéiert ginn. De 27. Januar 2003 war de Projet un de Conseil d'État fir Avis gaangen. Déi éischt Corporatioun huet hiren Avis den 1. Juli 2003 ofginn an d'Regierung huet de Projet zweemol amenéiert, à savoir de 15. Januar 2004 an den 19. Abrëll 2004. Heizou huet de Conseil d'État Avis complémentaires ofginn, an zwar den 2. März, respektiv de 4. Mee. Den Avis vun der Chambre des Métiers koom de 4. September 2003, dee vun der Union luxembourgeoise des Consommateurs de 17. Februar 2004 an dee vun der Chambre de Commerce den 30. März 2004.

An der Sitzung vum 12. November 2003 huet d'Économieskommission mech als Rapporteur désignéiert an och den Text examinéiert an erkläert kritt. An der Sitzung vum 10. Mee 2004 huet d'Kommission den Text réexaminéiert, genau wéi déi zwee Avis complémentaires vum Conseil d'État. Dës Rapport, deen ech hei presentéieren, an dee schrëftlechen, deen Der virleien hutt, gouf den 13. Mee 2004 ugeholl.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dëst ass en äusserst technesch a juristescht Gesetz wou ee wierklech Spezialist muss sinn, fir sech an all Detail ermëtzefannen an och ze verstoen. Aus der Etüd Mindforest, déi de Ministère de l'Économie 2001 iwwert d'Qualitéit vun engem Echantillon vun Internetsite maache gelooss hat, ass et kloer ginn, dass d'Gesetz vum 14. August 2000 iwwert de Commerce électronique géif bei der Applicatioun gréisser Problemer a Schwierigkeete stellen.

Den Objektiv vun deem Gesetz war: «De garantir aux utilisateurs et aux consommateurs une protection efficace face au développement de ces nouvelles formes d'activités et de mettre en place un cadre juridique sécurisant.» Déi dagdeegleche Pratik beweist eis, dass legislativ Ajustementen hei mussen gemaach gi fir de Commerce électronique ze vereinfachen, fir en ze encouragéieren a fir en och hei am Land méi ze développéieren. Dës Ajustementen sinn indispensable, wa Lëtzebuerg seng Avance législative géintiwuer aneren europäesche Länner wëllt behalen.

Eng rezente Studie vun Eurostat iwwert d'Utilisatioun vum Internet, d'Sécherheet an d'Confiance heizou an iwwert de Commerce électronique an der EU beweist, dass 53% vun de Leit hei zu Lëtzebuerg hiren Internetzuschloss hunn; an dat ass e ganz gudden Score, well mir si mat deem Score dee sechste vu fofzéng Länner deemools nach an der EU. Wat de Commerce ugeet, brauchen 22% vun de Leit dëst Mëttel fir Commerce ze maachen, wat déi drëtt Plaz ausmécht; bien entendu d'Services financiers ausgeschloss.

Lëtzebuerg huet eng kompetitiv Plaz par rapport zu ganz villen aneren an dat ka fir eis e groussen Atout sinn. Dëst Gesetz ass also eng Adaptatioun, eng Mise à jour vum Gesetz vum 14. August 2000, wat eng Transposition vun enger europäescher Direktiv an dat nationaalt Recht hei bei eis war. Dës Mise à jour baséiert engersäits op enger Serie Propositionen vun der Kommission zu Bréssel, déi eng

Transposition littérale et complète vun deenen Direktive freet, an anersäits op déi Modifikatiounen, déi en nationale Comité, zesummegehallt aus Juristen a Spezialisten aus der Informatik, dee Comité commerce électronique genannt gëtt an deen duerch e Règlement grand-ducal vum 1. Juni 2001 op d'Bee gestallt ginn ass. Andeems all Aspekter betreffend d'Protection du consommateur en matières de commerce électronique an d'Gesetz vum 14. August 2000 ageschriwwen ginn, ass d'Transposition vun der europäescher Direktiv 97/55/CE elo also komplett.

E groussen Deel vun de Modifikatiounen complétéieren oder preziséieren d'Transposition vun den EU-Direktiven 2000/31/CE a 97/55/CE. Déi markantst Modifikatiounen fanne sech um Niveau vun de Communications commerciales non sollicitées erëm. De Renforcement vun der Attractivitéit vum juristeschen Ëmfeld hei zu Lëtzebuerg muss duerch legislativ Ännerungen virgeholl ginn, wat mat dësem Gesetz ganz kloer de Fall ass, fir esou den Développement vum Commerce électronique ze favoriséieren bei eis.

Dësse Projet wëllt also de Verbuet vun de Ventes à perte en matière de commerce électronique liberaliséieren, den Artikel 1135-1, Alinea 2 vun eise Code civil abrogéieren a féiert d'Notioun vum Courtage aux enchères duerch Voie électronique échappant au régime des ventes aux enchères publiques an.

D'Chambre des Métiers ass mat klenger Remarqué mat dësem Gesetzesprojet d'accord. D'Union des Consommateurs huet ebenfalls an hirem Avis eng ganz Rei Propositionen a Virschléi gemaach. D'Chambre de Commerce ass laut Avis vum 3. März géint d'Liberalisatioun vun der Vente à perte, mä begréisst eng Tendenz fir de Secteur vum Commerce électronique awer ferm ze ënnerstëtzen an ze favoriséieren.

De Conseil d'État hat eng Partie Remarques, déi alleguerte vun der Regierung esou iwwerholl gi sinn. Compte tenu heivu bieten ech lech dësse Projet, deen och wichtig fir eis Économie an eis Zukunft ass, wat de Commerce électronique betrëfft, ze ënnerstëtzen, an ech géing zum selwechte Moment och den Accord vun der DP-Fraktioun zu dësem Gesetz ginn.

Ech soen lech merci.

### Discussion générale

**M. le Président.**- D'Wuert huet den Här Lucien Clement.

**M. Lucien Clement (CSV).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll dem John Schummer merci soe fir säin excellente schrëftlechen a mëndlechen Rapport. Ech mengen deem ass näischt bäizefügen. Hien huet alles gesot wat zum Gesetz ze soen ass an ech géif dann och den Accord vun der CSV-Fraktioun ginn.

**M. le Président.**- Den Här Marc Zanussi huet d'Wuert.

**M. Marc Zanussi (LSAP).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wollt hei am Numm vun eiser Fraktioun soen, dass mer dee Projet no den Ausféierunge vum Här Schummer och wäerte stëmmen. Ech erënnere mech nach un d'Diskussiounen ëm d'Gesetz am Joer 2000 iwwert de Commerce électronique. Ech denken, dass d'Entwécklung am Commerce électronique fir d'Lëtzebuerger Wirtschaft ee ganz wichtigen ass, an ech mengen och, dass et eng absolut Noutwendegkeet ass am Beräich vun der Législatioun alles ze maache fir all Kiéiers um leschte Stand vun der Entwécklung ze sinn.

Mir hunn an der Kommission festgestallt, an dat ass och aus dem Rapport vum Här Schummer ervirgaangen, dass et eng ganz komplex Matière ass, dass ee ganz

kompetent Mataarbechter brauch fir déi Dossieren ze suivéieren. Ech mengen, dass mer mat deem Gesetz hei e wichtige Schratt an déi richteg Direktioun gemaach hunn, wëssend dass den Internet, an alles wat mat deem Kommunikatiounsmëttel zesummenhängt, och eng Rei vu Gefore mat sech bréngt; dass et d'Aufgab ass vun der Politik dofir ze suergen, dass et keen Internetgruef gëtt tëschent deenen, déi mat deem Medium kënnen ëmgoen, an deenen, déi et net kënnen maachen. Do ass eng grouss Responsabilitéit, déi d'Politik huet. An der Iwwerzeegung, dass mer am Intérêt vun eis allegeruerten deenen Elementer wäerten nokommen, wëll ech hei nach eng Kéier den Accord vun eiser Fraktioun zu deem doten Text ginn.

**M. le Président.**- Als nächste Riedner ass den Här Fernand Greisen agedroen. Den Här Greisen huet d'Wuert.

**M. Fernand Greisen (ADR).**- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dat meescht wat de Rapporteur hei gesot huet zu dësem Projet kann ech ënnersträichen.

Fir d'éischt wëll ech awer all deenen, déi mat um Projet geschafft hunn, merci soe fir hir Aarbecht.

D'Haaptzil ass et dem Benotzer an dem Verbraucher eng wirksam Protektioun ze garantéieren, Rechtssécherheet ze schafen an engem Gebitt, wat sech mat ëmmer neie Formen vun Aktivitéite rapid weiterentwéckelt. Beréiert gëtt net nëmme den Handel um Internet, mä all Handel, deen um elektronische Wee och iwwer Firmenetzter ofgewéckelt gëtt, sief dat am Inland oder am Ausland. Et betrëfft den Handel tëschent den Entrepreneuren, Privatleie, mat alle Gidder a Servicer, där déi geliiwert ginn an där déi op elektronischem Wee geschéckt ginn. Et betrëfft selbstverständlech och finanziell Transaktiounen, wou d'Sécherheet an d'Vertraulichkeet besonnesch wichtig sinn.

Mat dësem Projet gëtt eng méi genau Upassung un déi europäesch Direktiven an Ausleeunge virgeholl, mam Zil och international Dëngschtleeschungsfirmer aus dem Beräich an d'Land ze lackelen. Dëst war och eent vun den Ziler vum Gesetz vum Joer 2000 wat den ADR matgedroen huet, ob-schonn et du scho kloer war, dass den Text net ausgeräift war an nach viles ongekläert an net definiéiert, also onvollstänneg war.

Den ADR wäert och bei der Ofstëmmung herno zu dësem Projekt Jo soen. D'Bemierkungen, déi den ADR zum Projekt am Joer 2000 gemaach huet, gëllen nach haut. Si betreffen engersäits déi noutwendeg Protektioun vum Konsument an de Schutz vu vertraulechen Donnéeën, international unerkannte Sécherheetstandarden, fir den elektronische Geldverkéier. De Lëtzebuerger Konsumenteschutz huet sech a sengem Avis mat Recht dergéint gewiert, dass Kontrakter, déi iwwer elektronesch Weeër ofgeschloss ginn, net ënnert de Rechtsschutz vum Code civil fallen, also anescht behandelt sollte ginn. D'Regierung huet deem elo Rechnung gedroen.

Anerersäits betreffen d'Bemierkunge vum ADR awer och d'Feeler vun der Regierung wat d'Virbereedung vun eiser Wirtschaft a vun alle Bierger am Land ubelaangt, fir eng Zwouklassegesellschaft an den neie Medien ze verhënnern. Grad um Gebitt vun der Hëllef fir Kleng- a Mëttelbetriber hunn déi verschide Regierungen an der Vergaangenheet net vill opzewiesen. Dobai kann een net genuch op d'Wichtigkeet an op d'Noutwendegkeet hiweisen, dem Mëttelstand eng besser Chance ze gi fir international am Konkurrenzkampf géint déi grouss Betriber bestoen ze kënnen.

Den ADR wäert dësse Projet also matstëmmen. Mir hoffen, dass déi