



ten, Société-anonymmen ze maachen, wat an effentlecher Hand misst si respektiv misst bleiwen.

Mir hunn de Präzedenzfall beim Beispill Lux-Tram, wou, wann e Sozialkonflikt ass a wann iergendee Problem ass, de Minister da soe kann: Jo, mä bon, ech ka mech net amëschen, well et ass eng Privatgesellschaft. An d'Leit, déi do schaffen, déi ginn natierlech och anescht ers behandelt, och wann de Stat 100 % vum Kapital huet. Mir sinn an enger ganz anerer Logik, enger managerialer Logik, enger privater Logik, géint déi ee muss goen.

A Frankräich kënn et deemno wéi och zu engem Referendum iwwert d'Privatisatioun vum Aéroport de Paris zum Beispill. Mir schwätzen och iwwer Fluchhäfen. Mir schwätzen net iwwer eng Tankstell. Et ass scho wierklech bedenklech, datt Fluchhäfen, déi ganz wichteg Aufgaben hunn, y compris Aufgabe vun nationaler Souveränitéit hunn, u sech an d'Hänn vun enger privater Sociétéit mussen iwwergoen. Dat ass eng Tendenz, géint déi ee sech muss wieren. A mir stëmme géint dee Projet de loi.

Ech soen Iech Merci.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - Merci villmools, Här Wagner. D'Regierung huet d'Wuert. Här Bausch, wannechgelift!

#### Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*. - Merci, Här President, fir d'Wuert. Och Merci all den Deputéierte fir hir Bättrëg. Deene meeschte brauch ech näischt ze soen. Ech wëll awer dem Här Wagner soen, datt en awer hei e puer Saachen duerjerneegehait.

Éischtens emol gött hei net duerch deen heite Gesetzesprojet alles privatiséiert, wat um Fluchhafen ass. Dat ass net richtig. Ech wëll drop hiweisen, datt dee ganze Sécherheetsberäich, also d'Fluchlooten, den Tower, d'ANA als staatlech Administratioun eng staatlech Administratioun bleift an datt och d'ANA zoustänneg ass fir d'Sécherheet am Fluchberäich an esou weider, um Fluchhafen, wéi d'Fliger erop an erofgehooll ginn, och wéi se geparkt ginn an esou weider. Déi ganz Kompetenzen, déi déi staatlech national Administratioun ANA hat, huet se behalen.

Dat Eenzezt, wat gemaach ginn ass, datt ass effektiv d'Gesamtgestioun vum Fluchhafen, wat jo eng kommerziell Gestoun ass, well do geet et jo net nëmme dem deen Sécherheetsberäich an deen typeschen, effektiv staatlechen - kann ee soen - Souveränitéitsberäich, mä do geet et och ëm dem Commercen, déi do geréiert musse ginn an esou weider, dat heescht ëm privat Fluchgesellschaften, mat deenen ee muss diskutéieren.

Déi ganz kommerziell Gestoun an d'gesamt Responsabilitéit vum Fluchhafen ass effektiv iwwerschrivven op lux-Airport, wat eng Gesellschaft ass, déi zu 100 % dem Stat och gehéiert, wéi ech hei nach eng Kéier ënnersträichen. An awer dee ganze Fluchhafen, déi eenzel Beräicher ginn iwwer sougenannte Service-Level-Agreementen vun der Gesellschaft lux-Airport erausginn u staatlech Gesellschaften, wéi zum Beispill, wann et ëm d'Sécherheet geet, hei d'ANA, wat dee ganze Beräich ubelaangt vun de Fluchlooten.

Also do ännert guer näischt par rapport zu haut. Dat war och d'Diskussioun, déi ech mat de Gewerkschaften hat, wéi mer déi Conciliatioun haten, déi Mediation haten. Dat ass jo alles och vu jiddwerengem ënnerschrivven ginn, déi Service-Level-Agreementen. Déi Texter sinn entre-temps och längst ënnerzeecht zur vollster Zefriddenheet vun deenen eenzelnen Akteuren um Fluchhafen. Also et kann een net einfach alles hei duerjerneegeheien an da behaupten, hei géife mer elo dee ganze Fluchhafen inklusiv d'Sécherheet un iergendeng Privatgesellschaft ginn, déi dat do géif maachen.

Et ass och net esou, datt duerch dat Gesetz hei de Fluchverkéier liberaliséiert oder de Fluchhafen liberaliséiert gött. Dat ass scho laang geschitt. Dat ass scho virun 10, 15 Joer geschitt. Also deen Zuch, Här Wagner, deen hutt Der verpasst viru 15 Joer, wann Der dat hätt wëlle bekämpfen. Do sinn ech awer ganz bei Iech. Dat ass guer net de Punkt. Mä mir kënnen elo natierlech net maachen, wéi wann dat elo duerch dat Gesetz hei eréischt géif agefouert ginn. Dat gött et scho laang alles, dat ass Realitéit. Et gött kee Beräich an eiser Gesellschaft, dee méi liberaliséiert ass wéi de Fluchverkéier an de Fluchberäich. Wéi gesot, dat ass awer net duerch dat Gesetz hei, wou dat gemaach gött.

Hei maache mer just am Fong déi lescht Etapp vun deene ganze Verhandlungen, déi an där leschter Legislaturperiod waren, vun deene ganze Reformen, déi mer gemaach hunn, fir datt mer deen eenzege Fluchhafen, dee mer am Land hunn, näamlech eisen nationale Fluchhafen och esou opstellen, datt e kann existéieren an deem europäesche Kontext.

An dat huet natierlech och ze di mat der Zertiifikatioun vum Fluchhafen, wéi et hei schonn zu Recht gesot ginn ass, wéi mer déi ganz Prozedur duerchlaf hunn an der leschter Legislaturperiod. Mä wéi gesot, mir privatiséieren net de Fluchhafen duerch dëst Gesetz, éischstens. An zweetens, all déi sécherheetsrelevant Aspekter bleiwen a staatlecher Hand.

An doriwwer eraus gött et jo, niewebäi bemierkt, och nach den iwwergeuerndete Regulateur vun der Sécherheet um Fluchhafen, wat d'Direction de l'aviation civile ass. Et sinn déi schlussendlech, déi bestëmmen, wat um Fluchhafen Saach ass an der Sécherheet, am Sécherheetsberäich. Dat ass och eng staatlech Verwaltung. Also et soll een elo net hei den Däiwel un d'Wand molen. Bei allem Verständnis, wat ee kann hunn, iwwer iwwerméisseg Liberaliséierungsbestriewungen, déi oft an Europa waren an och nach souguer zum Deel do sinn, hei soll een awer net Saache matenee verwieselen, déi net mateneen ze verwiesele sinn.

Merci.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - Den Här Wagner huet nach eng Kéier d'Wuert gefrot.

► **M. David Wagner** (*déi Lénk*). - Merci, Här President. Ech hu guer näischt duerjerneegepucht. Ech hunn och net behaupt, dee ganze Fluchhafen gött privatiséiert. Ech hu justement gesot: Wat jo d'Saach e bësse méi pimentéiert, dat ass, déi national a staatlech Administratiounen, déi bleiwen natierlech bestoen an déi schaffe fir eng Privatgesellschaft, déi u sech dat Ganz iwwerhëlt.

#### (Interruption)

Ma dach, et ass en Outsourcing. Et ass en ëmgedreien Outsourcing, wéi mer dee kennen. A schlussendlech hu mer duerno e Fluchhafen, dee geréiert gött vun enger privater Gesellschaft mat 100 % effentlechem Kapital. A mir sinn herno och an enger Situatioun, wou d'Regierung ka soen, wann et iwwerhaupt zu engem Konflikt ka kommen, datt d'Regierung sech net kann amëschen an eng Société de droit privé.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - D'Regierung freet nach eng Kéier d'Wuert.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*. - Dat ass natierlech net richtig, well wa mer bei deem bliwwen wäeren, wat virdu war, wou d'ANA als staatlech Administratioun de Gestionnaire gewiescht wär vum ganze Fluchhafen, dann hätt dat bedeit, datt mer déi ganz national staatlech Administratioun hätte misse komplett ëmkrempelen. Dann hätt déi missen ufänken, eng kommerziell Kontabilitéit anzeféieren, fir datt se kéint dat alles maachen.

Dat kënn Der Iech jo virstellen, zu wat dat gefouert hätt, datt dat net ganz gutt an der Praxis gaange wier. An hei hu mer just duerch d'Aart a Weis, wéi mir et organiséiert hunn, wat och eng komplett aner Aart a Weis ass, wéi déi meescht aner europäesch Länner et gemaach hunn, derfir gesuergt, datt déi staatlech Administratioun kann an där Form bestoe bleiwen an hir sécherheetsrelevant Aufgabe weider maache wéi virdrun an derniewent awer an der Rei si par rapport zu deenen internationale Regeln, déi et ginn.

Also wéi gesot, dat ass net esou, datt déi Verwaltung, déi ... Wéi soll ech soen? Déi schafft eegestänneg an ass och eegestänneg fir d'Sécherheet zoustänneg. Si muss natierlech garantéieren, an dat ass jo awer normal an deem Kontrakt hei, datt se déi Sécherheetsaufgaben och esou erfëllt, wéi se verlaangt sinn an dem internationale Regimm. Mä dat war virdrun och net anescht. Mä et ass net esou, datt lux-Airport zum Beispill der ANA kann dräischwätzen, wann et drëms geet, de Fluchverkéier ze regelen an esou weider. Dat ass der ANA hir Kompetenz, wéi et se an der Vergaangenheet och war.

Et ass just, datt fir de gesamte Fluchhafen deen, dee muss riichtstoen herno, wann eppes schiffeelt, dat ass lux-Airport natierlech par rapport zu der EASA an esou weider, als Beispill den internationale Regulateur. Mä d'ANA kann hei a voller Autonomie par rapport zu deem Beräich, deen am Kontrakt steet, wat de Sécherheetsberäich ass am Fluchverkéier, voll hir Aufgab iwwerhuelen an ass och eleng responsabel.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - Merci villmools. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7316. Den Text steet am Document parlementaire 7316<sup>2</sup>.

#### Vote sur l'ensemble du projet de loi 7316 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmung fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. Duerno de Vote par procuration. De Vott ass heimat ofgeschloss.

De Projet de loi 7316 ass mat 56 Jo-Stëmme bei 2 Nee-Stëmmen ugehooll.

Résultat définitif après redressement : le projet de loi 7316 est adopté par 58 voix pour et 2 voix contre.

Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp (par M. Laurent Mosar), MM. Emile Éicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo, Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler (par M. Paul Galles) et Michel Wolter ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Eugène Berger, Frank Colabianchi, Mme Joëlle Elvinger, MM. Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mmes Carole Hartmann et Lydie Polfer (par M. André Bauler) ;

MM. Marc Angel, Dan Biancalana, Alex Bodry, Mme Tess Burton, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen et Mme Lydia Mutsch ;

MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, MM. Marc Hansen, Henri Kox, Mme Josée Lorsché, MM. Charles Margue et Roberto Traversini ;

MM. Jeff Engelen, Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser (par M. Gast Gibéryen) et Roy Reding (par M. Jeff Engelen) ;

MM. Sven Clement (par M. Marc Goergen) et Marc Goergen.

Ont voté non : MM. Marc Baum et David Wagner.

Freet d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

#### (Assentiment)

Dann ass et esou decidéiert.

### 5. 7254 - Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire

Mir kommen elo zum Projet de loi 7254, enger Direktiv iwwert d'Erëffnung vun den nationalen Zuchtransportservicer. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech schonn ageschriwwen: den Här Marco Schank, den Här Frank Colabianchi, den Här Yves Cruchten, den Här Jeff Engelen, den Här David Wagner an den Här Marc Goergen.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Carlo Back. Här Back, Dir hutt d'Wuert.

#### Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

► **M. Carlo Back** (*déi gréng*), *rapporteur*. - Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, jo, ech fänken direkt mam Waasser un, well des Kéier gött et e bësse méi ee laangen Exposé hei, wann ech iwwert d'Transpositioun an nationaalt Recht vum véierte Paquet ferroviaire schwätzen.

Dat ass een, wéi gesot, ganz interessante Projet, virun allem fir een, deen elo kuerz derbäi ass. En huet mer och erlaabt, e gewëssene Réckbléck ze maachen an eng Rei Saache feststellen, wéi gesot, datt mer awer och hei zu Lëtzebuerg, muss ech soen, nawell ganz gutt och am europäesche Kontext zuwee kommen.

Mä bon, kommt, mir kommen zrëck op eise Projet!

Den Objet vun dësem Projet de loi:

- d'Transpositioun vun der Direktiv 2016/2370/UE vum Europaparlament a vum Conseil vum 14. Dezember 2016, déi d'Direktiv 2012/34/UE ännert.

Wat ass dodran?

Et geet ëm d'Ouvertür vum Marché vun den nationale schinnegebondenen Transportnetzer fir Reesender, fir Persounen also, an d'Gouvernance vun den Infrastrukture vun der Eisebunn.

An dann een zweete Volet, dee mer och hei uginnt, dat ass d'Zesummeschweessen, also d'Reform vun der nationaler Eisebunns-gesetzgebung.

An ongeféier 15 Joer gouf versicht, de Secteur vum Transport op de Schinnen, Marchandise a Reesender gläichzäiteg, opzemaache fir d'Konkurrenz. Dëst huet véier Paquet-ferroviair mat sech bruecht. De véierte Paquet gouf am Abrëll 2016 fir seng Partie technique adoptéiert. Säu Volet politique gouf am Dezember 2016 adoptéiert. Et ass dëse Volet politique, dee mir hei ëmsetzen. Des Weidere maache mir eng Reform vun den nationale Gesetzestexten, déi sech op d'Paquets 3 a 4 baséieren.

D'Reform vun eiser nationaler Gesetzgebung:

Mat der successiver Ëmsetzung vun dëser europäescher Gesetzgebung huet och eis national Gesetzgebung an engem regelméissegem Rhythmus geännert. Dëst huet mat sech bruecht, datt eis national Gesetzgebung schwéier liesbar gouf. Fir eben des Lektür ze verbesseren an eis Texter och juristesche ofzeséieren, gouf dës Refonte gemaach. D'Texter goufe fusionéiert an ugepasst.

Et handelt sech ëm dräi Gesetzestexten an zwee Reglementen. Den Detail dovunner kënn Der a mengem schrëftleche Rapport ..., an dem Rapport vun der Kommissioun, pardon, noliesen. Ech ginn elo net hei dorobber an.

An enger zweeter Etapp wäerten dann d'Direktiven, déi zum Pilier technique vum véierte Paquet ferroviaire gehéieren, ëmgesat ginn. Dat sinn d'Direktiven 2016/797 betreffend d'Interoperabilitéit vum Schinnentransportsystem an der EU an d'Direktiv 2016/798 iwwert d'Sécherheet um Schinnentransportsystem an Europa.

Éier mer elo am Detail op d'Direktiv 2016/2370 aginn, déi mir hei ëmsetzen, schéngt et mer nëtzlech a wichteg, fir d'Éischt e puer Wuert zum generelle Kontext vun dëser Direktiv am véierte Paquet ferroviaire am Generellen ze soen, well et si jo eng ganz Rei Leit, mengen ech, heibannen, déi d'Chance net haten, dëst an der Vergaangenheet mat ze begleeten.

D'Ambitioun vun der EU resuméiert sech am folgende Saz: « vers un espace ferroviaire unique européen ». D'europäesch Politik betreffend den Transport op de Schinnen huet versicht, esou wéi et schonns an anere Secteure gemaach gouf, eng Harmoniséierung an eng Liberaliséierung vun dësem Secteur erbaizeféieren, dëst iwwer eng Dynamiséierung vun dësem Transportsektor, déi dra besteet, de Marché opzemaache fir méi Konkurrenz an duerch d'Schafe vun engem europäeschen Transportsystem, genannt „Espace ferroviaire“.

Dës Politik huet 1991 ugefaangen, an engem Moment, wou, wéi Der all wësst, dësen Transportsystem sougutt national wéi och europäesch an engem schlechten Zoustand war.

Eng éischt Direktiv hat d'Zil, fir déi jeeeweileg national Eisebunnsfirmen méi onofhängeg vum Stat ze maachen a war an deem Sënn deen éischte Schrëtt a Richtung Trennung vun der Gestoun vum Eisebunnsnetz. Déi Gestoun begräift dann och, wéi gesot, nei Strecken eventuell ze maachen an och den Entretien vum Eisebunnsnetz ze trenne vun der Exploitatioun vum Netz, wat also op de Schinne fiert.

1996 gouf dunn den éischte Livre blanc publié mam Titel « Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires », mat deem d'EU-Kommissioun ugekënnegt huet, an Zukunft méi e breet a kohärent legislativ Arsenal op den Instanzewee ze bréngen, dat heescht déi zukünfteg Approche mat besser openeen ofgestëmmte Gesetzespaketen.

Éischte Paquet ferroviaire: Dat war 2001.

Deen éischte Paquet ferroviaire huet de Wuerentransport, de Fret, liberaliséiert. E schreift och eng legal a fonctionnel Separatioun tëscht dem Gestionnaire d'infrastructure, also dem Schinnennetz, an der Entreprise ferroviaire vir, déi zoustänneg ass, Persounen oder Gidder ze transportéieren.

Zweete Paquet ferroviaire: 2004.

Den zweete Paquet huet d'Liberaliséierung vum Giddertransport iwwert d'Schinnen nach méi wäit ausgebaut respektiv den internationale Giddertransport opgemaach fir d'Konkurrenz. Des Weidere gouf eng Agence ferroviaire européenne kreéiert.

Dann den drëtten Paquet ferroviaire: 2007.

Deen drëtten Paquet huet d'europäesch Schinnennetz fir d'Konkurrenz um internationale Reesenderservice opgemaach an huet de Cabotage agefouert. Dat heescht - Cabotage -, datt d'Reesender kënnen an engem anere Land aus dem Zuch gelooss ginn oder eragehooll ginn an datt dës Firma och muss kënnen Tickete fir dës „kleng“ Cabotage-Strecken an engem anere Land verkafen. Dës Direktiv huet





des Weideren och d'Rechter vun de Passagéier verstärkt.

Dann de véierte Paquet ferroviaire, 2016, vun deem mer haut schwätzen.

Trotz all den europäeschen Harmoniséierungs-efforten ass de Modal Split vum Schinneverkéier bannent Europa ëmmer nach kleng bliwwen.

Mam véierte Paquet ferroviaire, vun deem mir haut schwätzen, hat d'EU-Kommissioun d'Ambitioun, fir d'Qualitéit an d'Performancé vun den nationale Schinnentransportservicer virun allem awer ënnerhalb vun deem ugestriefften Espace ferroviaire européen unique ze verbessern. Dese véierte Paquet sollt déi lescht juristesche, institutionell an eventuell technesch Hindernisser aus dem Wee raumen.

Wéi scho gesot, dese Paquet begräift zwee grouss Voleten: ee Volet technique an ee Volet politique.

De Volet politique, vun deem mer hei haut schwätzen: Hei geet et drëm, datt all Entreprise vum Secteur sech ka fräi an engem anere Land installéieren an do hir Servicer u Reesender offeréieren.

Nei ass an deem Kontext vun deem véierte Paquet zum Beispill och, dass ee Paragraf virgesäit, datt Entreprisé sech un déi national, sozial an Aarbechtsgesetzgebung hale mussen a keen Dumping kënnen bedriewen.

Komme mer elo méi spezifesch zur Direktiv an zu den Dispositiounen vun eisem Projet de loi 7254.

D'Zil vun der Kommissioun:

- d'Ouvertür vum Marché vun den nationale schinnegebonnenen Transportnetzer fir d'Reesender, mam Zil, fir de Konkurrenzdruck an deem Secteur op nationalem Plang ze erhéijen an domat d'Qualitéit an och d'Quantitéit vun dese Servicer ze erhéijen;

- d'Gouvernance vun den Infrastrukture vun der Eisebunn ze verbessern a Richtung fir gläichen Zougang op d'Infrastrukture vun aneren Transportfirmen, aus dem Inland wéi aus dem Ausland.

An der Praxis ass et esou, datt déi meescht national Eisebunnsgesellschaften net nëmme vun hire kommerziellen Transportleeschtunge kënnen liewen - dat wësse mer -, mir brauchen Hëllef vum Stat. An deem Fall schléisse se e Contrat de service public (CSP) mam Stat of. Dat heescht, de Stat gëtt hinnen den Optrag, déi Leeschtungen ze bréngen, déi an dem Secteur gebraucht ginn, a bezilt och e groussen Deel do dervun. Wéi gesot, genau ewéi et och hei zu Lëtzebuerg ass.

An deem Sënn: Dës Direktiv gesäit och esou CSPE vir, déi awer ënner Konkurrenzsituatioun sollen erstallt ginn. Beim ursprénglech vun der Kommissioun proposéierten Text wollt d'Kommissioun hei e gutt Stéck méi wäit goen an d'Attributioun vun dësen CSPen d'office par appel d'offres virschreiwen. Dat konnt awer glécklecherweis verhënnert ginn.

Wat sinn déi nächst Echeancé bei der Liberaliséierung vum Zuchverkéier hei, déi elo ustinn?

- Vum Dezember 2019, also dat ass net méi wäit, u kënnen d'Entreprises ferroviaires Servicer um ganzen europäesche Schinnennetz ubidden.

- Dann, vun 2023 u mussen déi national Staten CSPen iwwer Appel d'offres ausschreiwen, déi allen nationalen europäesche Firmen aus dem Secteur opstinn, ausser - ausser! - déi Fäll, wou eng Attribution directe méiglech ass. Esou ass et de Fall fir Lëtzebuerg.

- Den CSP, deem de Moment a Kraaft ass tëschent dem lëtzebuergesche Stat an der SNCFL bleift bestoe bis 2024. Mä, wéi gesot, wat Lëtzebuerg ugeet, bleift eng Attribution directe ëmmer méiglech.

Erënnere mer drun, datt duerch déi viregt Paqueten nach zwee Akteuren derbäikomm sinn:

- Nieft dem Regulateur an der SNCFL gëtt et och nach déi staatlech Administration des chemins de fer, déi offiziell zoustänneg ass fir d'« répartition des capacités et des tarifications en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 ». Dës Fonctioun iwwerhëlt zu Lëtzebuerg aus Onofhängegkeetsgrënn - weinst der vertikal integréierter Entreprise - net de Gestionnaire vun der Infrastruktur, mä déi vun der CFL (veuillez lire : SNCFL) onofhängeg Administration des chemins de fer.

- Dann, d'Regulatioun vum Marché ferroviaire gëtt vun der ILR, also vum Institut luxembourgeois de régulation gemaach. Mam véierte Paquet kritt de Regulateur awer d'äitlech méi Kompetenzen, notamment en matière d'évaluation de l'équilibre économique vum CSP, dat heescht bei der Attributioun vun deem Kontrakt.

Des Weideren, wat d'Trennung tëschent Netz an Operateur ugeet, schreiwen déi nei Regeln eng nach méi strikt finanziell Trennung vir wéi bis elo.

Elo kommen ech zu der Lëtzebuurger Positioun während de Verhandlungen vum véierte Paquet ferroviaire.

Erlaabt mer da vun deem Punkt vun der Trennung tëschent Netzgestionnaire an den Operateuren ... D'Operateuren, dat sinn déi, déi d'Zich lafe loossen. D'Netzgestionnairen, déi bekëmmere sech ëm d'Netzinfrastruktur an ënnerhalen déi. Elo maachen ech e klengen Ausfluch an d'Kulisse vun de Bréisseler Negotiationsen, déi zu deem véierte Paquet a méi spezifesch zu deser Direktiv gefouert hunn.

D'Kommissioun huet hir Propose vum véierte Paquet am Januar 2013 op den Dësch geluecht. Direkt duerno, am Kader vum Contrôle politique a vun der Subsidiaritéitskontroll, déi all nationaalt Parlament kann ausüben, huet eis Chamber am Mäerz 2013 een zimlech kritisches Avis zum véierte Paquet op Bréissel geschéckt.

Iwwregens net deem éischten zum Thema Zuchliberaliséierung, wéi een dat kann an de Chamberarchiven noliesen. Et gëing och drëm, eiser spezifischer Situatioun als klengt EU-Land Rechnung ze droen.

Och d'Regierung war op där Linn. An de véierte Paquet ferroviaire gouf deementsprechend och am Regierungsprogramm vum Dezember 2013 mat engem kloren Zil erwänt, mat der Demande, eng Deroatioun fir eist Land ze negociéieren. Dëst ass an Zesummenaarbecht mat de Benelux-Länner gemaach ginn, wou gemeinsam Oppositioun zum Projet vum véierte Paquet ferroviaire gemaach gouf, virun allem, datt déi Benelux-Länner op d'Situatioun vun deene kleng Länner verweisen hunn. Dës Aktiounen hunn dann och Erfolleg gehat, an zéng aner Länner hu sech eiser Positioun ugeschloss.

Bei de kritesche Punkten, wou Lëtzebuerg sech agesat huet, stichen der dräi besonnesch ervir, déi ech och elo am Rapport e bësse méi explizitt thematiséieren.

Deen éischten: keng total Lasskoppelung vum Gestionnaire vu Réseau an Operateur. Allgemeng gëtt et, eben och an deem Eisebunnssektor, zwee Typen vu Relatiounen tëschent dem Gestionnaire vum Réseau an den Entreprises, déi ee Service voyageur ubidden.

- Vertikal Integratioun: Déi zwou Entitéiten sinn an enger selwechter Gesellschaft integréiert mat enger juristescher an operationeller Trennung. Dat beschte Beispill, dat gréisste Beispill an Europa ass Däitschland.

- Vertikal Separatioun: Hei sinn déi zwou Entitéiten total getrennt. Dat ass zum Beispill an England de Fall ... an UK, pardon.

Den initiale Projet vun der EU hat virgesinn, datt all Land misst de Modell vun der vertikaler Separatioun unhuelen. Dëst ass der EU awer net gelongen, well de Minister vum Développement durable an Infrastrukture sech derfir mat Erfolleg agesat huet, fir de Begrëff « entreprise verticalement intégrée », esou wéi et zu Lëtzebuerg de Fall ass, an den Text ze kréien, wat him och gelongen ass.

► **Une voix.** - Très bien !

► **M. Carlo Back** (déi gréng), *rapporteur*. - Zweete Punkt: keng obligatoresch Attributioun vun engem CSP - nach eng Kéier: „Contrat de service public“, wat ech virun erklärt hunn - iwwer eng Ausschreiwung.

D'EU huet nach eng Kéier versicht, datt d'CSPE missten iwwer ëffentlech Ausschreiwung vergi ginn. Och hei hat d'EU kee Succès, well eng Rei Länner, an dorënner och Lëtzebuerg, sech mat Erfolleg opposéiert hunn.

D'CSPE kënnen direkt vum Stat attribuéiert ginn. Elo gesäit den Text vir, datt - ech zitieren op Franséisch -: « La directive 2016/2370/UE précitée dispose que la condition du risque de compromis de l'équilibre économique du CSP concerné va autoriser l'attribution directe d'un CSP. » Dës objektiv ekonomesch Analys muss vum Regulateur, also dem Institut luxembourgeois de régulation, virgeholl ginn. Dese Mechanismus spillt net hei zu Lëtzebuerg virun Enn 2024, well den aktuelle CSP tëschent dem Stat an der SNCFL leeft eréischt 2024 aus.

Deen drëtten Punkt: d'Méiglechkeeten, fir den Accès vun externe Firmen op d'Infrastruktur ze limitéieren.

Den drëtten Succès fir Lëtzebuerg besteet doran, datt deem Accès op eis Reseau ka limitéiert ginn ënner gewëssene Konditiounen.

Da kommen ech zum Schluss.

Den Avis vun Statsrot, deem ass vum 24. Juli 2018. De Statsrot hat eng Rei legistesche Remarque gemaach, mä hat dann och fënnel Opérations formelles ausgeschwat.

Am Avis complémentaire vum 26. Mäerz 2019, no den Amendements parlementaires, huet de Statsrot och säin Accord ginn, fir des Opposition-formellen opzehiewen.

Dann zu den Avisa vum de Chambres professionnelles. Do goufen et der zwee:

Den Avis vun der Chambre des Salariés: D'Chambre des Salariés huet an hirem Avis vum 24. Abrëll 2018 dervu profitéiert, hir Positioun zu der Liberaliséierung vum schinnegebonnenen Transport am Generellen ze argumentéieren an drun ze erënneren, ze rappelléieren:

- D'Chambre des Salariés bedauert hei virun allem déi negativ Effeten op Sozial- a Sécherheetskonditiounen;

- dann erënnert drun, datt keng Evaluatioun vun den Effeten vun der Liberalisatioun gemaach gouf;

- kënnt zur Konklusioun, datt d'Liberaliséierung net zu deenen erwënschte Resultater komm ass;

- a gëtt dofir och een negativen Avis zu deser Direktiv a virun allem hirer Ëmsetzung an nationaalt Recht of.

Den Avis vun der Chambre de Commerce: Den Avis vun der Chambre de Commerce gesäit dese Projet de loi par contre positiv a begrëisst och ausdrécklech de Volet „Refonte“ vun der aktueller Gesetzgebung am Sënn vun enger besserer Liesbarkeet.

Domat wier ech dann och um Enn vum Rapport ukomm. Eis Kommissioun huet dese Rapport an der Sitzung vum 2. Mee 2019 ugeholl a proposéiert deemno och deser ganzer Chamber, dese Gesetzesprojet unzehuelen. An deem Sënn ginn ech och heimadder den Accord vun der grénger Fraktioun.

Ech soen lech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - Merci villmools, Här Back. Als éischte Riedner ass den honorabelen Här Marco Schank agedroen. Här Schank, Dir hutt d'Wuert.

## Discussion générale

► **M. Marco Schank** (CSV). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir unzefänke wollt ech dem Rapporteur, dem Kolleg Carlo Back - en ass grad bis eraus -, ee Merci soe fir säi schrëftlechen a mündlechen Rapport an och fir déi ganz ausféierlech Manéier, fir op déi technesch Aspekter vum Text anzegoen.

Mam virleienende Projet setze mer d'Direktiv 2016/2370 ëm. Engersäits ass et d'Ouvertür vum Eisebunns-marché an anerersäits passe mer natierlech dann och eis national Gesetzgebung entsprechend un.

D'Europaparlament huet de 14. Dezember 2016 de véierte Paquet ferroviaire ugeholl, deem de Wee fräi mécht fir eng progressiv Ouvertür vum Marché fir d'Konkurrenz.

Och am EU-Parlament waren d'Diskussiounen net evident, an et war bis zum Schluss net sécher, ob den Text géif duerchgoen.

Erlaabt mer e ganz kuerze Réckbléck.

Am Januar 2013 gouf de Projet am EU-Parlament presentéiert.

Den 21. Mäerz 2013, also och nach ënnert der deemoleger CSV/LSAP-Regierung, hu mer hei an der Chamber ee kritisches Avis motivé ugeholl, deem eng ganz Rei vun Argumenter géint eng generell Liberaliséierung hat, déi de Lëtzebuurger Spezifisitéiten net Rechnung gedroen hätt an de Subsidiaritéitsprinzip net respektéiert hätt.

Zu Recht gouf an deem Avis och drop higewisen, datt eis Legislatioun souwiso deemools scho festgehalten hat, datt d'CFL mussen déi europäesch Reglementatioun respektéieren.

D'Iddi vun engem Espace ferroviaire unique an Europa zënter dem Ufank vun den 90er Joren ass vun der Europäescher Kommissioun verfollegt ginn, hat do d'Zil, eng Dynamiséierung vum Transport duerch d'Konkurrenz ze schaffen.

De Rapporteur ass op déi verschidden Etappen agaangen. Ech ka mer also do een Deel spueren. Just fir ze soen, datt deem éischte Paquet schonn 1998 proposéiert gouf an 2001 ugeholl ginn ass.

Wéi gesot, d'Zil: d'legal fonctionnel Trennung vum Gestionnaire respektiv vun der Entreprise ferroviaire.

Den zweete Paquet, deem 2004 ugeholl ginn ass mat der Liberaliséierung respektiv der Konkurrenz am Beräich vum Fret, vum nationalen an internationale Fret.

An duerno deem drëtten Paquet aus dem Joer 2007, wou d'Konkurrenz opgemaach ginn ass fir de Passagéiertransport.

De véierte Paquet ferroviaire aus dem Joer 2016, iwwert dee mer haut schwätzen an ofstëmme wäerten, soll dann, wéi gesot, eng lescht Etapp fir d'Liberaliséierung vum Marché ferroviaire si mat der Ambitioun, d'Qualitéit an d'Effikasitéit vun de Servicer ze verbessern doduerch, datt juristesche, institutionell an technesch Hindernisser aus dem Wee geraumt ginn.

Här President, et gouf scho gesot: Et gëtt hei e puer Aspekter, déi wichteg sinn, fir eise Lëtzebuurger Spezifisitéite Rechnung ze droen:

- keng komplett Entkoppelung tëschent dem Gestionnaire an dem Operateur. Am initiale Projet vun der Kommissioun war esou een „unbundling“ virgesinn, mä elo ass en net méi obligatoresch, fir ebe grad d'Iwwerliewe vun Eisebunns-gesellschaften an de kleng Memberstaten ze garantéieren;

- zweetens, keng obligatoresch Attributioun vun de Contrats de service public duerch Appel d'offres. Domat kann eise Modell vum Service public national gehale ginn. Elo ka bei eis eng objektiv ekonomesch Analys gemaach gi vum ILR, fir d'Attributioun vum Contrat de service public ze autoriséieren. Dat geschitt bei eis och net virun 2025, well den aktuelle Vertrag tëschent Stat an CFL ass bis de leschten Dezember 2024 (veuillez lire : den 31. Dezember 2024) a Kraaft;

- an dann, drëtzens, d'Méiglechkeet, den Accès op d'Infrastruktur ze limitéieren. Den Artikel 11 Paragraf 5 gëtt de Memberstaten d'Méiglechkeet, den Accès op d'Infrastruktur ze limitéieren am Fall vun Exklusivrechter fir de Passagéiertransport - dat ass och scho gesot ginn - duerch de Contrat de service public, dee virun 16. Juni 2015 ofgeschloss gouf, wat fir Lëtzebuerg de Fall ass.

Här President, ech wollt op deser Plaz awer och nach e puer Gedanke viruginn, déi sech d'Gewerkschafte vun den Eisebunner zum Paquet ferroviaire maachen an déi net fir d'Lescht och vum Syprolux u mech erugedroe goufen. Just dräi, véier Iwwerleeungen.

Den „social dumping in rail“ ass zum Beispill ee Schlagwuert, dat illustriert, firwat d'Gewerkschafte dem Liberaliséierungswëllen, also dem Paquet ferroviaire, kritesch géigeniwwer-stoung respektiv -stinn. Net fir d'Lescht leeën d'Gewerkschafte besonnesch e Wäert op d'Formatioun. Dës muss, genee wéi d'Sécherheet vum Personal an dem Client, iwwer allem stoen.

A puncto Outsourcing sinn d'Gewerkschafte der Meenung, datt och hei zu Lëtzebuerg am Beräich Eisebunn ee Maximum soll „in house“ vergi ginn an datt de Recours op Interimsleit net däréi opkomme beziungsweis net op eisebunnspezifesch Beruffer däréi ausgedeeent ginn.

An a puncto „Voyageurs“ an „Gestion infrastructure“ ass fir d'Gewerkschafte och d'Attribution directe am Zesummenhang mat engem gudden Contrat de service public iwwer 2023 eraus deem eenzege Garant fir ee qualitativ héichwäertegen ëffentlechen Transport.

An da soen d'Eisebunns-gewerkschafte och, datt a puncto Wuerentransport Europa misst derfir surgen, datt de Prinzip vum Pollueur-payeur duerchgesat gëtt. Soulaang de Stroosentransport net méi restriktiv behandelt géif ginn, hätt eng Eisebunn keng Chance a géif weider Parts de marché verléieren. Esou wäit d'Iwwerleeunge vun de Gewerkschafte.

Här President, zum Schluss erlaabt mer awer nach eng oder zwou Remarken zum Eisebunnsverkéier. Wann ee mam Zuch op d'Schaff fiert, dann erlieft ee jo ëmmer erëm, datt deem een oder aneren Zuch net pünktlech ass respektiv ...

(Interruption par M. François Bausch)

Jo?

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*. - Dierf ech lech eng Fro stellen?

► **M. Marco Schank** (CSV). - Jo.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*. - Den Här Bausch, wannechgelift.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*. - Ech wollt den Här Schank just froen, en huet mer do elo alles virgelies, wat de Syprolux gesot huet zu der europäescher Liberaliséierung; wat ech iwwregens alles deelen.

► **M. Marco Schank** (CSV). - Mhm.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*. - Mä ech wollt awer froen: Wat ass dann awer der CSV hir Meenung





zu deene Punkten? Respektiv wéi war et dann historesch gesi virdru bei deenen éischte Paquet-ferroviairen, déi ënner Ärer Responsabilitéit gemaach gi sinn? Well ech hunn hei eppes geännert.

Ech wéisst awer duerfir gär ... Et geet mer net drëms, hei e Communiqué yrizeliesen. Da wéisst ech awer och gär, wat Är Meenung zu deem Thema ass.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Majo, ech wäert herno och soen, datt mir dee Projet selbstverständlech stëmmen, aus deene Grënn, déi ech och virdru gesot hunn. Mä et war mer awer wichteg, och eng Rei Iwwerleeungen, déi d'Gewerkschafte sech zu deem Sujet maachen, ze soen. An Dir sot jo selwer, Dir géift déi deelen.

(**Interruption**)

Däerf ech vläicht eng Fro och lassginn oder déi eng oder aner Remark nach lassginn am Kontext vum Eisebunnsverkéier hei zu Lëtzebuerg, wann den Här Minister mer herno vläicht och kéint dorop äntwerten?

Ech wollt nach eng Kéier drop hiweisen, datt mir als CSV déi héich Investissementer begrëissen, déi passéieren, zum Beispill den Ausbau vun der Stater Gare oder och déi nei Zuchlinn Lëtzebuerg-Beetebuerg, a virun allem och nieft enger geplanter globaler Verbesserung vun der Qualitéit vun den CFL mat manner Retarden, mat manner Ausfäll, an dat fir den Zäithorizont 2024. Dat hunn ech viru Kuerzem och an der Äntwert vun enger Question parlementaire, ech mengen, et war déi vum Här Engelen, gelies.

An eben an der Äntwert op eng entspreichend Question parlementaire huet de Mobilitéitsminister och ... Do geet rieds vum Aktionsplang „Pénktlechkeet“, deen op der ganzer CFL soll agesat, koordinéiert an iwwerwaacht ginn. Dësen Aktionsplang soll ënner anerem regelméisseg gespeist gi mat de Resultater, Analyse vun de Grënn fir déi verschidde Verspéidungen an Ausfäll op dese verschiddene Linnen.

An ech wollt an deem Kontext och d'Proposition maachen, fir vläicht déi Responsabel vun dësem Aktionsplang vun den CFL eemol an d'Mobilitéitskommissioun ze invitéieren, fir den Deputéierten och Eenzelheete vun deem Plang virunzeginn.

(**Interruption par M. le Ministre François Bausch**)

Gelif?

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Déi waren an der Kommissioun, Här Schank, fir dat alles virzestellen.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Mir hunn awer eng Partie Eenzelheeten deemools nach gefrot gehat. An ech hätt nawell gär gehat ... Jo?

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Et war kee Vertrieder vun der CSV do an där Kommissioun.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Ech wëll just soen, datt ech och nach duerno mat de Responsabele vun den CFL geschwat hunn ...

(**Brouhaha**)

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- ... de Bericht kucke goen!

► **M. Marco Schank** (CSV).- ... an ech gären Informatiounen dozou gehat hätt.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Bis um Schluss, déi lescht fënnf Minutten ass een erakomm vun lech.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Den Här Schank huet d'Wuert.

(**Brouhaha**)

► **Mme Martine Hansen** (CSV).- Majo neen, wéi esou dacks!

► **M. Marc Lies** (CSV).- Well erëm Reunionen openeegefall sinn.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Jiddweree kann eng gutt Ursach hunn, fir net do gewiescht ze sinn. Ech wëll just soen ...

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Dat ass mir egal! Ech wollt lech just soen, datt mer dat gemaach hunn.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Dat ass ganz ...

► **Mme Octavie Modert** (CSV).- Ech wëll just soen, datt d'Chamber erëm eng Kéier soll oppassen, wivill Kommissiounen se openeeleet.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Oh, sot!

(**Brouhaha général**)

► **M. Marco Schank** (CSV).- Ech mengen trotzdeem, datt et sënnavoll wier, nach eemol drop anzegoen, well sech eng ganz Partie Froe stellen, och d'Leit dobause sech eng ganz Partie Froe stellen. Émsou méi begrëissen ech, datt et schonn eemol gemaach ginn ass. Ech géif mer awer wënschen, datt dat dann nach eemol géif gemaach ginn.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Et war virun engem Mount.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Well besonnesch ... Et ass ee Punkt, deen ech awer nach zum Schluss wollt opwerfen, ...

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Den Här Lies kount fënnf Minutte virum Schluss.

(**Interruption**)

► **M. Marco Schank** (CSV).- ... dat ass dee vun der Kommunikatioun a vun der Informatioun. Ech erënnere mech, datt mer scho virun zwee oder dräi Joer iwwert déi berüümt Tablets rieds haten, déi d'Zuchbegleeder solle kréie respektiv Leit op de Quaieren, an dëst a Verbindung mat enger entspreichender Leitzentral, fir datt d'Leit uerdentlech informéiert ginn. An dat ass bis elo nach ëmmer net geschitt.

Ech hu mer de Moien erlaabt, Här Minister, de Kontroller am Zuch ze froen, wou dat dru wier. En huet mer gesot, si hätte se eng Kéier kritt a se wieren erëm ewechkomm. De System ass also nach net operationell. Fir d'Éischt wier et d'Hardware, duerno d'Software, déi net funktionéiert hätt.

An ech wollt einfach froen, wéi wäit datt mer do sinn, ob dat drop an drun ass, datt elo dann d'Zuchbegleeder mat deenen Tablets equipéiert ginn, a wéi dat da soll entspreichend virugeen.

Zum Schluss, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wollt ech dann och soen, datt dee Projet, dee mer haut stëmmen, eng grouss Bedeutung huet fir den Eisebunnsverkéier hei zu Lëtzebuerg an ech wollt dann och den Accord vu menger Fraktioun dozou ginn.

Merci.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Schank. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Frank Colabianchi. Här Colabianchi, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Frank Colabianchi** (DP).- Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, d'Liberaliséierung vum europäesche Schinneverkéier an d'Schafe vun engem gemeinsamen europäesche Raum vum Zuchverkéier ass ee vun de Mammutprojete vun der Europäescher Unioun. Vum Enn vun de 70er Joren un huet sech de politesche Wëllen erauskristalliséiert, den deemolege Verfall vun der Part modale vum Zuch zugonschte vum Auto a vum Fliger opzehalen an den Zuchverkéier an Europa nei ze dynamiséieren.

No éischten Direktiven ufanks den 90er Joren huet dëse Prozess lues a lues u Vitess gewonne mam éischte sougenannte Paquet ferroviaire am Joer 2001. Deem sinn da bekanntlech 2004, 2007 an 2016 dräi weiderer nokomm, soudass mer haut beim véierte sinn, an deem d'Qualitéit an d'Effizienz vum Zuchverkéier am Mëttelpunkt stinn.

Och wa mer aktuell an enger Situatioun vum Schinneverkéier sinn, déi sech duerchaus e gutt Stéck ënnerscheet vun där vu viru 40 Joer, huet sech awer de Besoin, den Zuch ze stäerken, absolutt net verännert. Deemools huet den Trafic op der Schinn, souwuel wat den Transport vu Wuere wéi och vu Passagéier ubelaangt, ofgehall, dëst aus ënnerschiedleche Grënn.

Déi national Netzer waren deelweis ofgekapselt vuneneen. Déi europäesch Landschaft war zerstückelt, an esou war et méi einfach, iwwert d'Strooss an d'Loft ze reesen an Handel ze bedreiwen. Deemools war d'Situatioun also déi, dass den Zuch zum alen Eise gehéiert huet, net méi attraktiv war, an et hätt ee kënne mengen, d'Zukunft géif exklusiv dem Fliger oder dem Auto gehéieren.

Haut si mer an der ëmgedréierter Situatioun, an dat ass da wuel d'Ironie vun der Geschicht. Haut wësse mer: Den Zuch huet och eng ganz wichteg Roll ze spillen, besonnesch op europäeschem Niveau. Et ass zum engen natierlech eng Fro vum Klima- an Ëmweltschutz. Den Transportsektor ass fir e groussen Deel vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen verantwortlech, an den Zuch ass heibäi mat dat propperst Verkéiersmëttel, dat mer hunn.

Et ass also evident, dass mer e Maximum vum intraeuropäesche Giddertransport iwwert d'Schinn sollen oder souguer mussen ofwéckele.

len. Gläichzäiteg brauche mer och gutt Verbindungen a Saache Passagéierzich tëschent de groussen europäesche Stied a Regiounen, fir den Zuchtourismus ze fërderen. D'Entwécklung vun engem gemeinsamen europäesche Raum vum Zuch ass elementar.

Nieft klimateschen Aspekter stellt de Schinneverkéier och e wichtegen Deel am Prozess vun der europäescher Konstruktioun an der Vernetzung tëschent de Memberstaten duer. Déi grenziwwerschreidend Mobilitéit ass jo eng vun de grondleeënden Iddien vun Europa. Si ass net nëmmen d'Voraussetzung vum europäesche Bannemaart, deen duerch e besser vernetzte Réseau dynamiséiert ka ginn an derzou bäidréit, dass d'EU wirtschaftlech méi zesummewuesse kann. Si ass och eng Manéier, de Bierger, a besonnesch de Jonken, Europa méi no ze bréngen an den Austausch tëschent de Bierger an Europa ze fërderen.

D'Verdieuung vum Espace ferroviaire européen ass dowéinst fir eis als DP e wichtegt Element, fir d'Erausforderungen, mat deenen d'EU haut konfrontéiert ass, sief et op klimateschem, wirtschaftlech oder gesellschaftlech Niveau, unzegoen. Beméiungen, fir den europäeschen Zuchverkéier ze liberaliséieren, mam Zil, de grenziwwerschreidende Verkéier an Transport ze fërderen an déi technesch Interoperabilitéit ze verdéiwen, kënne mir also nëmme begrëissen.

Och déi Lëtzeburger Regierung ass sech dësem enorme Potenzial vum Zuch innerhalb vum Land an iwwert d'Grenzen eraus beim Fret a beim Passagéiertransport bewosst. Den Ausbau vun den Infrastrukturen an d'Investissementen an d'Schinn leien dowéinst och op engem Rekordniveau. Vun de 625 Milliounen, déi eleng dëst Joer an d'Mobilitéit investéiert ginn, kommen der ronn 320 dem Zuch zegutt. Iwwert den Zäitraum vun 2018 bis 2022 sinn 1,8 Milliarden Euro eleng fir d'Schinn virgesinn. Déi Zuele schwätze fir sech.

Als DP sti mir voll a ganz hannert dëser Politik a sinn och op europäeschem Niveau komplett fir e weideren Ausbau vun der grenziwwerschreidender Infrastruktur, wat den Zuch ugeet. Gläichzäiteg, an dat wëll ech ënnersträichen, huet et kee Wäert, eng Liberaliséierung op Plazen ze forcéieren, op deenen et kee Sënn ergëtt. Lëtzebuerg ass esou eng Plaz, an do besteet, mengen ech, och keen Zweifel doriwwer hei an dëser Chamber.

Et ginn eng sëllegen Argumenter géint eng Liberaliséierung vum Lëtzeburger Schinnereseau an deenen Effekter, déi domadder verbonne sinn. D'Gréisst vum Land ass hei natierlech d'zentraalt Argument. De Lëtzeburger Marché ass ganz einfach vill ze kleng fir ënnerschiddlech Akteuren, besonnesch am Persounentransport. Méi Konkurrenz hätt also net den erwünschten Effekt, de Marché méi dynamesch a méi effikass ze maachen.

Dernieft ass och d'Situatioun vun den CFL zu Lëtzebuerg eng aner wéi déi vu groussen Firmen an anere Memberstaten. Déi vun der Kommissioun gefuerdert Mesuren hätten op alle Fall negativ Auswierkungen op dës historesch Gesellschaft gehat. Dës Mesurë betreffe virun allem den Decouplage tëschent dem Gestionnaire vum Réseau an der Bedreiwfirm; d'Obligatioun, fir d'Service-public-Kontrakter eng Ausschreiwung missen ze organiséieren, an d'Méiglechkeet, den Accès zur Infrastruktur ze begrenzen.

Déi virlescht Chamber huet dëst d'selwecht gesinn an och eng deementspriechend Resolutioun ugehall, fir eng Ausnameregulung fir Lëtzebuerg an deem Kader ze kréien. An och déi viereg blo-rout-gréng Regierung huet sech derfir staarkgemaach.

Lëtzebuerg huet Alliierter fir seng Positioun bei deenen anere Memberstate gesicht, fir d'Éischt iwwert de Benelux, dëst mat Succès. An dunh hunn och weider Länner eis Positioun ënnerstëtzt. An deem Sënn si mir als DP natierlech immens frou, haut dëse Projet ze stëmmen, an deem Lëtzebuerg déi gefroten Drogatiounen kann applizéieren an déi genannte Mesuren net brauch ëmzesetzen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren a ginn am Nimm vun der Fraktioun vun der Demokratescher Partei den Accord zu dësem Gesetzesprojet, ouni selbstverständlech ze vergiessen, dem Rapporteur Carlo Back Merci ze soe fir säin exzellenten an ausféierleche schrëftlechen a mëndleche Rapport.

Merci.

► **Une voix**.- Très bien !

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Colabianchi. Nächsten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Yves Cruchten. Här Cruchten, wannechgelift.

► **M. Yves Cruchten** (LSAP).- Här President: „Die Sozialisten werden weiterhin in den Aus-

bau des Eisenbahnnetzes investieren. Neue schienengebundene Verkehrswege müssen geplant und realisiert werden. Diese stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar.“ Esou heescht et am Wahlprogramm vun der LSAP bei de leschte Chamberwahlen. Am Regierungsprogramm steet ënner anerem: « Au vu de la stratégie du MoDu 2.0, les investissements pour tous les modes de transport et en particulier pour le ferroviaire sont maintenus à un niveau très élevé. De même, des moyens pour accélérer la réalisation des travaux en question seront recherchés. » Ech hunn lech dës Auszich zitéiert, fir nach eng Kéier ze ënnersträichen, wéi eng Importenz net nëmme meng Partei, mä d'ganz Regierung der Bunn bäimoost.

D'Eisebunn ass een zentraalt Element an enger Mobilitéitsstrategie, déi als Zil huet, de Modal Split ze verbessern, an zwar an deem Sënn, dass bis d'Joer 2025 22 % vun alle Weeër op a vun der Aarbecht solle mam ëffentlechen Transport zrëckgeluecht ginn, an dass de Prozentsaz vu Schüler, déi mam Auto an hir Schoul fuere respektiv gefouert ginn, vun 39 % op 20 % soll erofgoen, eng Mobilitéitsstrategie, déi als weidert Objektiv huet, d'Attraktivitéit vum ëffentlechen Transport ze verbessern.

Fir dass d'Eisebunn hir Roll beschtméiglech erfëlle kann, muss si optimal funktionéieren, fir leschten Enns dee beschtméigleche Service, souwuel quantitativ wéi och qualitativ, kënnen ze offéieren. Dëst setzt natierlech viraus, dass de reglementaren, de gesetzleche Kader stëmmt. Do komme mir als Chamber an d'Spill. Do sti mir dann an der Verantwortung. An an deem Kontext si mir dann och scho bei deem ominöse véierte Paquet ferroviaire, iwwert dee mer elo schonn eng gutt hallef Stonn hei diskutéieren.

D'Zil vun der Europäescher Kommissioun ass et, säit elo scho méi wéi 20 Joer, de Schinnentransport duerch d'Opmaache fir d'Konkurrenz op nationalem an europäeschem Niveau ze dynamiséieren. Éischt Beméiungen an déi Richtung goufe vun engem Espace ferroviaire européen unique an den 90er Jore gemaach. An dee ganze Rescht vum Historique, dee kann ech mer elo erspueren, well meng Virriedner, souwuel den Här Colabianchi wéi och de Rapporteur, den Här Back, an och den Här Marco Schank waren alleguerten op den Historique vun deenen eenzelne Paquet-ferroviairen agaangen. An ech mengen, dass et net vill Sënn mécht, fir dat nach eng véierte Kéier ze widerhuelen.

Mä ech kéim dann zum Schluss vun deem véierte Paquet, der virleefeg leschter Etapp vun de Liberaliséierungspläng vun der Europäescher Kommissioun. Dee gouf 2013 presentéiert, dräi Joer méi spéit adaptéiert an haut solle mer en dann an dat nationaalt Recht ëmsetzen.

Konkret sollen duerch de véierte Pak lescht juristesche, institutionell an technesch Obstacleen aus dem Wee geräumt ginn. Déi europäesche politesche Verantwortlech erhoffe sech vun den decidéierte Moossnamen eng Verbesserung vun der Effizienz a vun der Qualitéit vun den Eisebunnsdëngschter. An un dësen Objektiv ass prinzipiell näischt auszesetzen. Méi Effizienz a virun allem besser Konditiounen fir d'Usagere genee ewéi fir d'Personal sinn alles Elementer, déi mir als Partei selbstverständlech matdroen an entspreichend Moossnamen och mat béiden Hänn ënnerschreiwé kënnen.

Mä iwwert de Wee respektiv iwwert d'Ausriichtung vu verschiddene Mesuren hate mir an hu mir aner Vuen ewéi d'Europäesche Kommissioun. Dat betrëfft net nëmmen den Transportsektor, mä och nach ganz vill aner Beräicher.

Generell gesi mir als LSAP deen Dogma, dass d'Liberaliséierung vun enger Dëngschtleeschung automatesch zu méi Effizienz an zu méi Qualitéit féiert, deen Dogma gesi mir méi wéi skeptesch, an d'Praxis gëtt eis do och méi wéi recht.

(**M. Mars Di Bartolomeo prend la présidence**.)

Et brauch een net wäit sichen ze goen an et kann een einfach beim Eisebunnssektor bleiwen. Huele mer d'Beispill vu Groussbritannien. D'Liberaliséierung vum Zuchverkéier war op der Insel, fir et einfach auszedrücken, eng Katastroph. D'Onpénktlechkeet an d'Ausfäll vun Zich hunn dramatesch zougehall. Méi dramatesch war awer, dass d'Zuel vun den Accidenter zougehall huet, dat opgrond vu füttissem alem Material, wat d'Konsequenz vu feelenden Investitiounen war, oder opgrond vu mënschleche Feeler, déi d'Konsequenz vun enger restriktiver Personalpolitik waren. Ganz dacks geet dee Phenomeen vun der Liberaliséierung eben op d'Käschte vun de sécherheetstechneschen an de soziale Standards. Wann eppes duerch de Liberaliséierungswëlle gesteigert gëtt, dann ass dat a ganz ville Fäll de Kontostand vun e puer weënegen, an zwar op d'Käschte vu ganz villen.





Derbäi kënnt, dass d'Propose vun der Kommissioun, dat ënnerstellen ech hir elo emol hei a menger ganzer Naivitéit, gutt gemengt sinn, trotz hirer Léift fir d'Liberaliséierung, an zwar am Sënn, dass si dorobber ofzilen, fir enger méiglechst grousser Zuel vun EU-Bierger hiert Liewe méiglechst besser ze maachen. Bei de Beméiungen, déi entspreichend Regeln opstellen, kann et dann awer emol virkommen, dass dës fir dat eent Land manner favorabel si wéi fir en anert.

Bei 28 Memberstate verwonnert dat net an et ass och net iwwerraschend, dass déi speziell Situatioun vu kleng Länner, sief et geografesch oder demografesch kleng oder béides, net esou berücksichtegt gëtt, wéi dat zum Beispill bei grouss Länner de Fall ass. An deem Fall, dem véierte Paquet ferroviaire, war dat esou eng Situatioun. An ech kann dem Schluss virgräifen, well mer all wëssen, wéi et ausgaangen ass. An deem Dossier huet eis Chamber an och eis Regierung hire Match gemaach. E ganz gudder Match hunn awer och, dat däerf een hei net vergiessen ze soen, d'Gewerkschaften hei am Land, zesumme mat hiren europäesche Kolleegen, gemaach.

Lëtzebuerg huet schonn Ufank 2013, ier de legislative Projet sollt am Transportconseil eng éischte Kéier diskutéiert ginn, eng kloer Positioun geholl, eng Positioun, déi strikt géint verschidde staark contestéiert Punkte war. Zu dësen Punkten hunn déi geplangten Trennung vun der Gestéioun an der Exploitatioun vum Réseau gezielt genee ewéi déi proposéiert Obligatioun fir en Appel d'offres, fir e Contrat de service public ze verginn.

Wieren haaptsächlech dës zwee Punkten esou ëmgesat ginn, wéi d'Kommissioun dat wollt, wier et zu enger perverser Situatioun komm, wou e System, dee jo gutt funktionéiert, hätt missen duerch e System ersat ginn, dee manner gutt wär. Oder fir et anescht auszudrücken: Dëse Paquet wier fir eist Land eigentlech eng Katastroph gewiescht. Dat hätt näamlech d'Dier grouss opgemaach fir auslännesch Bunnbedreiwer, déi vill méi grouss si wéi eis CFL. Dës hätten ouni Problem sech déi Strecke kënnen ënnert den Nol rappen, déi wirtschaftlech am interessanteste sinn, a fir den nationalen Operateur wieren dann nëmmen nach déi méi onrentabel Strecke Rescht bliwwen. Deen ee kritt de Kuch an déi aner kréien d'Grimmelen.

D'Konsequenzen, déi dës Situatioun fir déi Beschäftegt vun der Eisebunn an domadder verbonne fir eist ganz Land gehat hätt, brauch ech hei wuel net am Detail auszuféieren. Den Här Schank hat et ewell a senger Ried gesot: D'Chamber hat e ganz kritisches Avis motivé formuléiert, wou se drop higewisen huet, dass déi proposéiert Dispositiounen de Lëtzeburger Spezifisitéiten net géife Rechnung droen oder de Subsidiaritéitsprinzip géife verletzen.

D'Regierungskoalitioun, déi aus de Wahle vum Oktober 2013 ervirgaangen ass, huet an hirem Koalitiounsaccord festgehalen, dass si sech géif fir eng dauerhaft Derogatioun vum spezifesch Statut vun den CFL asetzen. An d'Regierung, dat muss ee betounen, huet hiert Wuert gehalten. Si huet gezielt no politeschen Alliéiert fir hir Positioun gesicht, fir d'Éischt um Benelux-Niveau, duerno doriwwer eraus, soudass schlussendlech, mengen ech, eng gutt zéng aner Länner am Ministeschconseil op der Säit vu Lëtzebuerg stoungen, mam Resultat, dass de Paquet a senger ursprénglecher Form konnt däitlech entschärft ginn. Ouni Zweifel hätt hien zu Loun- a Sozialdumping, zu Aspuerungen op d'Käschte vun der Sécherheet a vum Personal geneesou wéi zu engem europawäite Chaos bei den Tariffer gefouert.

Esou wäert och an Zukunft nach déi sougenannt vertikale Integratioun vum Gestionnaire vum Réseau a vum Operateur méiglech bliwen, dat heescht, dës zwee mussen och zukünftig net komplett onofhängeg ee vun deem anere funktionéieren. Och mussen déi effentlech Déngschtleeschungsverträge, déi ominéis Contrats de service public, net obligatoresch effentlech ausgeschriwwen ginn, mä eng direkt Attributioun bleift dann nach ëmmer méiglech.

Wichtig fir Lëtzebuerg a fir d'CFL ass och, dass am Fall, wou Exklusivrechter via Contrat de service public zougestane goufen, den Zougang zur Infrastruktur fir aner Bedreiwer kann ageschränkt ginn. Besonnesch wichtig fir eis als LSAP ass awer dann den ofgeännerten Artikel 4 vum Règlement, deem elo d'Obligatioun virgesäit, dass all d'Sociétéite mussen konform zum Sozial- an Aarbechtsrecht agéieren. Esou soll all Abus a Sozialdumping verhënnert ginn.

Op dëser Plaz wëllt ech dann eng kleng Klamer opmaachen. De 26. Mee viele mer en neit Europaparlament. Verschidde Sondagë soe viraus, dass et wäert zu engem Ruck no riets kommen an dass populistesch, EU-kritesch an EU-feindlech Parteien wäerten zouleeën. Dat

héieren déi Hären hei op menger Rietser vläicht gären, mä et ass nach net esou wäit. A wann et esou wäit kéim, dann hätt dat sécherlech net nëmmen ee Grond.

Natierlech funktionéiert net alles zum Beschten an der Europäescher Unioun. Natierlech gëtt et vill Chantieren. Dat alles stëmmt, mä d'Argumenter, déi ëmmer erëm vun de Populiste benotzt ginn, dass d'Europäesch Unioun ondemokratesch wier, dass Bréissel alles vun uewen erof géif diktéieren an dass déi eenzel Länner net kéinte matdiskutéieren an decidéieren, sinn definitiv falsch. Dat weist, an dorobber wëllt ech jo hei eraus, ganz kloer dësse Projet, dee mer haut stëmmen.

De véierten Eisebunnspak war ursprénglech, ech soen et elo emol, eng Katastroph, dee weder fir déi Beschäftegt nach fir d'Clienten vun der Bunn Avantagé bruecht hätt, ganz am Géigendeel. Mä mat vill politeschem an diplomateschem Asaz ass et gelongen, däitlech Verbesserungen ze erreechen. Dat ass ganz praktesch an demokratesch gelieft Europa. An et ass och e gutt Beispill fir deenen entgéintzhalen, déi ëmmer erëm bekloen, dass zu Bréissel géif iwwer eis Käpp ewech decidéiert ginn.

Fir ofzeschleissen erlaabt mir awer, drun ze erënneren, dass, wa mir elo dëst Gesetz gestëmmt hunn, eng nächst Erausfuorderung a Saache Mobilitéit virun der Dier steet, d'Afféiere vum gratis effentlechen Transport. Dës Initiativ, déi, ech wëll dat awer nach eemol ënnersträichen, op der Mëscht vun der LSAP gewuess ass, stellt, net nëmmen, awer och, d'Eisebunn viru grouss Erausfuorderungen, an dat steet ausser Fro.

Ech hu keen Zweifel, dass eis Regierung, zesumme mat alle concernéierten Akteuren, dës Erausfuorderung beschtens wäert meeschten. An ech kann lech elo an hei versécheren, dass meng Partei och bei dësem Projet alles wäert maachen, fir dass déi Reform keng No-deeler fir d'Personal vum Transportsektor wäert hunn. Domadder wëllt ech dann och den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet ginn an ech wëllt natierlech zum Schluss net vermessen, fir dem Här Back villmools Merci ze soe fir seng zwee Rapporten.

Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président de séance.* - Merci och. An nächsten ageschriwene Riedner ass den Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Jeff Engelen** (ADR). - Merci, Här President, fir d'Wuert. Léif Kolleginnen a Kolleegen, fir unzefänke vun eiser Säit aus dem Här Carlo Back en häerzleche Merci fir säi mëndlechen a schrëftleche Rapport zum Projet betreffend déi sougenannte véiert Upassung zur Liberaliséierung vun eisebunnsmat, dat heescht der Trennung vum Schinnennetz an der Exploitatioun an domat verbonnen och d'Opmaache fir d'Konkurrenz.

Dësse Projet berout op enger europäescher Direktiv, déi ewell zrëckgeet op d'Joer 2004. Et geet hei ëm d'Liberaliséierung vun dem Service vun der Eisebunn, engersäits d'Infrastruktur an anerersäits d'Bedreiung. Ab Dezember 2019 ass d'Méiglechekeet vun dëser Ouvertür ginn duerch d'Submissionen op méi Gesellschaften oder op eng, jee nodeem, an ab dem Joer 2023 ass et laut EU-Direktiv da Pflicht, dass se och international ausgeschriwwen mussen ginn, mat Ausnam vun de besteende Kontrakter. An dat ass fir Lëtzebuerg bis den 31. Dezember 2004 (veuillez lire : 2024) geséichert iwwert den CSP, Contrat de service public.

Mä Lëtzebuerg huet dräi Ausnameregulungen ausgehandelt, an dat ënnert der Mathëlef vun de Benelux-Staten an nach siwen anere Länner, déi sech dësse Länner ugeschloss hunn. An dës Ausnameregele sinn: éischstens, keng komplett Trennung tëschent Gestionnaire an Operateur; zweetens, mir si fräigestallt vun der effentlecher Ausschreiwung am Beräich vum CSP; an drëtens, mir kënnen den Zougang begrenzen zu eisen Infrastrukturen.

Dës Ausnameregulunge goufe méiglech op Basis vun der ofgeännerten Direktiv 2012/34/EU Artikel 2 vum 14. Dezember 2016. Alldéngs, fir dat ze erreechen, huet do virdrun awer an der Chamber och nach eppes misse gestëmmt ginn, an zwar eng Resolutioun, den 21. März 2013, fir dës Saach méi Drock ze ginn. An dës gouf dann eestëmmege ugeholl.

Ech hätt dann awer nach eng Fro un de Minister: Wat ännert sech dann elo konkret duerch dëst Gesetz am Lëtzeburger Eisebunnswiesen a bei der Lëtzeburger CSV?

Ech mengen, dat meescht ass gesot ginn hei vun all menge Virriedner. Duerfir wëllt ech net méi weider op all déi aner Saachen agoen.

(Brouhaha)

► **Plusieurs voix.** - CFL!

► **M. Gast Gibéryen** (ADR). - D'CSV has de gesot.

► **M. André Bauler** (DP). - Dir mengt d'CFL, Här Engelen.

► **M. Jeff Engelen** (ADR). - Hmh?

► **M. André Bauler** (DP). - Et geet hei net ëm d'CSV.

► **M. Jeff Engelen** (ADR). - Hat ech CSV gesot?

(Hilarité)

Da muss ech meng Wieder zrëckhuelen. Et war d'CFL. Ech wollt just kucken, ob Dir géift oppassen.

(Hilarité)

► **M. André Bauler** (DP). - Dir sidd op d'CSV fixéiert.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président de séance.* - Widderhuel Äre Saz elo nach eng Kéier, Här Engelen!

(Hilarité)

► **Une voix.** - Dat war ee Freudsche Lapsus, géif ech mengen.

► **M. Jeff Engelen** (ADR). - Pardon, dat war awer net esou gemengt.

(Interruption)

Mä erlaabt mer, an deem Kontext eng kleng Ouvertür ze maachen: Ech hunn awer e bësse Bedenken, an dat ass menger Meinung no och wichtig an dëser Liberaliséierung vun dësem Eisebunnsmat (veuillez lire : an dat ass menger Meinung no och méi wichtig wéi dës Liberaliséierung vun dësem Eisebunnsmat). An dat huet mat der Sécherheet ze dinn, speziell fir déi ganz Bedreiung an och fir d'Zuchpassagéier. An dat wär och, fir eng wierklech Verbesserung vun der Qualitéit ze garantéieren.

Déi eenzel Schinnennetzer an den eenzelne Länner missten emol ugepasst ginn no enger internationaler Norm. Dat wëllt soen, eng eenheetlech Signalisatioun an eng eenheetlech Reglementatioun. Déi ass leider an all Land anescht. Dat kann ee vergläiche mam Code de la route op eise Stroossen. Do ass et haut jo ondenkbar, dass all Land een anere Code de la route huet. Mä bei der Eisebunn ass et esou. Eis dräi direkt Nopeschlänner hunn hir eege Signalisatioun an hir eege Reglementatioun. Dat ass bal net ze verstoen. An heirunner, mengen ech, misste mer all schaffen.

Dës Uniformiséierung vun der Signalisatioun a Reglementatioun op internationalem Niveau wär méi wichtig wéi dës Liberalisatioun, déi mer haut hei stëmmen.

► **Une voix.** - Très bien !

► **M. Jeff Engelen** (ADR). - Mä well dës Pak besser ass wéi dee leschte Pak, hu mir als ADR decidéiert, dass mer dësem Pak haut eis Zoustëmmung ginn.

Ech soen lech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président de séance.* - Merci och. An nächste Riedner ass den Här David Wagner. Här Wagner, wannechgelift.

► **M. David Wagner** (déi Lénk). - Merci, Här President. D'Geschicht huet e grouse Sënn fir Ironie. An dës Sënn fir Ironie gétt haut an dës Debatt erëm verdäitlech, éischstens, well mer nach eng Kéier eng EU-Direktiv mussen transposéieren, déi a Richtung geet vun enger weiderer fataler Liberaliséierung vum Zuchtransport an der Europäescher Unioun, an dat kuerz virun den Europawahlen, grad an engem Moment, wou déi grouss classesch politesch Familljen, déi zënter Jorzéngten d'EU regéieren, nach ëmmer net aus dem Staune kommen, wann d'Leit lues a lues der EU de Réck dréien. Dobäi ass d'Austeritéitspolitik an d'Liberaliséierungspolitik en Haaptgrond, firwat d'Leit d'EU ëmmer manner gären hunn.

Zweetens, well mer an enger Situatioun sinn, wou d'Degradatioun vun der Ëmwelt a vun der klimatescher Situatioun esou dramatesch ass, dass d'Konsequenzen dovun ëmmer méi konkret ze spiere sinn. An dobäi ass jo gewosst, dass eng vun de Léisungen an engem äusserst ausgedeenten effentlechen Transport läit, en effentlechen Transport, deem awer integral effentlech muss sinn an deen op kee Fall an a kenger Hisiicht iergendwéi op der Logik vu privatem Profitt berouet kann, well et ass jo grad déi Logik vum private Profitt vun e puer Einzelnen, déi amgaangen ass, eis Welt futti ze maachen!

Mä net schlëmm! D'EU fiert monter weider mat der deliranter Liberaliséierungspolitik, a mir, déi demokratesch gewielte Volleksvertreider, si gebieden, dee Bräi ze schlécken. Als déi Lénk soe mir: net mat eis!

Här President, ech kenne kee Mënsch mat gesondem Mënscheverstand, dee mir iegendeng Kéier gesot hätt: D'Bunn muss a privat Hänn!

Esou eppes gëtt et net am Rapport, deem awer nuancéiert redigéiert ass, wat och e Beweis ass, dass keen oder bal keen a Wierklechkeet d'Liberaliséierung gutt fënnt. An et ass jo och gesot ginn, mir hu jo och hei Resolutiounen an deem Sënn gestëmmt. Et ass awer ouni an der ...

Ouni Ëmweeër sinn d'Zilsetzungen awer trotzdeem an der Direktiv formuléiert. Si si schonn eng Kéier genannt gi vum Rapporteur, deem dat ganz gutt gemaach huet, den Här Back. Ech soen et erëm eng Kéier, esou wéi et am Text steet, well dat muss ee sech awer wierklech op der Zong zergoe loossen.

D'Zil ass: « Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le but d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux, afin d'augmenter la quantité et d'améliorer la qualité des services de transport de voyageurs. »

Wann d'Sprooch Mathematik wier, da wiere mer hei an engem total onlogesche Syllogismus, mengen ech, kéint een esou soen, well dee Saz ass total surrealistesch. Fir ze vergläichen, et ass wéi wann ee géif behaupten: An der Medezinn gëtt elo alles erlaabt, fräi Konkurrenz, d'Medezinner kënnen mat de Patiente maachen an experimentéieren, wat se wëllen, an dee Beschte soll gewinnen. Oder an der Schoul: D'Schoule kënnen déi astellen, déi se wëllen, fir Proff ze spillen, a se ginn op d'Kanner lassgelooss an dann hu mer herno um Enn eng besser Educatioun. Oder geschlechter hu mer iwwert d'Rettungsdéngschter geschwat, iwwert d'Pompjeeën. Do kéint een och soen: Egal, jiddweree kann elo e Pompjeebtrib opmaachen, egal ob en ausgebilt ass oder net. An dee Beschte soll gewinnen. Ech mengen, den Här Hahn wier domadder och net averstanen.

Et kéint een natierlech mat deene Beispiller weiterfueren. Kee wëllt dat fir d'Gesondheet, kee wëllt dat fir d'Schoul, kee wëllt dat fir d'Rettungsdéngschter, kee wëllt dat fir ganz vill effentlech a wichtig Déngschtleeschungen. Ma firwat solle mer et op eemol fir den Zuchtransport wëllen? Derfir gëtt et strictement keng Ursoach. Am Géigendeel!

Et ass scho vum Här Cruchten vun England geschwat ginn, vum Vereenegte Kinnekräich geschwat ginn. Bon, déi hunn emol net op d'EU gewaart, fir déi Dommheeten ze maachen, fir alles ze privatiséieren. Natierlech mam Resultat, dass d'Präisser sech verdräifacht hunn, vervéierfacht hunn, dass d'Zich op gewësse Strecken an engem desolaten Zoustand sinn, dass vill Accidenter stattfannen an dass gewëssen Zich heiansdo ausgesi wéi aus der Zäit vun der Queen Victoria quasi, op jidde Fall net wäit ewech dovunner. Et ass Steampunk op eng gewëssen Aart a Weis. Et huet vläicht säi Charme.

Mä d'Situatioun an England huet sech d'ailleurs esou därmoossen degradéiert, dass d'Sociétéit, déi fir d'Gestioun vun de Strecken zoustänneg ass, erëm nationaliséiert gouf. A souwisou, an der Tëschenzäit ass eng Majoritéit vun de Britten der Meinung, dass dat Ganzt erëm misst nationaliséiert ginn. D'Britten hu Liberalismus, haarde Liberalismus materlieft, an ech mengen, dat gefällt hinnen net méi.

A Schweden, och do ginn et Sondagen, dass 70 % vun de Schwede wëllen, dass hir Eisebunn erëm nationaliséiert gëtt. Déi aner 30 % si vläicht déi, déi den Zuch ni huelen oder déi vläicht Parten hunn.

D'Privatiséierung vun der Bunn dréit ënner anerem och dozou bäi, dass d'Billjee méi deier ginn, an dat seet och d'Sabine Trier, d'Vizepräsidentin vun der europäescher Eisebunnsgewerkschaft, well eng privat Eisebunnsgesellschaft oder eng Eisebunnsgesellschaft, déi eng Streck oder méi Strecken ausnotze wëllt, vill Investitiounskäschten huet.

Zanter den 90er Joren ass elo d'EU domadder beschäftegt, mat enger Salamatik déi effentlech Bunn lues a lues ze privatiséieren, an dat mat Hëllef ebe vun deene sougenannte Paquets ferroviaires. Den éischten ass 2001 ugeholl ginn an deen huet eng legal a funktionell Separatioun tëschent dem Gestionnaire vun der Infrastruktur virgesinn an der Eisebunnsgesellschaft, déi sech ëm de Wueren- a Persounentransport bekëmmert.

Den zweite Pak gouf 2004 ugeholl, wou d'Liberaliséierung vun internationalen an duerno nationale Wuerentransport ugeholl gouf. Du kum den drëtte Pak 2007, wou d'Liberaliséierung vum Cabotage, also vum Kuerzstrecken-transport vun de Persounen a vun de Wuere komm ass. An elo si mer ebe beim véierte Pak ukomm, dass déi lescht Etapp.





An do hu mer och schonn op eng gewëssen Aart a Weis Präzedenzfäll. Mir hu virdu jo och doriwwer geschwat, vun der Aviatioun a vum Transport aérien justement, dee liberaliséiert gouf a wou mer jo och permanent a Schwie-regkeete sinn, och déi europäesch Fluchgesell-schaften, wou d'Staten nëmmen limitéiert kënnen Aktionär sinn a wou dann aner Sociéité kënnen dran erakommen, déi vläicht duerno erëm erausginn. An deemno wéi hu se jo och nach Manageren, déi dann an eng aner Socie-téit ginn an och nach gewësse Geheimnisser hunn an esou weider an esou virun. An et kënn een och net ... Et ass een och net méi konkurrenz, well een och net d'Ennerstët-zung vun de Gelder vum Stat huet, well - ech mengen, den Här Minister weess dat souguer nach besser wéi ech - deen dote Betrib ass im-mens käschenintensiv.

Mä bon, wéi géife se zu Bréissel soen: Vu datt et esou schlecht an der Aviatioun klappt, firwat et net och fir d'Eisebunn maachen? An elo gëtt et spannend, well den nationale Maart soll jo opgemaach gi fir d'Eisebunnsgesellschaft fir de Persounentransport aus der ganzer EU. An dat soll u sech am Prinzip am Dezember vun deem Joer a Kraaft trieden.

Elo ass et awer natierlech och esou, datt den deemolegen an aktuellen Transportminister et fäerdegbruecht huet, zesumme mat anere kleng Länner Ausnameregulungen ze fanne fir déi méi kleng Reseauen. Dat muss een och be-grëssen, well ech weess net, ob aner Regierun-gen datselwecht gemaach hätten oder ob se net einfach dee ganze Pak esou geschléckt hätten. Dat wëll ech awer richteg betounen.

Dat heescht, datt elo de Contrat de service public tëschent der SNCF an dem Stat, deen 2010 zustane komm ass, bis den 31. Dezember 2024 en vigueur wäert bleiwen. An doriwwer eraus kann en, e muss awer net, ouni Appel d'offres direkt erëm attribuëiert ginn, well et ass keng Obligatioun do. Mir sinn eis däers bewost.

A fénnef Joer ass keng Obligatioun do, fir en Appel d'offres ze maachen. Mä et ass och keng Obligatioun do, fir datt et net gemaach gëtt, ëmgedrëit. An dat wäert ... Mir wësse jo net, wéi et a fénnef Joer ausgesäit. Den Här Bausch wäert jo net méi Minister si bis dohin, en huet dat jo scho matgedeelt. Maja, da wësse mer nach net, wou mer dru sinn.

Et kann een natierlech soen, et wäert och ge-kuckt ginn, wéi et ekonomesch appreciëiert gëtt vum ILR.

## (Interruption)

Jo, mä bis dohi wësse mer och net, no wat fir enge Kritären ekonomesch appreciëiert gëtt. An do muss ee ganz gutt oppassen. Ech mengen, bis dohi lafe mer Gefor, datt awer eng Ausschreiwung gemaach gëtt.

Et ginn nach aner Risiken, aner Schlupflächer, och an der aktueller Situatioun, zum Beispill deen, wat den Ennerhalt vum Reseau ugeet, den Investissement, d'Ofschaf vu Strecken an esou weider, wou och d'Regierung kann aner Akteure froen.

Här President, ech mengen, et gëtt esou lues Zäit, den Dirigente vun der EU kloerzemaachen, datt mer keng Liberaliséierung wëllen, och net, wann déi eng oder déi aner kleng Aus-nam gemaach gouf, vläicht och nëmmen zäitweilg Ausnam gemaach gouf oder zouge-stane gouf.

Et muss ee sech resolutt géint déi Bestriewe wieren, déi als eenzeg Zilsetzung hunn, datt vun der Bunn, déi mat eise Steiergelder opge-baut gouf, elo Privatinvestisseure profitéiere kënnen, fir sech ze beräicheren uechtert d'ganz EU, an datt mir och esou lues a lues d'Hand verléieren iwwer eis Transportpolitik. Et misst souwisou iergendeng Kéier och op europäe-schem Niveau oder vläicht och op nationalem Niveau eng Evaluatioun gemaach gi vun deene leschten europäesche Liberaliséierungspoliti-cken. Et wier gutt, wann den Här Minister dat kéint eng Kéier op e Conseil mathuelen.

Dofir kéint ee soen, Här President, deen heite Projet de loi ass zwar besser wéi d'Direktiv, op jidde Fall wat Lëtzebuerg ugeet, mä et ass awer trotzdem eng Verschlechterung vun der aktueller Legislatioun.

An ech mengen, et wär esou lues un der Zäit, datt och d'demokratesch Verrieder, gewielte Verrieder der EU-Kommissioun, déi net esou demokratesch gewielt ass, emol eng Kéier ganz einfach matdeelen, datt mer déi Liberaliséie-rung vum ëffentlechen Transport net méi wëlle matdroen, an datt d'EU-Kommissioun och iergendeng Kéier versteet, déi Leit, déi do

genannt gi sinn an déi no der Päif vun de Lob-byen danzen, datt se ophale sollen, Saachen einfach duerchzepeitschen, an datt mir hei an de Parlamenter einfach mussen „Jo an Amen“ soen an eis vläicht mat e puer Verbesserung-e par rapport zu de ganz schlimme Verschlech-terunge musse satisfaiséieren. Ech mengen, dat kann net méi esou weidergoen! Wa mer dat Spillche matmaachen, da kënn mer d'EU direkt apaken.

Dofir wëlle mer dat Signal u sech setzen, andeems mer och géint dese Projet de loi stëmmen.

Ech soen lech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président de séance.**- Ma Merci och. Ech ginn dovun aus, dass mer um Enn vun eiser allgemenger Dis-kussioun sinn. An d'Wuert huet den ...

## (Interruptions)

Ah, entschëllegt. Entschëllegt! Ech war ze vill presséiert. Den Här Goergen huet d'Wuert.

► **M. Marc Goergen (Piraten).**- Här Pre-sident, Dir Dammen an Dir Hären, de gratis ëffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg wäert endlech kommen. An de Wahle ware mir Pira-ten zimlech eleng mat der Fuerderung, mat der Visioun, wéi eng Wierkung des Moosnam fir de Klimaschutz an och géint de Stau kéint hunn.

## (Interruptions)

Dese Bausteen, dese wichtege Bausteen an engem Mobilitéitskonzept vun der Zukunft ass awer just méiglech, wann d'Qualitéit an d'Sé-cherheet gewäerleescht ginn.

D'Liberaliséierung a Privatiséierung vum ëffent-lechen Transport stellen des Qualitéit an och d'Sécherheet awer a Fro. Et ass a kengem Land gelongen, a scho guer net an der EU, erfolle-gräich d'Schinnennetz ze liberaliséieren. Dat wäert och zu Lëtzebuerg e Fail ginn. Allge-meng sinn et ganz weineg Liberaliséierung-e ginn, egal a wéi engem Wirtschaftsberäich an der EU, déi erfollegräich waren.

Mir Piraten schwätzen eis konsequent géint d'Liberaliséierung am ëffentlechen Transport aus. Des Moosnamen entsprechen dem Geescht vun enger EU aus den 90er, wou d'Pri-vatiséierung vun Infrastrukturen total an der Moud war, awer bal néierens dem Bierger ee Virdeel bruecht huet. Déi Privatiséierungen hu meeschtens nëmmen engem gehollef, de Fir-men, déi en décke Profitt wollten a konnte maachen. Wichteg Infrastrukturen nëmmen op hire finanzielle Gewinn ze bewäerten, ass de falsche Wee.

Et gi beim Schinnennetz genuch negativ Bei-spiller. Dat bekanntsten ass Groussbritannien, wou elo d'Labour Party an hirem neie Wahlpro-gramm souguer schreift, dass dëst sollt réck-gängeg gemaach ginn, fir och am Kinnekräich erëm eng staatlech Eisebunn ze hunn. Oft ass a Groussbritannien guer näischt méi gaangen, well d'Bedreier einfach eng Käschenopti-meierung virgeholl hunn. Dofir wëllt och eng kloer Majoritéit vun de Bierger a Groussbritan-nien erëm eng staatlech Eisebunn, dat weinst dem aktuelle Mangel u Qualitéit a Sécherheet.

Just ee Beispill: en Zuchticketsabonnement kascht am Noverkéier 4.900 Euro pro Joer a Groussbritannien. D'Statistik seet, a Groussbri-tannien ass den Zuchticket sechsmol esou deier wéi fir e Bewunner aus vergläichbaren euro-päesche Stied, wou den Zuch nach net liberali-séiert ass. Trotz dem héije Präis stinn d'Passa-géier Schëller u Schëller am Zuch. De Maxi-mum u Passagéier muss fir e grouse finanzielle Gewinn an den Zuch gequetscht ginn.

Net nëmmen a Groussbritannien, mä och méi wäit ewech an Neuseeland wëllt déi nei Re-gierung de Schrëtt vun der Liberaliséierung a Privatiséierung erëm rückgängig maachen. An der Regel setzt eng Liberaliséierung viraus, dass den Transport sech duerch d'Tickete finan-ziéiert. Zu Lëtzebuerg stelle mir dofir a Fro, wéi des Liberaliséierung mat dem gratis ëffent-lechen Transport soll kompatibel sinn.

Do wär dann eng Ausschreiwung an de Bël-legste géif den Zouschlag kréien an domat all Mount eng sécher Recette erhalen. Do stelle sech spéider nach vill Froen. D'CFL wäert no der Liberaliséierung aus der Perspektiv vum Profitt wuel net déi beschte Kaarte fir den Zouschlag kréien, och wa staark Aschränkunge bei den Ausschreiwungen agebaut gi sinn, mä déi ginn eis net wäit genuch.

## (M. Fernand Etgen reprend la présidence.)

Op kee Fall dierfen d'sozial Errungenschaft-e vun der CFL ofgebaut ginn, fir an Zukunft d'Käschen erofzesetzen, fir eng Käschenopti-miséierung ze errechen.

Déi technesch Aschränkunge kënnen awer och aner Firma wéi LuxTram spéider erfëllen a sou-mat hu mer eng bëlleg Alternativ mat manner sozialen Ofsécherungen, déi schonn do ass, fir

um Streckennetz an der Zukunft ze fueren. Eng Firma wéi LuxTram, wou mir allgemeng déi sozial Bedéngungen als schwieereg ugesinn an dofir och haut eng Motioun areeche mat dem Zil, dass de Stat net selwer Sozialdumping be-dreift, mat neie Bedeelegungen u Firmen, fir scho besteeënd staatlech Firmen a Konkurrenz ze setzen, andeem een dem Personal einfach manner Loun bezilt a se mat méi schlechte Konditiounen schaffe léisst. Dat ass fir eis keng Optioun. Wannechgelift!

## Motion 1

*D'Deputéiertechamber,*

*virum Hannergrond vum Gesetzesprojet 7254 portant transposition de la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire,*

*besuergt, dass d'sozial Standarden um Marché vun den nationale Schinnentransportservicer souwéi hirem Ausbau an Entretien fale kéinten an dass d'Aarbechtskonditiounen sech esou ver-schlechtere kéinten,*

*invitéiert d'Regierung,*

*esou séier wéi méiglech déi néideg Dispositionen ze treffen, fir héich sozial Standarden an alle Gesellschaften, an deenen de Stat d'Majoritéit vum Kapital hält, ze garantéieren, andeems d'Modalitéit vun den Aarbechtskonditiounen an de Sécherheitsstandarde vun der CFL an Zukunft och fir d'Mataarbechter vu LuxTram oder aneren Transportservicer mat staatlecher Bedeelegung gëlle wäerten.*

(s.) Marc Goergen.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci.

► **M. Marc Goergen (Piraten).**- Dofir fuerdere mir d'Regierung op, fir bei LuxTram an anere vergläichbare Bedeelegungen déisel-wecht sozial Standarden a Léin ze bezuuele wéi bei der CFL selwer. Wat d'Sécherheet an d'Qualitéit vum Schinnennetz no der Privati-séierung ugeet, hu mir grouss Bedenken. Do wäert Lëtzebuerg sech mat deem Gesetz nach vill Problemer anhandelen.

Mir Piraten trieden derfir an, dass an der EU erëm de Schinnentransport soll an ëffentlecher Hand sinn. Ze wichteg ass des Infrastruktur, fir se nëmmen dem Profitt auszesetzen. Sollte ge-nuch Piraten am nächsten Europaparlament sinn, wäerte mir déi liberal Direktiv iwwerschaf-fen.

Eng DP wäert sech haut freeën, et kann erëm eppes liberaliséiert ginn. Mä wien de Klima-schutz wierklech wëllt, kann net fir eng Liberali-séierung vum ëffentlechen Transport stëmmen. Wien eng sozialistesche Politik wëllt, kann net bei deem Gesetz mat Jo stëmmen.

Mat deem Gesetz, awer och allgemeng mat deser Direktiv wäerte sech elo d'Investoren an d'Hand laachen, well se mat villen neie Recetté rechner kënnen, zum Nodeel vum Bierger an der Qualitéit an der Sécherheet.

Mir Piraten wäerten haut géint eng weider Li-beraliséierung vum Schinneverkéier stëmmen.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci vill-mools, Här Goergen. D'Regierung huet d'Wuert. Den Här Bausch, wannechgelift.

## Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.**- Merci, Här President, fir d'Wuert. An e Merci och allen Deputéierte fir hir Bäitrag. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wéi ech den Här Goergen elo um Schluss héieren hunn, dunh hunn ech mer gesot: Fir datt mer méi sachlech kéinten iwwert den In-halt, de wierklechen Inhalt vun deem Projet dis-kutéieren, wär et vläicht besser gewiescht, mir hätten dat heiten eréischt an d'Chamber bruecht no den Europawahlen. Dat wär wahr-scheinlech e bësse méi einfach gewiescht, well dann hätten d'Leit zum Projet geschwat an net zu Saachen, déi net am Projet stinn.

Dee Projet hei an och den histoeresche Werde-gang, wéi et zu deemem Text koom, deen huet eng laang Geschicht. D'Geschicht ass ugaan-gen, natierlech wéi et schonn zu Recht vu Ver-schiddene gesot ginn ass, mat deem éischten, zweeten an drëtten Paquet ferroviaire. An dee véierten, deen hei, deen dräi Pilieren huet - hei ass jo nëmmen ee Pilier, dee mer ëmsetzen -, deen hätt am Fong dat Ganzt solle wierklech op den - wéi soll ech soen? -, d'Krënung do-vunner sinn, andeem mer effektiv iwwert dee Projet hei am Persouneverkéier alles vu vir bis hannen total liberaliséiert hätten - an ech soen „hätten“ -, wann de Projet esou duerchgaange wär, wéi en a senger Ursprongsfassung vun der Kommissioun proposéiert gi war.

Wann ech soen, et sinn dräi Paquete virdu ginn, da kéinte mer elo eng laang Diskussioun

hei féieren. Ech hu mat vill Interessi noge-lauscht, wat eenzel Deputéiert gesot hu fir hir Fraktiounen, wéi dann déi Fraktiounen sech verhalen hu bei deem éischten, bei deem zweeten a bei deem drëtten Paquet ferroviaire. Ech weess nach, wéi ech mech als Deputéierte verhalen hunn, wéi ech hei nach Deputéierte war, an ech weess och nach, wéi ech gestëmmt hunn. Ech weess awer och, wéi aner Leit sech verhalen hunn a wéi se gestëmmt hunn a wéi se verhandelt hunn op europäeschem Niveau, wéi et zu deene Paquete komm ass.

Bon, ech wëll awer elo net deen Historique nach eng Kéier hei maachen. Jiddweree kann dat noliese goen. Dir wësst awer, Dir kënn awer schon u mengem Ennertoun eraushéie-ren, a wéi eng Richtung datt et wahrscheinlech gaangen ass. Ech si frou, datt haut d'Leit alle-querten enger anerer Meinung sinn. An et schéngt jo an deser Chamber eng Unanimitéit ze ginn, wat mech natierlech freet, doriwwer, datt jiddwereen der Meinung ass haut, datt den ëffentlechen Noverkéier zu Lëtzebuerg op kee Fall soll privatiséiert ginn, dat heescht, datt e soll an ëffentlech-rechtlecher Hand bleiwen. Dat freet mech, well dat ass och meng Mee-nung an dat ass och souwisou der aktueller Re-gierung hir Meinung. Mä dann hu mer dat jo emol ee fir alle Mol arrétéiert. A wann dat vu 60 Deputéierten haut gedroe gëtt, dat heescht vun alle Fraktiounen, alle Parteien, dann ass dat zumindest eng gutt Viraussetzung fir d'Zu-kunft.

Ech sinn och duerfir iwwerrascht, wann ech Deputéierte gewiescht wier an deser Assem-blee, wat ech awer de Moment net sinn, dann hätt ech eng Motioun erabruucht, wou ech d'Regierung opgefuerdert hätt, datt d'Regie-rung dat, wat elo am Text virgesinn ass, näamlech datt mir kënnen e Contrat de service public, eng Direktvergab maachen, op alle Fall sollt maachen 2023. Ech hat mer am Fong erwaart, datt dat géif kommen. Ech hätt och gesot, ...

► **Une voix.**- Hutt Dir dat dann net wëlles, Här Minister?

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.**- ... dat wär kee Pro-blem fir mech gewiescht an och net fir d'Regie-rung. Mir hätten déi ugeholl, déi Motioun. Well d'Regierung huet effektiv wëlles, datt mir na-tierlech 2023, well dofir hu mir jo gestriden an der leschter Legislaturperiod, dofir hunn ech mech agesat op europäescher Ebene, eng Di-rektvergab maachen un d'national Gesellschaft CFL.

Mä dat ass och wahrscheinlech de Grond, fir-wat keng Motioun komm ass, well wahrschein-lech gewosst ginn ass oder dovun ausgaange ginn ass, datt des Regierung dat wëllt maachen. Mä mindestens hunn ech dat heiten elo deklaréiert a versprach am Numm vun der Re-gierung, soudatt Der emol kënn dovun aus-go, datt des Regierung alles wäert maachen, fir d'Jalonen ze setzen, fir datt 2023 dee Con-trat de service public als Direktvergab un d'CFL gemaach gëtt.

Dat Zweet, wat ech wëll soen, ass, datt awer munch Saachen hei och duerjerneegehait gi sinn. Et gëtt schonn e groussen Ennerscheed, wa mer iwwert de Service public, iwwert den ëffentlechen Noverkéier, zu Lëtzebuerg hu mer jo haaptsächlech ëffentlechen Noverkéier, an den internationale Persouentransport op der Schinn schwätzen.

An et kann een effektiv Lëtzebuerg net ver-gläiche mat Frankräich, mat grouse Strecken tëschent Däitschland a Frankräich, grouse Ver-bindungen, internationale mat groussen Zich, TGV oder wat et och ëmmer ass. Do gëtt et jo awer elo vill, do kéint ee viles a laang disku-téieren, och wat do méi Sënn mécht oder man-ner Sënn mécht, jee nodeem wéi ee wat do or-ganiséiert. Well et muss een awer och eppes soen, bei aller Virleift, déi ech hunn, fir datt d'Eisebunnsgesellschaften an ëffentlecher Hand bleiwen, datt de Moment an Europa, an dat dierfe mer awer net vergiessen, eng grouss On-zefriddenheet besteet par rapport zu den Eise-bunnsgesellschaften. Dat huet awer och domat ze dinn, datt déi national Eisebunnsgesell-schaften net ëmmer dat gemaach hunn, wat se hätte misse maachen.

Wann Der wësst, datt an Däitschland eng Deut-sche Bundesbahn, wou jo haut och ganz vill Problemer sinn a grouss Diskussiounen sinn an Däitschland, sech méi interesséiert huet, wéi een et soll maachen, fir am schnellsten op d'Bourse ze kommen an op der Bourse cotéiert ze ginn, amplatz sech drëms ze këmmen als Gesell-schaft, wéi een d'Regiounen mateneen verbënt an international Verbindungen opmécht, dann ass dat net nëmmen eng Fro vun der Liberaliséierung. Well et ass net nëmmen och d'DB, déi esou fonctionnéiert huet, mä och a Frankräich d'SNCF, déi esou fonctionnéiert huet.

Oder an der Belsch, wou jo nach ëmmer alles staatlech ass, wou et zwar zwou getrennte Ge-





sellschafte gëtt, déi eng fir de Réseau an déi aner fir d'Exploitation, mä awer béides staatlech Gesellschaften, also 100 % staatlech Gesellschaften sinn. An ech gesinn, wéi dat do ofleeft, dann huet dat awer och net nëmme mat der Liberaliséierung ze dinne, mä och mat engem Fonctionnéiere vun den Eisebunnsge-sellschaften.

An ech mengen, et kann een net nëmmen alles, wat schlecht leeft, op d'Fro vun der Liberaliséierung drécken, wou meng Meinung zu der Liberaliséierung jo relativ kloer ass; déi war kloer an ass och haut kloer. Mä ech mengen, et muss een awer och objektiv diskutéieren a gesinn, datt et awer och eng Rei strukturell Problemer gëtt bei den Eisebunnsge-sellschaften.

Ech kann lech awer soen, deem heite Projet, esou wéi en an der verännerter Form haut vir-läit an esou wéi en och duerfir Lëtzebuerg et erméiglecht, déi Direktvergab ze maachen, entsprécht donc iwwerhaapt net deem, wat den Här Goergen hei seet, datt mir do grouss Problemer kréien.

Mir kënnen keng kréien, well et ass ganz einfach, mir maachen eng Direktvergab un eis national Gesellschaft an da funktionnéiert de System esou, wéi en haut funktionnéiert. Mir müssen natierlech e Cahier des charges erstellen fir d'CFL. An do ginn och natierlech Penalitéiten dragesat, datt d'Qualitéit funktionnéiert an esou weider. Mä ech mengen, dat ass am Fong näischt Aussergewöhnlech. Mä de System bleibt, wéi en haut ass.

Duerfir lafe mer do kee Risiko, duerch den Text, dee mer haut schonn ... Au contraire, duerch de Fait, datt mer ënner Lëtzeburger Presi-dence deem heiten Text esou ausgehandelt hunn, ënner laanger Virbereedungsarbecht, a wéi den Här Cruchten et och schonn hei zu Recht ënnerstrach huet, ënner villen Diskus-siounen, wou mer vill hu misse verhandelen a kucken, Allianzen hei ze fannen. Deen Text erlaabt eis, datt mer d'Situatioun vu Lëtze-buerg, déi mer haut hunn, och mar kënnen be-halen. Duerfir, all déi Behauptungen, déi opge-stallt ginn, datt dat eis wäert Schwierigkeete maachen, déi sinn net richtig, well deem Text eis d'Méiglechkeet bitt, datt mir selwer kënnen entscheeden, wat mer an Zukunft wëlle maachen.

A wann ee mer seet: „Jo, dat mécht elo d'Dier op, da kann eng zukünfteg Regierung vläicht awer privatiséieren“, ma do soen ech lech: Eng Regierung ka souwiso eng zukünfteg Privati-séierung onofhängeg vun enger europäescher Direktiv maachen.

Ech mengen, den Här Wagner huet zu Recht drop higewisen, datt an England laang privati-séiert gi war, ier eng europäesch Direktiv do war. Et ass all Land iwwerlooss, ze decidéieren, ob et eng Eisebunnsge-sellschaft a staatlecher Hand wëllt loossen oder ob et dee ganze Re-seau wëllt privatiséieren. Dat heescht, wann eng Regierung am Parlament eng Majoritéit huet an déi Majoritéit dat matdréit, kann déi dat ëmmer maachen. Do si weder eng Direktiv nach en Text, déi eis do virdrunner schützen. An et ass net, well hei an der Direktiv drasteet, datt déi Méiglechkeet besteet, datt een et eréischt doduerjer ka maachen. Duerfir ass dat wierklech eng falsch Behauptung.

Fir Lëtzebuerg ass deem Text hei net nëmme gutt par rapport zu dem Fait, datt mer eng Direktvergab kënnen maachen un eis national Gesellschaft, mä et ass och wichteg, datt mer eppes erméiglecht kritt hunn, well mer aus der Direktiv eppes, wat ursprénglech drastoung, erauskritt hunn, nämlech datt een an Zukunft misst obligatoresch zwou getrennte Gesell-schaften hunn, eng fir d'Gestioun vun dem Re-seau an eng fir d'Exploitation. Dat heescht, datt mer dat, wat mer zu Lëtzebuerg hunn, de Fait, datt mer eiser nationaler Eisebunnsge-sellschaft en Optrag ginn, datt si och de Réseau soll geréieren, datt dat an der Zukunft net méi méiglech gewiescht wär! Och dat ass erausge-holl ginn! Et ass souguer generell erausgeholl ginn am Text! Dat ass souguer net nëmme fir kleng Länner méiglech, mä och fir grouss Län-ner méiglech. Dat war awer am Ursprungstext vun der Direktiv, esou wéi se vun der Kommissioun proposéiert gi war, alles dran!

An duerfir behaupten ech, datt deem heiten Text, deem haut hei virläit, duerch déi Aarbecht, déi vun der Lëtzeburger Regierung, der Lëtze-burger Presidence gemaach ginn ass an där leschter Legislaturperiod, déi éischte Kéier ass - déi éischte Kéier ass! -, datt mer der Liberali-séierung wierklech e Rigel virschiben an eigent-lech éischter e Schratt zrëckginn, éischter dee ganze Liberaliséierungswahn stoppen, näm-lech datt mer d'Méiglechkeete bestoe loossen, fir integréiert Betriber weider ze hunn a fir Direktvergaben ze maachen. Dat heescht, am Fong ass hei en éischte wichtige Schratt ge-maach ginn, dee bal historesch ass, well mer jo, no zwee Jorzéngten an eng aner Richtung, endlech agesinn hunn an Europa, duerch déi

Aarbecht, déi mer gemaach hunn, datt dat dee falsche Wee ass an datt ee muss erëm an eng aner Richtung goen.

► **Une voix.** - Très bien !

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Mir kréien natierlech net ... Et ass sécher net einfach, fir iwwerhaapt heihinnerzekommen op deem Text, dee mer hei hunn. Mä een, dee mengt, et kéint een 20 Joer Geschicht an enge sechs Méint an Europa ein-fach esou erëm zrëckdréien an einfach alles erëm ophiewen, wat 20 Joer virdrun decidéiert ginn ass, bei alle Komplexitéiten an ënner-schiddleche Situatiounen, déi mer jo och hunn an Europa op deene ganze Reseauen, ech mengen, dee leeft awer an der Illusioun!

Mä, wéi gesot, dat hei ass e gudden Text an deem Sënn fir Lëtzebuerg op alle Fall, well en eis alles opléisst an alles erlaabt. An et ass zwe-tens och an där Hisiicht e Schratt no vir, well mer definitiv mat deem heiten Text festgehalten hunn, datt d'Liberaliséierung net alles ass, wann et ëm d'Zukunft vum Eisebunnsreseau geet.

A gleeft mer es, duerch déi Diskussiounen, déi mer och hate ronderëm dësen Text am euro-päesche Conseil vun den Transportministern hu mer entre-temps och eng ganz grouss Dis-kussioun iwwert dat, wat déi grouss Prioritéit ass oder muss sinn an den nächste Joren an Europa, wa mer de Schinnereseau wëllen esou ausbauen, wéi dat soll sinn, nämlech datt den Investissement dat Allerwichtigst ass an d'Qua-litéit vun de Reseauen.

An an Tëschenzäit gëtt et do och ganz wéineg, ganz wéineg, déi ech kennen, bal vu kenger Partei gëtt et nach een, deem am Conseil der Meinung ass, datt déi Investissementer ge-schéien doduerjer, datt mer géife liberaliséie-ren, datt do Privater géife kommen, déi ein-fach, well se wierklech nëmmen am Interessi vun der Allgemengheet wëelten investéieren, déi Investitiounen hei wëlte maachen. Et kënnen nëmmen d'Nationalstate sinn, déi dat maachen, well et hei ëm ganz schwéier Infra-strukture geet, ëm ganz komplex Infrastruktu-ren.

An duerfir sinn ech och iwwerzeegt, datt mer ebe mat deem Text hei a mat deem Schratt, dee mer hei maachen, zemoos wéi e cadréiert ass, awer e wichtige Schratt an déi richtig Richtung gemaach hunn.

Da wëll ech och - ech mengen, den Här Engelen huet dat ugeschnidde mat den ënner-schiddleche Signalisationen, mat de Stan-darden - dorop hiweisen, datt dee véierte Paquet ferroviaire jo e puer Pilieren hat. Hei ass jo nëmmen dee politesche Pilier, dee vun der Liberaliséierung/Netliberaliséierung, der Direkt-vergab, getrennte Gesellschaften, dat sinn alle-guerten déi Froen, déi mer hei regelen.

Mä et gëtt nach een anere Pilier, dat ass dee sougenannten technesche Pilier. Dee wäerte mer och nach ëmsetzen. An do geet et just dorëms. An duerfir ass och an där ganzer Re-form, déi gemaach ginn ass, net alles schlecht, wat do proposéiert ginn ass; do geet et genau dorëms, fir d'Standarden unzepassen, fir ze kucken, d'Sécherheetssystemer unzepassen, fir d'Rullmaterial unzepassen. Dat ass verréckt, wann ech lech soen, wéi ënnerschiddlech dat de Moment nach alles an Europa gehandhabt gëtt!

Mä do soen ech lech awer och, datt bei deem technesche Pilier sech am meeschte schwéier-gedoe gëtt innerhalb vun den eenzelnen euro-päesche Länner. An do kann een nu wierklech awer net der Kommissioun de Reproche maachen. Do muss een éischter den Nationalstaten de Reproche maachen, déi sech dann hanner all Méiglechkeeten verstoppen, fir eben net virunze-maache bei den Investissementen.

Ech ginn lech just ee Beispill: De System ETCS, den europäesche Sécherheitsstandard, dee jo scho laang decidéiert ginn ass, deem hätt eigentlech schonn 2014/2015 misse bestoen. Dat eenzegt Land an Europa, d'Land, wat kom-plett um ganze Reseau den ETCS installéiert huet, dat si mir hei zu Lëtzebuerg. Et gëtt nach eenzel Regionen, déi et hunn.

An de Moment ass dee gréisste Misär, dee mer hunn, deem, datt mer eisen Nopeschreseau mat hirem Rullmaterial d'Delaie schonn e puer-mol verlängert hunn an dunn awer eise Regula-teur gesot huet, och nom Accident zu Beete-buerg: „Et geet elo duer, mir dréien d'Schrauwe bäi, fir datt Der méi séier weider-fuert mat Arem Material, fir dat ze equipéiere mam System“, datt ech permanent Bréiwer geschéckt kréie vun den Nopeschreseau an a vun den Eisebunnsge-sellschaften: „Jo, mir sinn net prett“ an esou weider an esou virun. Dat heescht, bei engem System, deem an Europa decidéiert ginn ass, vun Europa gemeinsam, wou d'Staten all sech derfir higin hunn, di sech awer dann déi eenzel Nationalstate schwéier, fir en ëmsetzen.

An am Endeffekt geet et och do ëm Konkur-renzsituatiounen. Well firwat gëtt dee Sécher-heetssystem net méi schnell weiderbruecht? Well natierlech deem een oder deem aneren och Rullmaterial produzéiert an dee fënnt, säi Sys-tem wär besser wéi deem anere säin.

Also duerfir, ech fannen et net richtig, datt bei all deene Problemer, déi bestinn, ëmmer nëm-men op d'Europäesch Unioun an op d'Kom-missioun verwise gëtt. Vill Problemer, déi mer hunn, leie bei den Nationalstaten. An ech mengen och, datt mer hei bewisen hunn duerch dësen Text an duerch den Asaz, dee mer gemaach hunn, datt, wann ee wëllt an Eu-ropa an ee sech asetzt fir aner Texter, een och Chancen huet, déi duerchzekeréien.

Ech mengen, bei aller Virleift fir Wahlkampf, déi ee kann hunn, Europawahlkampf: Kommt, mir halen op ze maachen, wéi wann d'Problemer ëmmer nëmme bei der Europäescher Unioun léichen! Ganz vill läit et bei nationalem Egois-mus, ...

► **Une voix.** - Très bien !

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - ... firwat datt eppes sech net duerschetzt, an net bei Europa.

► **Plusieurs voix.** - Très bien !

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Ech bleiwen derbäi, datt deem Text hei ...

(**Interruption**)

... fir Lëtzebuerg kee Problem duerstellt, au contraire, datt hei gutt geschafft ginn ass, datt en eis all Virussetzunge léisst, fir datt mer kën-nen esou wéi haut e gudden ëffentlechen Transport organiséieren. An ech bleiwen och derbäi, datt et en éischte Schratt ass an eng aner Richtung.

An duerfir sinn ech och frou, datt eng grouss Majoritéit vum Parlament dësen Text wäert stëmmen.

Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci vill-mools, Här François Bausch. Mir kommen dann elo zur Diskussioun ...

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Här President, wann Der erlaabt, just nach awer, den Här Schank hat mer nach zwou Froen gestallt, elo hat ech déi bal vergiess.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Jo.

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Et ass nach eng Motioun!

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Dat Eischt, dat ass mat den Tablets.

Gelift?

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng).** - Et ass nach eng Motioun!

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Ech hunn den Text vun der Motioun nach net gesinn.

Mä zu den Tablets: Also, et ass esou, ech hunn dat nogefrot: Déi Tablets, do waren eng Rei technesch Schwierigkeeten an der Program-matioun. Do sinn eng Rei Tester gemaach ginn. Mä déi wäerten awer am Laf vun dësem Joer agefouert ginn. Et ass och esou, dat ass e wich-tegt Instrument natierlech fir d'Personal vun der Eisebunn, fir kënnen Informatiounen ze ginn.

An da wëilt ech awer nach eng Kéier drun erënneren - den Här Schank hat gefrot no der Kommissioun: Den 28. Februar dëst Joer war déi Kommissioun, wou mer des Laangen an des Breeden ... Ech hunn d'Dokument och nach eng Kéier ...

(**Interruption**)

... hei erausdrécke gelooss. Ech ginn et dann och nach eng Kéier of, Här President, bei lech hei.

(**M. le Ministre François Bausch dépose une documentation.**)

Do stinn all d'Detailer dran, déi ganz Strategie. A mir haten eng gutt Diskussioun an der Kom-missioun vun annerhallwer Stonn mat den De-putéierten, fir iwwert déi Froen vun der Informa-tioun, de Verspéidungen, der Qualitéit, wéi déi verbessert ginn, an iwwert d'Strategie vun der CFL ze diskutéieren. Ech géif dann den Här Schank a seng Fraktioun bieten, nach eng Kéier déi Dokumentatioun duerschzeliesen, déi mer an der Kommissioun den 28. Februar presentéiert hunn.

Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci vill-mools, Här Minister, fir déi Präzisierungen.

(**Interruption**)

D'Diskussioun ass domadder ofgeschloss.

Mir kënnen dann alt schonn zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7254 kommen. Den Text steet am Document parlementaire 72547.

**Vote sur l'ensemble du projet de loi 7254 et dispense du second vote constitutionnel**

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséin-lech Stëmmen. Duerno de Vote par procu-ration. De Vott ass heimat ofgeschloss.

De Projet de loi 7254 ass mat 56 Jo-Stëmmen a 4 Nee-Stëmmen ugeholl.

*Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp (par M. Laurent Mosar), MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo, Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;*

*MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Eugène Berger, Frank Colabianchi, Mme Joëlle Elvinger, MM. Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mmes Carole Hartmann et Lydie Polfer ;*

*MM. Marc Angel, Dan Biancalana, Alex Bodry, Mme Tess Burton, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen et Mme Lydia Mutsch ;*

*MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, MM. Marc Hansen, Henri Kox, Mme Josée Lorsché, MM. Charles Margue et Roberto Traversini ;*

*MM. Jeff Engelen, Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.*

*Ont voté non : MM. Sven Clement (par M. Marc Goergen) et Marc Goergen ;*

*MM. Marc Baum et David Wagner.*

Freet d'Chamber d'Dispens vum zweete Vote constitutionnel?

(**Assentiment**)

Et ass also esou decidéiert.

Kënnen mer da gläich zur Diskussioun respektiv dem Vott vun der Motioun vun de Piraten kommen? Den Här Minister, wannechgelift.

**Motion 1**

► **M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.** - Här President, ech mengen, et ass der Chamber iwwerlooss, wat se mat där Motioun hei mécht, mä ech wollt awer soen, wat d'Meenung vun der Regierung heizou ass.

Ech mengen, et muss een oppassen, datt een awer net alles duerjerneegehätt. Hei ginn an de Consideranten d'Direktiv an d'Eisebunn er-nimmt an de Schinnentransport en général. An da gëtt dat vermëscht natierlech mat der Dis-kussioun, déi de Moment besteet ronderëm d'Aarbechtskonditiounen an de Kollektivvertrag bei LuxTram.

Éischtens wëll ech dozou soen, datt ech iwwer-zeegt sinn, datt e gudd Kollektivvertrag bei LuxTram wäert erauskommen. Mä et soll een d'Sozialpartner do gewärde loossen.

Ech wëll drun erënneren, datt et awer en hellege Prinzip ass an dësem Land, et bis elo war, datt de Stat an d'Regierung sech net a Kollektivvertragsverhandlungen amësche ginn. Well wa mer dat bis ufänken, soen ech lech, da si mer awer wierklech ...! Ech fannen dat net gutt, dovun ofgesinn, datt d'Gewerkschaften och ni do derfir waren.

Dat Zweet ass, ech mengen awer och, datt een net kann alles duerjerneegeheien. Et ass jo awer eng aner Situatioun. Ech mengen, den Outil de travail beim Tram ass jo awer en anere wéi bei enger Eisebunnsge-sellschaft, déi jo international fiert an esou weider. Et kann een net einfach alles duerjerneegeheien. Et sinn zwee verschidde Betriber, esou wéi se do fonc-tionnéieren.

Duerfir wär ech op alle Fall frou, wann d'Cham-ber dës Motioun net géif unhuelen, well ech eben iwwerzeegt sinn, datt, wéi gesot, een deene Verhandlungen do eng Chance soll loos-sen, an ech och iwwerzeegt sinn, datt déi zu engem gudden Enn wäerte kommen.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Den Här David Wagner, wannechgelift.

► **M. David Wagner (déi Lénk).** - Jo, Merci, Här President. Mir zécken heiansdo, fir Mo-tiounen ze deposéieren, well mer eis ëmmer duerno soen: Egal wat mer draschreiven, d'Majoritéit wäert iergende Komma fannen, deem op der falscher Plaz ass, an iergendeng Méck gëtt da gepéilt, fir duerno ze soen: „Mir





kënne se dowéinst net unhuelen.“ Dat ass e reelle Problem. Dofir hu mer och beim Vott do zum Beispill déi Motioun net deposéiert, déi Dir eis virgeschloen hutt ze deposéieren.

**(Hilarité et interruption)**

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Dann awer och net déi aner néng gréng Deputéierten.

► **M. David Wagner** (*déi Lénk*).- Jo. « Chat échaudé craint l'eau froide », wéi ee seet. Mä bon, anerersäits, also mir hate jo schonn deemools, souwuel am Stater Gemengerot wéi och an der Chamber, wéi d'Sociétéit LuxTram als Société anonyme gegrennt gouf, gewarnt a gesot: „Neen, dat soll net sinn, et soll en Établissement public sinn.“ Wat fir d'Busbetreiber funktionéiert, wat fir d'Zuchbetreiber funktionéiert, kann och fir den Tram funktionéieren. Mir wëssen och, datt den Tram keen Zuch ass an datt den Zuch kee Bus ass. Mä et ass en Transportmëttel.

Ech krut och honnertmol erkläert vu Leit, déi weder an hirem Liewen e Bus gefuer sinn nach en Tram gefuer sinn, datt dat net datselwecht ass, well se et ganz gutt wëssen. Ech krut awer och scho vu Buschauffere gesot: „Neen, et ass natierlech net datselwecht, mä et ass awer och vergläichbar anerersäits.“

An ech mengen trotzdem, um Hannergrond souwisou vun deem Sozialkonflikt, deem undauert an undauert an undauert, well d'Direktioun vu LuxTram net capabel ass, op legitim Forderungen anzogeen a souguer esou wäit geet, fir gewerkschaftlech organiséiert Leit anzeschüchteren, wéi dat geschitt ass, wat sech duerno domadder soldéiert huet bei de Sozialwahlen, datt mer eng Participatioun hate vun 92 % vun der Belegschaft vu LuxTram. Dat ass en Zeechen, dat ass ganz héich iwwert der Moyenne. Dat heescht, datt déi Leit, déi do schaffen, net zefridde sinn an datt se net einfach esou e Caprice maachen.

Et kann een natierlech soen, an da geschitt dat, jo natierlech, et ass eng Société anonyme, da gëtt natierlech negociéiert an da kann d'Regierung soen: „Mä mir kënne jo näischt soen!“ Do huet d'Regierung formell och nach recht, dat ze soen. Mä dat ass justement dat, wat mir jo ëmmer kritiséieren! A wann et en Établissement public wier - bei de CFL oder zesummen oder wéi och ëmmer -, wann et en Établissement public wier, da wiere mer net virun deene Schwieregkeeten, mat deenen och d'Personal vu LuxTram konfrontéiert ass, an da wier d'Personal vu LuxTram och net domadder beschäftegt, sech mat enger antisozialer Direktioun mussen ze zerstreiden, an d'Regierung wier och net permanent ënner Beschoss a si wier och net permanent ënner Beschoss vun eis, well mir awer fuerderen, datt eng Regierung sech trotzdem ëm d'Aarbechter bekëmmert vu LuxTram.

Et geet net nëmmen duer, fir do schéin ze poséieren bei Fotoen, well mer den Tram hunn: Et muss een och un d'Leit denken, déi dofir schaffen.

Ech soen Iech Merci. Dofir wäerte mer natierlech dat mat ënnerstëtzen.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Wagner. Duerno den Här Goergen, dann de Minister François Bausch.

► **M. Marc Goergen** (*Piraten*).- Merci, Här President. Mir wëssen, dass e Kollektivvertrag ënnerwee ass. Et ass awer och esou, dass ee gewësse moralesch Verpflichtungen huet, wann ee Parten huet. Et kann ee vläicht soen: „Juristesch dierf ech oder well ech ...“ oder wat och ëmmer, mä et huet een awer verschidde moralesch Verpflichtungen. An eng Regierung kann an eisen Ae ganz wuel higoen, direkt de Gewerkschaften ubidden: Hei ass deeselwechten Deal wéi bei der CFL. Dat kann eng Regierung maachen. Mat hire Parte kënne se dat roueg och beaflossen. Do kënn Der mer näischt aneres méi zielen.

An ech fannen et e bësse schlimmer, dass Dir elo sot: „Oh, dee firt jo nëmmen Tram, da kritt en einfach emol nëmmen nach d'Halschent vun dem Gehalt vun engem, deen Zuch firt.“ Dat ka jo net sinn! Dir maacht hei eng Diskriminatioun vun deene Leit, déi och aacht Stonnen hir Aarbecht maachen an, wéi mer héieren hunn, wäit doriwwer eraus. Mir hu vläicht eng aner Wäertschätzung fir déi Leit, déi beim Tram fueren. Dat ka gutt sinn.

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Den Här Minister huet d'Wuert.

► **M. François Bausch**, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*.- Här President, éischens emol wëll ech dem Här Wagner soen, datt

mer eis als Regierung och net amëschen an d'Aarbechtskonditiounen bei de CFL oder bei CFL cargo zum Beispill. Ech wëll awer drun erënneren, datt d'CFL, d'CFL cargo och e Kollektivvertrag hunn. Duerfir, et ass net alles esou, wéi dat hei gezielt gëtt.

Et ass jo awer net esou, datt bei de CFL cargo schlecht Aarbechtskonditiounen sinn a schlecht Paie sinn. Ech hu bis elo op alle Fall nach näischt esou héieren. Do gëtt jo vum OGB-L, also haaptsächlech dem OGB-L, deen ass majoritär, e Kollektivvertrag ofgeschloss.

Dat heescht, et ass net esou, datt de Stat sech iwwerall amëscht, an dat ass och richtig esou. Wéi soll dat da goen? Stellt Iech emol nëmme vir, eng Regierung fänkt un, Micromanagement ze maachen a sech iwwerall an d'Entreprises amëschen ze goen!

D'Regierung, also de Stat huet och 25 % vun de Parte bei der Banque Générale BNP Paribas. Heescht dat dann elo, datt de Finanzminister an d'Regierung d'nächst Kiéier kommen a soen, wann do e Kollektivvertrag am Bankesektor ausgehandelt gëtt, datt d'Regierung sech soll amëschen an de Kollektivvertrag am Bankesektor? Also mir mussen awer nach iergendwéi mat zwee Féiss um Buedem stoe bleiwen!

An ech muss Iech soen, Här Goergen: Ech bewonneren Iech, Dir sëtzt jo hei an der Chamber als Deputéierten, bei allem Respekt, mä Dir schéngt d'Situatioun extrem gutt ze kennen. Dir schéngt am Betrib ze schaffen. Dir schéngt och ze wëssen, wat do alles proposéiert gëtt, wat do verdéngt gëtt, wéi d'Aarbechtskonditiounen sinn. Dir musst mech emol eng Kiéier informéieren.

Kommt, mir sinn dach emol eng Kiéier seriö! Bei allem, wat ech u Verständnis derfir kann hunn, och fir d'Oppositioun, datt een hei wëllt Oppositioun maachen an datt och, wéi gesot, an der nächster Zäit Wahlen sinn: Kommt, mir bleiwe mat zwee Féiss um Buedem a mir loosse déi Leit a Rou mateneen diskutéieren!

Ech wëll iwwregens drun erënneren, datt och nach d'Stad Lëtzebuerg Aktionär ass, net nëmmen de Stat, mä dat ass awer elo egal. Mä kommt, mir loosse déi Leit gewäerden! An da wäert Der gesinn, do wäert schonn e gudde Kollektivvertrag dobäi erauskommen!

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools. Ech mengen, da kënne mer zum Vott iwwert déi do Motioun kommen.

**Vote sur la motion 1**

De Vott fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann de Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

Dës Motioun ass mat 4 Jo-Stëmme géint 55 Nee-Stëmmen ofgeleent.

*Résultat définitif après redressement : la motion 1 est rejetée par 4 voix pour et 56 voix contre.*

*Ont voté oui : MM. Sven Clement (par M. Marc Goergen) et Marc Goergen ;*

*MM. Marc Baum et David Wagner.*

*Ont voté non : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp (par M. Laurent Mosar), MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo, Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz (par Mme Martine Hansen), Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter ;*

*MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Eugène Berger, Frank Colabianchi, Mme Joëlle Elvinger, MM. Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mmes Carole Hartmann et Lydie Polfer ;*

*MM. Marc Angel, Dan Biancalana, Alex Bodry, Mme Tess Burton, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen et Mme Lydia Mutsch ;*

*MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, MM. Marc Hansen, Henri Kox, Mme Josée Lorsché, MM. Charles Margue et Roberto Traversini ;*

*MM. Jeff Engelen, Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.*



## 6. 7404 - Proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés relative à la présence d'un collaborateur du rapporteur lors de réunions de commission

Deen nächste Punkt ass den Änderungsversuch vum Chambersreglement 7404, deen et erméiglecht, datt de Rapporteur ee Kollaborateur mat an eng Kommissioun kann huelen. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Änderungsversuch vum Chambersreglement, den honorabelen Här Roy Reding. Här Reding, Dir hutt d'Wuert.

### Rapport de la Commission du Règlement

► **M. Roy Reding** (*ADR*), *rapporteur*.- Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleegen, et ass dëst mäin éischte Rapport als President vun der Règlementskommissioun, an duerfir wollt ech déi Geleeënheet beim Schlawittchen huelen, fir alle Memberen häerzlech Merci ze soe fir déi extrem agreabel a flott Atmosphär an där Kommissioun, an och eisem Generalsekretär an eisem Kommissionssekretär Benoît Reiter fir hir hervorragend Maaarbecht.

D'Propositioun 7404 gouf deposéiert vun den honorabele Kollege Berger, Bodry a Lorsché. Et geet drëm, datt ee Rapporteur oder méi Rapporteurs vun engem méi groussen, méi wichtege Projet de loi sech vun engem Kollaborateur vun hirer jeeweileger Fraktioun dierfe begleet loosse.

D'Ursach, déi ugefuert ginn ass, ass deen oft beschwéierlechen Aller-retour vun deem Rapporteur a seng Fraktioun, bei seng Maaarbecht, wou hien hinne praktesch muss ee Rapport maache vun deem, wat diskutéiert ginn ass an der Kommissioun, a wou et dann einfach méi licht ass, wann dee Maaarbechter an där Kommissioun selwer dobäi ass, fir dee politesche Volet vum Rapport ze redigéieren.

Bei der Oppositioun ass dës Propositioun op Desaccord gestouss. Et ass ugefuert ginn, dat wier géint d'Gläichbehandlung vun den Deputéierten, notament och, well jo och Oppositionsdeputéierten an enger äänlecher Situatioun sinn, datt se hirem Fraktionsmaaarbechter musse Rapport maachen iwwert dat, wat diskutéiert ginn ass.

Et ass ugefuert ginn, zumindest, wann eng Partei gefrot hätt, datt e Punkt op den Ordre du jour kéim, datt déi Partei dann och autoriséiert sollt ginn, e Kollaborateur aus der Fraktioun matzebréngen. Et kann een och drun denken, datt, wann eng Proposition de loi vun engem Deputéierte géif diskutéiert ginn, een datselwecht géif unwenen.

Bref, mir haten eng laang a ganz frëndschaftlech a ganz konstruktiv Diskussioun. Et ass eng Ouvertür ginn, fir an Zukunft iwwert déi dote Saachen ze diskutéieren, och am Kader vun der Augmentatioun vun der Zuel vun de Maaarbechter vun de Fraktiounen, speziell och fir d'EU-Dossieren, wou mer jo wëssen, datt déi ganz bestëmmt nach am Laf vum Joer wäerte kommen.

Dann ass nach doriwwer rieds gaangen, datt dee Kollaborateur, deen do matkënn, fir de Rapporteur ze ënnerstëtzen, ënner kengen Ëmstänn dierf un den Debatte participéieren an datt seng Presence och nëmme fir dee Punkt toleréiert gëtt an der Kommissioun, wann et ëm genau dee Projet geet, wou en de Rapporteur soll ënnerstëtzen. An en dierf och keng Prise de position publique maachen, genaousou wéineg wéi aner Leit dat solle maachen, also weder déi Kollaborateuren nach soss ee Fonctionnaire, déi jo meeschtens a Kommissionsstëtzungen derbäi sinn. D'Prise de position publique soll den Deputéierten a Memberen vun der Regierung virbehale sinn, ausser deen ee Fall, wa Leit speziell an d'Kommissioun invitéiert ginn, fir hiert Uleies virzedoen, datt déi selbstverständlech duerno dierfen de Public iwwert dat informéieren, wat se do virgedoen hunn.

Dat war mäin neutrale Rapport als President-Rapporteur. De Gast Gibéryen wäert fir d'ADR dozou schwätzen.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix**.- Aah!

► **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Reding. Als éischte Riedner ass den honorabelen Här Léon Gloden agedroen. Här Gloden, Dir hutt d'Wuert.

### Discussion générale

► **M. Léon Gloden** (*CSV*).- Merci, Här President. A regleméissegen Ofstänn ännere mer eist Chambersreglement of. Ech hunn nogekuckt: An de leschten zwou Legislaturen hu mer 17 Upassungen ugehol, wann ech mech net verzielt hunn. Déi eng, déi ginn zrëck op eng Rei reng rechtlech Consideratiounen, aner si méi politesch gefierft. An hei hu mer eng, déi ass reng politesch gefierft. Well et steet schonn am Koalitionsaccord vun der Regierungsparteien, an ech zitéieren: « Les partis de la coalition (...) veilleront à ce que les rapporteurs de projets de loi pourront se faire accompagner d'un collaborateur aux réunions des commissions parlementaires. »

Här President, am noen Ausland ass et gang und gäbe, datt e Maaarbechter vun enger Fraktioun ka mam Deputéierten an eng Kommissionsstëtzung goen. Zum Beispill an der Belsch steet am Reglement vum belsche Repräsentantenhaus, ech zitéieren: « Les membres d'un groupe politique peuvent se faire assister en commission par un collaborateur de leur groupe. » Och a Frankräich an der Assemblée nationale ass dat méiglech, ech zitéieren: « Peut-être assister aux travaux d'une commission permanente ou spéciale (...) un collaborateur de chaque groupe sous réserve qu'un député membre du groupe pour lequel ce collaborateur travaille soit présent. »

Leider dréien hei zu Lëtzebuerg d'Aueren anescht. Hei dierf mat dëser Propositioun just de Rapporteur, also d'office de Majoritéitsvertreder e Kollaborateur mat an d'Kommissioun bréngen, well et si jo ëmmer d'Majoritéitsdeputéiert, déi de Rapport maachen, mat Ausnam vun der Verfassungsreform.

### (Brouhaha)

D'Begrënnung, Här President, ass, datt et drëm geet, d'Nuancé matzekeréien. Also, dat ass schonn eng komesch Argumentatioun. An et ass jo och net usuel, datt d'Chambersadministratioun sech zu Wuert mellit bei enger Modifikatioun vum Reglement vun dësem héijen Haus. An dës Kiéier hu se et gemaach, well si fannen och dee Virstouss net harmlos. Fir et op Lëtzebuergesch ze soen: Mat dëser Modifikatioun gëtt am Fong gesot, mir mengen och, datt déi verschidde Sekretären an de Kommissiounen och d'Nuancen net matzekeréien, an duerfir muss de Rapporteur e Kollaborateur vu senger Fraktioun matbréngen.

### (Interruption par M. Georges Engel)

Dat steet do, Här Engel. Liest d'Stellungnam vun der Administratioun a liest de Rapport. Do steet et och dran. Et geet ëm d'Nuancen. Den Här Bodry gëtt mer recht.

► **M. Alex Bodry** (*LSAP*).- Mä et muss een awer d'Appreciatioun vun der Verwaltung net deelen.

► **Une voix**.- Et ass net de Statsrot!

► **M. Léon Gloden** (*CSV*).- Also, op dësem Punkt si mir eis eens, Här Bodry.

Mir sinn der Meenung, datt d'Maaarbechter hei vun der Verwaltung wéi och d'Deputéiert, op d'mannst vu menger Fraktioun, awer kënnen a méme sinn, d'Nuancé matzekeréien. Dat schéngt bei Aren Deputéierten net de Fall ze sinn.

Wa mer wierklech wëllen a voller Transparenz schaffen, mä da kommt, mer maachen d'Reuniounen an de Kommissiounen public! Well hei hu mer op där enger Säit d'Majoritéitsdeputéiert, déi ënnerstëtzt ginn d'ailleurs vun de Conseillere vun der Regierung. An ech erënnere och drun, datt säit leschem Dezember d'Zuel vu politesche Beamte jo och nach eng Kiéier vun 82 op 120 an d'Luucht gesat ginn ass.

An ech sinn awer e bëssen erstaunt, besonnesch vun de Kollege vun der LSAP, datt se dat hei matdroen, well et ass grad hire Spriecher am Verfassungsrecht, dee sech ëmmer erëm, an ech hunn dat oft begréisst, fir de Rôle vun der Chamber vis-à-vis vun der Regierung agesat huet an deen och ëmmer Grënn gesot huet, wisou mir awer och oppasse mussen am héijen Haus, quitte datt et d'Majoritéit an d'Oppositioun gëtt, dat sinn d'demokratesch Spillregelen, datt awer ee gewëssen Equilibre an der politescher Aarbecht gewahrt gëtt.

Här President, ...

### (Interruptions par M. Mars Di Bartolomeo)

Här President, dat hei ass en däischtere Moment fir d'Oppositioun! Et ass en däischtere Moment fir de politeschen Equilibre an der par-

Le saviez-VOUS ?

### HUIS CLOS

Les séances de la Chambre sont publiques, sauf décision contraire émanant de la majorité des membres du Parlement. Dans ce cas la Chambre siège à huis clos et la séance est tenue en secret.