

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

7. 8059 – Projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021

Mir kommen elo zum Projet de loi 8059, der Adoption vum engem Amendement vun der Verkéierskonvention, déi zu Wien ënnerschriwwen ginn ass. An ech ginn direkt d'Wuert un d'Rapportrice vun deem Projet de loi, déi honorabel Madamm Chantal Gary. Madamm Gary, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Merci, Här President. Kolleeginnen a Kolleegen, Här Minister, vollstännegt autonoomt Fueren, dat heescht, Fueren, ouni datt e Mënsch nach als Chauffeur hannert engem Steierrad setzt, wäert kommen. Wéi bei ville revolutionären Technologien ass d'Fro just: Wéini?

Trotz ville Fortschritter am deelautonome Beräich ass méttlerweil kloer, datt d'Vollautonomie nach länger dauere wäert an datt déi dozou noutwenneg Technik e gudden Krack méi komplizéiert ze entwéckelen ass wéi virun zéng Joer geduecht. Allerdéngs muss dee Moment net just d'Technik passen, mee och den nationalen an internationale reglementaresche Kader. E wichtegt Element vun deem Kader ass d'Wiener Konvention iwwert de Stroosseverkéier vun 1968. Dës Konvention ziilt deemno zanter 55 Joer drop of, d'international Circulation routière ze erliichteren a gläichzäiteg d'Verkéierssicherheit duerch eng Harmoniséierung vun de Reglementer tëscht de Vertragsparteien ze verbessern. Zu Lëtzebuerg gëllt dës Konvention zanter der Ratifikatioun vun 1975.

Mam virleiede Projet de loi 8059 ratifizéiere mir haut deemno eng punktuell Ofännerung vun der Wiener Konvention iwwert de Stroosseverkéier, fir deene Memberstaaten, déi dat wëllen, d'Afféiere vum vollautonome Fueren an hire jeeweilige Code-de-la-route-Regelen ze erlaben.

Wéi d'Wiener Konvention an de 60er-Joren ausgeschafft gouf, huet natierlech nach kee vum autonome Fuere geshwat. Déi deemoleg Entwécklung vu Verkéiersregelen huet sech dofir zwangsleefeg och ëmmer op de Chauffeur vum Gefier konzentréiert a seng obligatoresch Presenz am Gefier virausgesat. D'vollautonom Conduite war bis elo also rechtlech inkompatibel mat dëser Konvention.

D'Initiativ, dës Situatioun ze änneren, geet iwwregens och op d'Lëtzebuerger Regierung zrëck, déi zesumme mat de Regierungen aus der Belsch, Frankräich, Portugal, Russland, Schweden an der Schwäiz eng gemeinsam Propos erabruucht huet, fir déi Konvention ze amendéieren. Konkreet geet et bei den Ofännerungen ëm d'Ännerung vun zwou Definitiounen fir e „Système de conduite automatisée“ a fir e „Contrôle dynamique“, souwéi ëm d'Bäisetze vun engem Artikel iwwert de Rôle vum Chauffeur beim automatiséierte Fueren.

Duerch Är Zoustëmmung zu deem Projet de loi kënnen mir an Zukunft dann och zu Lëtzebuerg déi néideg gesetzlech a reglementaresch Dispositiounen, fir d'autonoomt Fueren ze erlaben, ëmsetzen, dat an de Gesetzestexten iwwregens net als „Conduite

autonome“, mee als „Conduite automatisée“ bezeechent gëtt.

De Conseil d'État hat keng Observatiounen zu deem Projet, an de schréffleche Rapport zum Projet de loi 8059 gouf den 20. Abrëll dëst Joer unanime an der Mobilitéitskommissioun ugeholl a proposéiert der Pleniëre och d'Adoptioun vun deem Projet de loi.

Domat ginn ech den Accord vun der grénger Fraktioun an ech soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

M. Fernand Etgen, Président | Merci der Madamm Rapportrice Chantal Gary.

An den éischten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Serge Wilmes. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

M. Serge Wilmes (CSV) | Merci, Här President. Villmools Merci, Madamm Gary, fir Äre Rapport. An ech ginn och heizou den Accord vun der CSV-Fraktioun.

Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Wilmes. An den zweeten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Max Hahn. Här Hahn, Dir hutt d'Wuert.

M. Max Hahn (DP) | Merci, Här President. D'Vitess vun der technologescher Entwécklung ass rasant. Autoen, déi vum selwe Fueren, dat huet virun 10 oder 15 Joer nach no Science-Fiction geklongen. Haut stëmme mir e Gesetzesprojet zu deem Sujet, an och wann et nach eng Zäitchen dauere wäert, bis dass d'autonoomt Fueren déi nei Normalitéit ass respektiv bis dass d'Autoe wierklech komplett vum selwe Fueren. Den Trend an déi Richtung ass ganz kloer ze erkennen.

Mir kennen haut schon eng ganz Panoplie vun intelligenten Assistenten am Auto, déi dem Chauffeur ëmmer méi ënnert d'Äerm gräifen a verschidden Aufgaben iwwerhuelen. Déi eng halen d'Vitess, d'Spuer oder nach d'Distanz zum Auto virdrun, déi aner hëllefen, anzeparken oder duerch eng Kéier ze renken. Mee dës ginn ëmmer méi performant. Sou huet Mercedes viru Kuerzem de weltwäit éischte Level-3-System erausbruecht; dat héchst ass de Level 6, voll autonoomt Fueren. Beim Level 3 kann de Chauffeur a spezifesch Situatiounen d'Fuerkontroll dem Auto iwwerlousen, dann hält den Auto vum selwen d'Vitess, d'Spuer, d'Distanz an e kann och Auswäichmanöveren innerhalb vun der Spuer ausféieren. Allerdéngs ass dës System op eng maximal Vitess vu 60 km/h beschränkt a gëllt virun allem a Stausituatiounen als besonnesch nützlich. Hei ass also nach Sputt no uewen, mee d'Richtung, an déi et geet, ass awer kloer.

Fir eis als DP ass och kloer, dass dës Secteur ganz vill Potenzial huet a Lëtzebuerg hei och eng Virreiderroll spillen soll. D'Virdeeler, déi dës nei Technologie mat sech bréngen, leien an eisen Ären op der Hand: Et ass net just eng Saach vu méi groussem Confort an der Méiglechkeet, de Verkéier iergendwa méi fléssig ze gestalten, wann d'Autoen ënnertenee kommunizéieren, och d'Verkéierssicherheit kann doduerch verbessert ginn. Andeems een de Mënsch, dee Feeler mécht, eraushëlt, kënnen Accidenter evitéiert a Liewe gerett ginn.

Dass sech haut nach eng ganz Partie Froe stellen an d'Technologie och nach net ganz ausgeräift ass, wëlle mir guer net bestreiden. Et héiert een ëmmer nees vun Accidenter, déi grad duerch Autoen, déi selwer fueren, verursaacht goufen. Hei muss also nach esou munches verbessert ginn an d'Technologie muss sech nach weiterentwickelen. Mee méttelfristeg ass awer grouss Potenzial do, fir d'Autofueren méi sécher ze maachen. Dat ass jo och haut schon de Fall, just an

engem ganz spezifesch Kader; huele mir nëmmen d'Noutbremsassistenten.

Donieft huet d'autonoomt Fueren och e wirtschaftlechen Interêt. Et si grad dës Héichtechologesch Secteuren, déi eng héich Plus-value bei nidderegem Ressourcëverbrauch schafen an zu engem qualitative Wuesstem bäidroen. De Beräich vun der Mobilitéit ass haut schon e wichtege Wirtschaftsberäich fir eist Land mat enger Partie Zouliwwerfirmen fir déi grouss Constructeuren.

Nieft der Elektromobilitéit ass och d'Smart Mobility, d'Digitaliséierung vun der Mobilitéit, déi grouss Erausforderung an deem Beräich. Et gëllt hei, den Uschloss net ze verpassen, mee weider innovativ ze bleiwen an de Secteur duerch konkret Pilotprojeten ze ënnerstëtzen. 2018 ass e Projet mat Däitschland a Frankräich genee am Beräich vum autonome Fuere lancéiert ginn. Et wier nawell interessant, vum Minister gewuer ze ginn, wou dësen drun ass a wat eventuell och éischt Resultater sinn. Donieft hu mer zu Lëtzebuerg och effektiv haut scho verschidden Initiativen am Beräich vun der intelligenter Mobilitéit. Ech denken un den Automobility Cluster an de Mobility Innovation Campus zu Biessen. Dës mussen, wéi gesot, weider ausgebaut a weider gefërdert ginn, och am Kader vu weidere Pilotprojeten.

Här President, als DP begrësse mir ganz kloer, dass dës wichtege Schrëtt gemaach gouf, d'Wiener Konvention ze adaptéieren, e Schrëtt, dee mir als absolut noutwendeg gesinn. Gläichzäiteg froe mer eis awer och, wat déi nächst Schrëtt sinn. Ass zum Beispill ugeduecht, de Code de la route och unzepasen, fir d'autonoomt Fueren zu Lëtzebuerg ze erméiglechen, sief et deelautonom wéi de Level-3-Assistent, deen ech genannt hunn, oder eeben och vollautonom? Däitschland huet effektiv e gesetzleche Kader geschaf, fir dës System ënner kloer definéierte Bedéngungen zouselousen; mir sollten zu Lëtzebuerg do net hannert eisen Nopeschlänner zeréckbleiwen.

Dës gesot, géif ech der Rapportrice da fir déi zweet Kéier de Mëtteg Merci soe fir och hei zwee ganz gutt Rapporten, an ech géing Iech Merci soe fir d'Nolauschteren.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Hahn. Den Här Goergen wëll Iech eng Fro stellen.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci, Här Hahn, et ass eng ganz kuerz Fro. Dir hutt iwwert d'Accidenter geshwat mam autonomen Auto oder mat Assistenzsystemer. Sinn Iech dann och d'Etüde bekannt, dass – op de Kilometer gerechent – duerch d'autonoomt Fueren oder déi Assistenzsystemer d'Accidenter dramatesch erofgaange si par rapport zu Autoen, déi déi Systemer net hunn?

M. Max Hahn (DP) | Jo, déi si mir bekannt – vläicht net alleguer –, an ech hat probéiert, a menger Interventioun op béides anzegoen, op der enger Säit, dass dat autonoomt Fueren immens Chancë ka bidde fir d'Verkéierssicherheit, fir d'Verkéierssicherheit ze verbessern, an op der anerer Säit dierf een awer net verkennen, dass et eeben och nach där Schwaachpunkte gëtt, an dofir soen ech jo: Et ass enorm wichteg, dass mer hei der Technik, soen ech emol, d'Méiglechkeet ginn, och deem wichtege wirtschaftlechen Zweig, sech weiterentwickelen, fir eebe just an deem Beräich weiderzekommen – an eng vun den Ursachen ass ganz sécher d'Verkéierssicherheit.

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Hahn, an ech ginn d'Wuert weider un den Här Carlo Weber.

M. Carlo Weber (LSAP) | Jo, merci, Här President. Merci der Madamm Chantal Gary och fir dës ganz gutt

Rapporten. Conduite automatisée, autonoomt Fueren – d'Technik an de Fortschritt gi virun. Nei Technologien an der Sécherheet müssen a ville Punkte verbessert ginn. Duerch dëse PL ginn nei Dieren op fir d'Technologien. Ech ginn heizou den Accord vun der LSAP a soe villmools Merci. Ech muss awer zouginn: Ech fuere léiwer selwer mat mengem Auto den Owend heem!

Merci.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Weber. An da wier et um honorabelen Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

M. Jeff Engelen (ADR) | Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, dës Kéier wëll ech et net vergiessen: Ech fänken direkt u mat engem häerzleche Merci un d'Madamm Chantal Gary fir hire schrëftlechen a mündleche Rapport. Et geet haut ëm eng Saach, déi an Zukunft kënnt, d'autonoomt Fueren, mee ech weess awer schonn aus eegener Erfahrung, well ech et selwer gesinn hunn, datt schonn eenzel Testobjeten am Land waren, wou dat getest ginn ass, zum Beispill am Pommerlach. Här Minister, wann Dir ..., ech denken, dass Dir doriwwer informéiert sidd. Et wier vläicht emol interessant, flott, gewuer ze ginn, wéi déi Testphasen ofgeschloss hunn.

Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Engelen, an da geet d'Wuert un d'Madamm Myriam Cecchetti.

Mme Myriam Cecchetti (déi Lénk) | Jo, merci, Här President. Och hei déi zweet Kéier dann e grouse Merci der Rapportrice fir hire mündlechen a schrëftleche Rapport, a mir wäerten da deem heite Projet de loi zoustëmmen, net ouni awer drop hinzewiesen, datt d'Digitalisatioun, esou wéi och dat heiten, nieft Chancen och Gefore ka biergen, an ech mengen, drop muss een einfach gefaasst sinn.

An dësem Fall ass et eeben eng Chance, et ass scho gesot ginn hei, fir d'Verkéierssécherheet, awer sécherlech och fir Leit mat Beanträchtegungen oder och an engem gewëssen Alter, déi vläicht net méi kënnen oder wëlle fuere, kann dat hei wierklech eng ganz flott Saach sinn. Awer et ass natierlech och de Risiko domadder verbonnen, datt eventuell och kéinten Aarbechtsplazen op d'Spill gesat ginn, vu datt ee jo da kee Chauffeur méi brauch oder eng Chauffeuse. Ech mengen, dat ass e Risiko, op deem ee muss oppassen, an och, datt de Verkéiersfloss net an d'Luucht geet – mat neie Fueerweisen, wëll ech soen.

An dat hei ass elo net, fir den Auto ze verdäiwelen, well et ass ganz kloer: Ouni Auto geet et net. Et geet awer dorëms, datt mir dem Auto en anere Stellwärt ginn an datt mir een Auto zu méi notzen, zu méi Familljen, zum Beispill, oder een Auto zu méi zum selwechten Zäitpunkt notzen, dann hu mir scho ganz, ganz vill geschafft.

Dowéinst, wann déi national Gesetzgebung kënnt, muss ee sech, mengen ech, an der Kommissioun Gedanken doriwwer maachen. An do muss ee wierklech am Virfeld eng zolidd Analys maachen, wéi een dat da ka reegelen. Op alle Fall, mir ginn den Accord zu dësem Projet de loi.

Villmools Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Madamm Cecchetti. An da wier et um honorabelen Här Marc Goergen.

M. Marc Goergen (Piraten) | Merci, Här President. Merci dem Chantal Gary fir dee gudden schrëftlechen a mündleche Rapport. Dat heiten ass en Thema, wat

mech ëmmer erëm fasziniert, an ech sinn ee vun deenen, déi den Assistent gäre benotzen. Ech ginn et zwar och zou: Ech benotze méi oft de Staupilot wéi de Pilot op der Autobunn hei am Land, mee et ass wierklech eng Erliichterung an et ass och eng Sécherheet, déi een herno huet.

Et ass just: Dat hei ass elo déi éischt Etapp. Déi zweet Etapp, déi muss kommen, sinn déi baulech Moosnamen. Hei am Land hu mer leider heiansdo d'Situation, dass Schëlter falsch placéiert sinn, net richtig liesbar si fir d'Systemer, dass nach giel Strécher gemoolt sinn, wou virdrun déi wäiss waren, dass eppes net richtig ewechgemaach gouf nom Chantier oder heiansdo guer kee Stréch an der Mëtt ass. Ech weess, et war eng Kéier eng Zäit d'Positioun vun der Regierung, fir op Landstroossen an der Mëtt kee Stréch ze maachen. Mee genau bei autonomen Autoe stellt dat elo de Problem duer, well déi fanne sech herno net méi zurecht. Et sinn herno all déi baulech Moosnamen, déi ee muss ëmsetzen, wann een op dat autonoomt Fuere wëll goen.

An zu Berlin gouf dat elo getest vu Mercedes a bis elo ass keen negative Feedback bekannt. Deen eenzegen negative Feedback, dee komm ass – well d'Gesetz erlaabt et elo do, dass ee souguer Zeitung liest oder um iPad spillt, während da säin Auto op der Autobunn fiert –, ass, dass op eemol op Twitter oder Facebook Fotoen opgedaucht sinn, wat deen doten da fir komesch Saache gemaach huet, vu Leit, déi nach net woussten, dass d'Autoen dat elo selwer kënnen iwwerhuelen.

Mir wäerten eisen Accord ginn.

M. Fernand Etgen, Président | Merci, Här Goergen.

D'Regierung huet d'Wuert, den Här Vizepremier François Bausch, de Minister fir Mobilitéit an éffentlech Aarbechten.

Prise de position du Gouvernement

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics | Merci, Här President, och hei der Madamm Gary fir hire schrëftlechen a mündleche Rapport, an der Chamber fir déi unanime Zoustëmmung.

Dat hei ass en éischte Schratt, dee mer maachen, deen an d'Richtung geet effektiv vu komplett autonomen Autoen. Et ass d'Ëmännerung vun der Wiener Konvention, well dat ... esou wéi d'Wiener Konvention virdrun war, wär de Level 6 net méiglech gewiescht, wou komplett autonom Autoe fuere gelooss ginn, an dofir war dee Schratt hei iwwerfällg, fir deen als Alleréischte ze maachen, ier een dann déi nächst Etappe mécht. Ech interesséiere mech fir dee Sujet schonn zënter ganz, ganz Laangem, fannen dat och ganz faszinant, an et muss een einfach och gesinn, datt d'Technik par rapport zu deem, wéi et am Ufank ugeduecht gi war, haut komplett geännert huet – also schonn eng Zäit laang geännert huet.

Wéi dat heiten ugaangen ass, déi Diskussioun, do ass am Ufank gemengt ginn, et misst een, fir datt Autoe kéinten autonom fuere, d'Infrastruktur intelligent maachen. Wann Dir dat bis un d'Enn geduecht hätt, kënnt Dir Iech virstellen, hätt dat bedei, datt ee kolossal Investissementer hätt misse maachen, wou een net nëmmen un de Stroossereseauen, Luuchten, Anlagen, an esou weider an esou fort ... Dat wär ni 100 % eg sécher ginn. An et ass eigentlich, et muss ee soen, duerch eng Rei Startuppen am IT-Secteur, haaptsächlech an de Vereenegte Staaten, op eemol d'Rudder ëmgerappt ginn, well déi natierlech aus engem ganz anere Bléckwénkel un d'Saach erugaange sinn. Ech wëll se net nennen, mee Dir kennt se alleguer, vun deenen ech schwätzen. Déi hu gesot:

„Jo, dat do ass alles Unfug, mir müssen den Auto intelligent maachen!“ Den Auto muss herno genau wëssen, wéi e sech soll verhalten an dat ass och méiglech ginn natierlech duerch d'Entwécklung vun den Techniken, éischters emol d'Sensortechnik – dat ass alles haut vill méi präisgëschteg ze kréien –, d'Kameraen; ech mengen, dat wësst Dir alles.

Ären eegenen Auto, deen Dir haut fuert, stellt Iech dat emol eng Kéier nëmme vir, 10 Joer zréck oder 15 Joer zréck, dat, wat Dir haut ugebuede kritt a wéi vill-fältg sech dat haut ubitt an den Autoen, wat Dir alles domat kënnt maache beim Parken, also dat ass alles guer net méi ze vergläiche mat där Zäit, an dofir ass dat och de richtige Wee!

Wann ech soen „den Auto intelligent maachen“, dann heescht dat awer natierlech net, datt an der Stroosseninfrastruktur guer näischt muss gemaach ginn. Bon, e Beispill huet den Här Goergen ginn, dat ass richtig. Et muss een natierlech oppasse mat de Marquagen, mat der Beschëlderung, datt dat alles kohärent ass an datt näischt falsch ass, well soss gi falsch Signaler iwwermëttelt. Et muss een awer och bedenken, datt déi Autoen an Zukunft sech net nëmme wäerten orientéieren un de Schëlter op der Strooss, mee och iwwer GPS, wou souwiesou all déi Daten herno dragefiddert sinn. Dat heescht, am Fong kënnt et dann och dorop un, datt natierlech dat, wat do iwwermëttelt gëtt, déi Daten, aktualiséiert sinn, well Dir wësst, et gëtt scho Beispiller, wou Leit op eemol, ech weess net, an engem Floss gelant si mat engem Auto mam GPS, well den Auto gemengt huet, dat wier awer elo richtig, an de Chauffeur och net opgepasst huet, zwar da selwer gefuer ass, mee einfach flatsch anzousch gefuer ass, wou en net hätt solle fuere.

Also, et ass schonn technesch komplex, awer, dat muss ee wëssen, mat den Techniken, déi mir haut hunn, wierklech keng Zukunftsmusek méi an och keng Science-Fiction méi, mee ganz reell. Ech war mer virun ..., dat sinn elo véier, fënnf Joer hier, an Eistreich eng Plaz ukucken, wou vill gefuerscht gëtt do ronderëm, an déi ginn dervun aus, datt, loosse mer soen, zwëschent 2030 an 2035 wierklech dat richtig autonoomt Fueren, also Level 6, méiglech ass. Dat ass net méi laang, mir sinn elo 2023, dat heescht, dat ass a siwen, aacht, néng Joer!

Mir wäerten dat allegueren – hoffen ech oder ech ginn emol dervun aus –, déi heibanne sinn, nach erliewen, an dofir ass et elo och wichtig, datt mir do net nëmmen d'Gesetzgebung upassen, mee och wichteg Punkte reegelen, wat d'Deontologie an d'Éethik ubelaangt, wéi programmiert gëtt an esou weider, dat heescht, wéi den Auto sech soll verhalten. An dann awer och natierlech investéieren an d'Infrastruktur, well d'Autoen net nëmmen intelligent sinn an deem Sënn, datt se erkennen, wat lénks a riets ass, mee och ënnerteneen herno wäerte kommuniquéieren. Dat heescht, och herno wäert nach en zousätzleche Virdeel derbäikommen, datt en Auto, deen zum Beispill iergendwou hikënt a feststellt, datt do, ech soen elo mol, e Bam an d'Strooss gefall ass, dat automatesch wäert kommuniquéieren un d'Autoen, déi hannerun him sinn, wat natierlech och wichtig ass, well da kréie mir Accidenter evitéiert.

Also dofir, d'Stéchwuert „5G“ ass wichtig, well de 5G ass noutwenneg, fir datt d'Kommunikatioun tëschent den Autoe méiglech ass. A wann ech gesot kréien, „Jo, par rapport zu deem Pilotprojet an der Grenzregioun ...“ – mir si jo am Dräilännereck mat Frankräich an Däitschland zesummen an esou engem Testbed dran, wou mir matgemaach hunn –, mir sinn dat Land, wou de 5G esou gudd wéi ... also net esou gudd wéi, mee zumindest an deem Testbed klappt.

Mee fir déi, déi mol schonn an ..., ech wëll elo kee Land nennen, fir keen ze blesséieren, mee déi emol a verschidde vun deene Regiounen gefuer sinn, do si mir nach wäit ewech vum 5G. Do si mer plazeweis mol net beim 3G, mir si mol nach beim EDGE, also nach ënner 3G, also nach wäit ewech vun deem, wou mer misste sinn, vum Standard vun den Technologien.

Mee, wéi gesot, dat ass awer vun der Technik hier, a vun deem, wat et och méiglech mécht, och am Sënn vum multimodalen Denken an Zukunft, fir mech e ganz gudd Schratt. D'Voraussetzung ass natierlech, datt mir dat Ganzt herno net onsënneg asetzen, well et muss ee bedenken, all kann herno och dozou féieren, wann d'Autoen all autonom fueren, dat heescht, wann ech mer zum Beispill iwwer eng App einfach ee ka ruffen, dee mech siche kënnt a mech iergendwou hiféiert, datt mir fir all 200 Meter op eemol erëm den Auto huelen. Also, et muss een dat scho richtig abetten, mee wa mir et richtig maachen, da kann et e richtigen Atout ginn, fir zousätzlech d'Mobilitéit insgesamt nach méi effikass ze maachen. A virun allem, ass et och e wichtige soziale Volet, well mir vergiesse vill ze vill oft, datt – also och zu Lëtzebuerg – 25 % bis 30 % vun der Bevëlkerung, keen Auto hunn, entweeder well se nach kee Führerschäin hunn, well se ze jonk sinn, oder well et eeler Leit sinn, déi net méi wëlle fueren, déi net méi kënne fueren, well se sech net méi trauen ze fueren, an déi sinn natierlech ugewisen op anerer, entweeder op den ëffentlechen Transport oder op anerer, déi si féieren. An dat hei gëtt natierlech och an där Hisiicht eng Demokratiséierung an am Soziale gesinn eng Verbesserung fir esou Leit.

Dofir e grouse Merci, dat ass e wichtige Projet, datt Dir deen esou unanime hei stëmmt. Merci.

M. Fernand Etgen, Président | Merci villmools, Här Bausch. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss.

Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 8059. Den Text steet am Document parlementaire 8059³.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 8059 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. Mir maachen de Vote par procuration. De Vott ass ofgeschloss.

De Projet de loi ass mat 60 Jo-Stëmmen eestëmme ugeholl.

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

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusti Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann (par M. Gusti Graas), MM. Pim Knaff (par M. André Bauler), Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. Max Hahn) ;

Mme Simone Asselborn-Bintz (par M. Yves Cruchten), M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Mme Cécile Hemmen, M. Dan Kersch, Mme Lydia Mutsch et M. Carlo Weber ;

Mme Semiray Ahmedova, M. François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché, M. Charles Margue et Mme Jessie Thill ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser) ;

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

Mmes Myriam Cecchetti et Nathalie Oberweis.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

8. 8062 – Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Als nächste Punkt hu mer de Projet de loi 8062 iwwert d'Finanzéierung vun de Schoulbusser. Och hei ass d'Riedezäit nom Basismodell festgeluecht. An och hei ass d'Rapportrice d'Madamm Chantal Gary. Madamm Gary.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice | Merci, Här President. Kolleegeinnen a Kolleegeen, Här Minister, dese Projet de loi mat der Nummer 8062 proposéiert, d'Regierung ze ermächtigen, bis de 15. Juli 2028 am Kader vun engem Marché public Kontrakter fir de Schoultransport ofzeschleissen, an dat fir e Montant vu maximum 180.845.186 Euro TTC.

Genau wéi fir d'RGTR-Ausschreiwung a wéi fir all Depense iwwer 40 Milliounen ass och fir dese Marché public laut Artikel 99 vun der Verfassung an dem Budgetgesetz vum 8. Juni 1999 en extrat Finanzéierungsgesetz néideg.

Am Prinzip ass fir dese Marché eng Durée vu véier Joer ab 2023 virgesinn, mee fir de Fall, wou et e Recours géint eng Decisioun vum Marché géif ginn an d'Kontrakter net kéinten ofgeschloss ginn, gouf e weidert Schouljoer als Sécherheetsmarge virgesinn. Et gëtt dës Weideren eng Marge de manœuvre bei der Zuel u Fierkilometer vun 10 %, fir nach am Virfeld vum Start vum Marché bei der Rentrée 2023 kuerzfristeg noutwenneg Upassungen kënne virzehuelen, déi sech eventuell nach kéinten aus zousätzlech néidege Linnen, der Schülerzuel an der Trennung tëschent Schoultransport a regulärem RGTR-Reseau erginn. A wat méiglech Upassungen während der Lafzäit vum Marché ugeet, ass eng Progressioun vum Kilometervolumen vun 2,5 % pro Joer virgesinn.

D'Estimatioun vun de Besoine baséiert op dem Präis an dem Réseau scolaire, deen aktuell en vigueur ass, mat Berücksichtigung vun der Organisatioun souwéi vun den Erfahrungswärter vum Marché public fir den RGTR-Reseau. Weinst de schwéier viraussobaren Entwicklungen an zum Beispill der Fuerderung no zousätzleche Linne souwéi den aktuelle geopolitischen Entwicklungen, sinn d'Präisser just eng Estimation sous réserve an, wéi scho gesot, mat enger gewëssener Marge de manœuvre ergänzt ginn.

No der Restrukturatioun vum Schoultransport ginn déi järelech gefuere Kilometer op ronn véier Milliounen Kilometer fir ronn 290 verschidde Linne geschat. A mengem schrëftleche Rapport sinn ech och nach e bësse méi am Detail op déi villfälteg Grënn fir d'Trennung tëscht dem generelle RGTR-Busnetz an dem Schoultransport agaangen, mee d'Hauptgrënn si sécherlech déi wuessend Komplexitéit vu béiden Netzer, déi ëmmer méi grouss individualiséiert Besoine vun de Schoulen a Lycéen, an doduerch falen d'Synergien an d'Realitéit vun de leschte Joren, well de Schoultransport sech par rapport zum

RGTR-Reseau ëmmer méi zu engem separate Réseau entwéckelt huet.

Den Avis vum Staatsrot hat just eng kleng juristesche Observatioun, an de schrëftleche Rapport zum Projet de loi 8062 gouf den 20. Abrëll dëst Joer unanime an der Mobilitéitskommissioun ugeholl a proposéiert och der Pleniéire d'Adoptioun vun deemem Projet de loi.

Domat ginn ech den Accord vun der gréngrer Fraktioun an ech soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

Plusieurs voix | Très bien!

M. Fernand Etgen, Président | An ech soen der Madamm Rapportrice Chantal Gary Merci.

An ech ginn d'Wuert un den éischten ageschriwwene Riedner, den honorabelen Här Serge Wilmes. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

M. Serge Wilmes (CSV) | Merci, Här President. Mir verstinn absolutt de Grond, firwat datt den RGTR-Reseau huet missen elo ënnerdeelt ginn an ee vun de reguläre Linnen an ee vu Schoulinnen, Transportlinnen, well dat sech iwwert d'Joerzénge, besonnesch déi lescht Joren, och mat der Spezialiséierung vun den eenzelne Schoulen als ëmmer méi komplex erausgestallt huet, fir op de reguläre Linne kënnen och nach de ganze Schülertransport oflafen ze loosse.

An trotzdem: Wann een an d'Geschicht zeréckgeet, muss een awer och gesinn, dass et besonnesch an de ländleche Gemengen viru laanger Zäit eng Entwécklung ginn ass hin zu zentrale Schoulen, well dat méi Sënn géif maachen, a wou natierlech dunn och deemools versicht ginn ass, Synergien tëschent de Gemengen an dem RGTR, dem Staat ..., well et net sollt zum Fall kommen, datt een RGTR-Linnen hätt, déi hallef eidel wieren, an eeben och nach vun de Gemengen, ländleche Gemengen organiséiert Buslinnen a Richtung vun deene Schoulen, déi dann och hallef eidel gewiescht wieren. Dofir ass deemools gesot ginn, da géif den RGTR och de Schülertransport iwwerhuelen, besonnesch och, fir d'Schüler aus der Grondschoul, aus der Primärschoul an déi Zentral-schoulen ze bréngen.

Dat wäert elo mat deem heite Projet de loi net méi de Fall sinn. Dat heescht, hei wäert dann elo den nei geschafene rengen RGTR-Schülertransportreseau net méi – an deenen dote ländleche Gemenge ganz besonnesch, wou och Zentralschoulen sinn – d'Schüler am Fondamental dohinner féieren. Dat géif also dann derzou féieren – an et wäert derzou féieren! –, datt op déi Gemengen, déi souwiesou jo scho Gemenge sinn, déi dacks grouss Flächen hunn, awer nëmme wéineg Awunner, déi verspreet sinn, déi souwiesou scho vill méi héich Käschten hunn, fir déi ganz Basisinfrastrukturen en place ze setzen – Reseauen, Stroossen, sou datt dat ze ënnerhalen ass –, datt hei dann erëm zousätzlech Käschten géifen op si duerkommen, wat fir eis awer als CSV net ze akzeptéieren ass. Mir setzen eis och ëmmer dofir an, och de ländleche Raum ze stäerken, andeem mer do och grad Synergie behalen, déi bestanen hunn.

An dowéinst géif ech gär eng Motioun deposéieren, Här President.

Motion 1

La Chambre des Députés,

– *rappelant la réorganisation du réseau RGTR et la séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier ;*

– *remettant en cause l'argument selon lequel la perte de complémentarité des deux services précités aurait conduit à leur séparation ;*