

wierklech och eng Neierung ass, dat ass d' Aféierung vun enger Lëtzebuergescher Pilotelizenz fir professionell Piloten, déi op Linieflich fléien, wat also eng wichteg Neierung duerstellt, well bis elo hu Lëtzebuurger, déi eng Pilotelizenz wollten hunn, normalerweis missen op auslännescher zrëckgräifen, déi dann hei oder am Ausland dat maachen. Ech mengen, datselwecht géllt och fir d'Aiguilleurs du ciel, déi mer hei zu Lëtzebuerg hunn.

Zum anere wéilt ech och ervirsträichen, datt eng Rei Mesuren agefouert ginn, déi d'Sécuritéit betreffen, déi sech och opgedrängt hunn opgrond vun Inspektioune vun der EU-Kommissioun a vun der OACI. Do waren eng Rei Mängel festgestallt ginn. Et ass jo och schonn esou, datt och elo virum Vote hei vun dësem Projet de loi do eng Rei Mesuren ergraff gi sinn, fir deem ze remédiéieren. Also, et ass wierklech kloer, dat ass e wichtegen Aspekt, well Lëtzebuerg ass jo awer en internationale Flughafen a bei der Sécherheet dierfen do wierklech keng Lacunen entstoën, souwuel wat den Accès an de Fligere selwer wéi och dee ganzen Areal um Buedem vum Flughafen ugeet.

Dat ass am Intérêt vun de Passagéier, awer och am Intérêt vum Image vum Standuert Lëtzebuerg, well bekanntlech ass et jo och esou, datt de Flughafen eng vun deenen éischten Dieren ass, wann d'Ausländer heihinner komme respektiv och ganz oft wa Geschäftsleit heihinner kommen.

Dat gesot, nach eng lescht Remarque, dat ass déi vun den Trajectoirë vum Landen a Starte vum de Fligieren. Déi Couloirë si jo an Zesummenaarbecht mat internationale Gremien ofgeschwat an opgestallt ginn. Et wier och wierklech elo wichteg, datt déi géifen agehale ginn. Et sinn och Reglementer virgesi ginn, fir eventuell do Strofe mussen ze bezuelen, wann dat net de Fall ass. Et ass ze hoffen, dass op alle Fall op déi Aart a Weis dann och déi Couloiren agehale ginn, well dat jo am Endeffekt och am Intérêt ass vun der Liewensqualitéit vun den Awunner ronderëm dat Areal vum Flughafen, well et jo hei haaptsächlech och ëm dee ganzen Dossier vun der Kaméidisbelästegung geet.

Dat ass eng ganz Problematik, wou ee vill méi wäit kéint aushuelen. Ech wëll dat awer elo haut den Owend net maachen, mä mir sollen awer deen Dossier och net aus den Ae verléieren. Mir wäerte sécherlech, oder d'Chamber wäert an Zukunft och nach iwwert déi Problematik hei schwätzen.

Dës puer Remarquë gemaach, wéilt ech och den Accord vu menger Fraktioun abréngen.

» **M. le Président.** - Merci, Här Berger. Den nächste Riedner ass den Här Henckes. Den Här Henckes huet d'Wuert.

» **Une voix.** - Den Här Braz!

» **M. le Président.** - Den Här Braz ass vir. Här Braz, Dir sidd net ageschriwwen. Entschëllegt!

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Den Här Henckes kann awer stoe bleiwen, well ech si gradesou kuerz wéi den Här Spautz. Déi gréng Fraktioun gétt hir Zoustëmmung zu dësem Projet, net ouni dem Här Schreiner Merci gesot ze hu fir säi Rapport.

» **Une voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Braz. Da kritt elo den Här Henckes d'Wuert.

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, och meng Merciën un de Rapporteur fir dat Gesetz, wat mer haut sollen an och wäerte stëmmen. Ech gesi just, datt de Projet de loi de 14. Januar 2004 déposéiert ginn ass. Et gesäit een, datt d'Gestioun e bësselche schwiereg wor an datt munches dorunner geännert ginn ass an hin an hier gefuer ginn ass.

Dat bedeit natierlech, datt et awer och wichteg ass, datt mer endlech déi Direktiv ëmsetzen. Déi datéiert vun 2003. Dat ass also och, mengen ech, eppes, wat misst an Zukunft sech verbessern. Dat ass, datt mer Direktive méi séier ëmsetzen. Am Laf vun der leschter Woch a vun dëser Woch an och an deenen nächsten Deeg ginn elo massiv nach Direktiven ëmgesat, wou et ganz, ganz laang gedauert huet. Ech mengen, do

musse mer aner Weeër goen, well dat heien ass eng Rechtsensécherheet a munchen Fäll; well vill vun deenen Direktive si schonn d'application um europäesche Plang, ouni datt mir se hei ëmgesat hunn.

Da muss een natierlech awer och nach - an dat wor meng Iddi haut och - iwwert d'Trajectoires d'approche et de décollage des aéronefs schwätzen; dat heescht, wéi d'Fluglinnen an d'Landelinnen, d'Lignes d'atterrissage an de décollage vun de Fligere sinn. Mir wëssen alleguerten, datt déi bestehend Aart a Weis fir ze lande baséiert op zimlech alten historeschen - kéint ech bal soen - Fluglinnen. Déi baséieren och dorober, datt mer Fligieren haten, déi net konnten ofbremsen. Doduerjer si se relativ niddreg erageflunn iwwert den Haiser, da fréi gelant an dann hu se sech auslafe gelooss.

Et schéngt es esou ze sinn, datt awer eng Etüd vu Cargolux Boeing gemaach ginn ass - Här Minister, ech hat lech schonn e puermol doriwwer interpelléiert -, datt et méiglech ass, fir déi Fluglinnen ze änneren, fir méi héich unzesetzen, wann ee lant, fir an der Mëtt vun der Pist ze landen, a fir deen Ablack d'Motorbremsen anzesetzen, fir da méi kuerzfristeg ze landen.

Dat hätt als Resultat, datt een eng Reduktioun vum Kaméidi fir d'Awunner ëm 50% kéint erbäifeieren. Mir wor du gesot ginn, Här Minister, an enger Question parlementaire, datt dat net méiglech wär, well déi Pist, déi hätt e Bockel an dofir géif dat net goen.

Ech hu mech dunne awer renseignéiert mat der Zäit, ob et dann net awer géif goen. An dunne ass mer gesot gi vun der Direktioun vum Flughafen, datt et méiglech ass, well elo schonn e gudden Deel vu Fligieren esou lande mat där Approche, déi méi héich ass. Dat ass also technesch méiglech. Et si just verschidde Fligieren, méi almodesch Modellen, déi kënnen dat net.

Dofir mengen ech, Här Minister, wier et awer ubruecht, fir nach eng Kéier déi Problematik do ze kucken a fir vläicht iwwert de Wee vun Taxen déi Fligieren, déi Gesellschaften ze encouragéieren, fir dee Wee vun der Cargolux Boeing-Etüd ze notzen, an déi, déi deen net notzen, fir déi méi schwéier ze taxéieren. Dat wier och eng Incitatioun, fir eventuell méi nei a méi modern Fligieren, déi manner Kaméidi a manner Ëmweltverschmutzung maachen, och erbäizeféieren. Dofir nach eng Kéier mäi Wonsch un d'Regierung, fir op dee Wee do ze goen.

Dann ass mer och gesot ginn, datt am Ëmweltministère - an ech huelen un, datt den Transportminister heiansdo mam Ëmweltminister schwätzt, wat de Flughafen ugeet - eng Étude publique bis den 30. Abrëll 2009 am Lafe war iwwert deen neie Plan d'occupation des sols, mengen ech, also iwwert déi ganz Reglementatioun vum Flughafen. Ech wollt do froen, wat déi Enquête publique bis elo erginn huet, well d'Awunner hu sech anscheinend doriwwer opgereegt, datt si bei där Enquête publique net d'Recht haten, fir d'Wuert ze ergräifen.

Da sinn och eng etlech Kritikë komm bei der Commission consultative aéroportuaire, wéi dat heescht. Déi Kommissioun soll en fait erméiglechen, datt en Dialog tëschent den Awunner an alleguerten den Interessenten ëm de Flughafegeschitt. Mä déi Kommissioun schéngt anscheinend nure méi um Pabeier ze sinn an eng Activité crépusculaire ze hunn.

Dofir wier et awer och interessant, Här Minister, ob Der net der Meenung wäert, datt just an engem Ablack, wou sech ganz vill Problemer stelle vum Ëmwelt, vu Kaméidi, datt een awer esou eng Kommissioun misst e bësse méi aktivéieren.

Déi Informatiounen, déi Diskussiounen, déi Froen, déi ech haut opwerfen, sinn déi, déi mer déi ganzen Zäit elo gestallt kréien. Fir déi, déi an de Géigende vun Hamm a Bouneweg, Houwald an esou weider Leit kennen: D'Interesseveräiner sinn dorun interesséiert. An et gesäit een, datt do nach munchen onzefriddene Bierger ass, well Verschiedenes sech net beweegt, well een nottammend déi Etüd vu Cargolux Boeing net a Realitéit ëmsetzt.

Dat gesot awer, ass et noutwendeg, datt mer déi Gesetzgebung, dee Gesetzesprojet, esou wéi den Här Rapporteur en elo virgestallt huet, sollen unhuelen. Mir sinn och domadder d'accord. An d'ADR wäert also dëst Gesetz stëmmen.

» **M. le Président.** - Merci, Här Henckes. D'Regierung huet d'Wuert.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Merci, Här President. Merci virun allem dem President-Rapporteur fir déi Aarbecht, déi effektiv eng Zäit gedauert huet weinst neien Agencement, déi den Text jo praktesch nei gestalt hunn, an déi Diskussiounen, déi mer innerhalb vun der Kommissioun haten.

Ech mengen, bei deene Bemierkungen, déi gemaach gi sinn, wëll ech just agoen op déi lescht, déi vum Här Henckes gemaach gi sinn, pêle-mêle.

D'Commission aéroportuaire, dovunner sinn ech net selwer Member. Dofir weess ech net, wéini dass déi lescht Sëtzung war. Ech wäert mech awer informéieren iwwert d'Aart a Weis wéi déi Kommissioun schafft.

Bei där zweeter Fro sinn ech mer net sécher. Wann et sech ëm d'Enquête publique handelt beim POS, kann ech lech keng Informatioun ginn, well déi ënnerläit der Kompetenz vum Minister vum Aménagement du Territoire. Wann et awer d'Enquête publique wär iwwert d'Plan-d'actionen iwwert de Kaméidi, ech mengen...

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - De Kaméidi, jo.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Wann et déi sinn... Dir hat gesot, POS...

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).** - De Plan d'action vum Kaméidi.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - De Plan d'action vum Kaméidi, do kann ech just soen, dass an der Enquête publique eng Réunion fir all betreffen Awunner zu Sandweiler - wa meng Erinnerung gutt sinn - stattfonnt huet, un där och, mengen ech, bal 100 Leit deelgeholl hunn, fir mat de Responsabele vum Ministère a vun allen Autoritéite vum Findel iwwert de Plan d'action ze diskutéieren.

An natierlech sinn och déi eenzel Gemenagéit am Rumm vun där Enquête amgaangen, hir Avisen zu deem Plan d'action ze verfaassen an dem Ministère zouzestellen. Dat ass an dësen Deeg amgaangen ze geschéien. An ech mengen, dass d'Gemeengeréit dat och - sécherlech och dee Stater, natierlech, virun allem - da wäerte maachen, scho gemaach hunn oder amgaange sinn, et ze maachen.

Mä jiddefalls huet eng öffentlech Informatiounsversammlung an d'Méiglechkeet doriwwer ze schwätzen och stattfonnt, grad wéi natierlech och all interesséierte Bierger bei der Gemeng sech den Dossier kann ufroen an och do seng Stellungnahme kann eraginn. Den Dossier ass iwwregens och um Internet op eisem Site, och selwer de Projet de plan d'action, mat alle Méiglechkeeten, och de Remarquen derzou ze maachen, drop virgesinn.

Zu der Fro vun den Trajectoirë wëll ech soen, dass meng lescht Informatioun iwwert d'Etüd vun der Cargolux nach ëmmer déi ass, déi ech lech schonn eng Kéier ginn hunn, wat d'Boss ubelaangt, déi eis Pist huet. Ech sinn awer gäre bereet, wann et do nei Elementer sollt ginn, fir déi dann och nach eng Kéier ze kucken.

Dir sot, et géif der ginn. Ech wäert dat da kontrolléieren a wéilt awer nach eng Kéier soen, dass am Projet de loi, dee mer wäerte stëmmen, deen Dir wäert stëmmen, pardon, dass do jo am Artikel 24bis och virgesinn ass, eng Tax anzeféieren, fir déi ze sanktionéieren, déi d'Trajectoiren, déi festgeluecht sinn, verletzen, déi sech net dorunner halen. Ech mengen, dat ass och en neie Moment. Virdrun hate mer esou eng Sanktionsméiglechkeet net. Dat gétt dann och eng Méiglechkeet, fir wierklech ze sanktionéieren, wann ee sech un déi Trajectoiren, déi fixéiert sinn, och net hält.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Minister. Domadder ass d'Diskussioun ofgeschloss.

Mir kommen dann zum nächste Projet. Et ass de Projet de loi 5905 iwwert d'Chauffeurs professionnels. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech ageschriwwen: den Här Spautz, den Här Berger an den Här Braz - ginn ech dovun awer -, an dann den Här Henckes. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Roger Negri. Här Negri, Dir hutt d'Wuert.

9. 5905 - Projet de loi relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

1. le développement et la diversification économiques, et

2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Rapport de la Commission des Transports

» **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.** - Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, zu Suessem niewent der Kronospan an der Zone d'activités Gadderscheier entsteht mat dësem Gesetz e Centre de formation fir Berufsschaffeuere. D'Aféierung vun enger Formation obligatoire et continue fir Berufsschaffeuere wäert den Transportsecteur nohalte an entscheedend veränneren. Bei ville Chauffeuere an och a ville Betriber ännert d'Gesetz vun haut viles fir hir Ausbildung, an domat och fir hire Beruff a fir hir Zukunft.

Als Introduktioun sief och gesot - an dat ass mer dat Allerwichtigst -, dass et sech bei dësem Projet de loi ëm d'Verbesserung vun der Verkéierssécherheet op onse Stroossen handelt. Do derniewent gët et och nach vill aner Considérations, déi d'Europäesch Kommissioun dozou bruecht huet, am Joer 2001 dës Direktiv ze proposéieren.

Mir hunn déi lescht Joren eng Rei vu Gesetzger gestëmmt, déi alleguer dozou bäigedroen hunn, Lëtzebuerg zum Spëttereider an der Reduktioun vun de Verkéiersdoudechher ze maachen. Als eenzeg EU-Land hu mer 50% manner Verkéiersaffer wéi nach am Joer 2001.

Et ass keen Zoufall, dass mer zënter dem Bestoe vun den offizielle Statistiken nach ni esou wéineg Verkéiersdoudechher ze bekloen haten. Ech erënneren dobäi nëmmen un d'Aféierung vum Retrait immédiat vum Führerschäin oder un d'Ofsenkung vum Alkoholtax op 0,5 Promille. Mat anere Wieder: Dëse Projet de loi reit sech nahtlos an de Package vu Mesuren an, déi nach méi Sécherheet op eise Stroosse brénge sollen, an domat och d'Unzuel vun den Doudechen a Schwéierverletzte reduzéiere sollen.

D'Formatioun, op déi ech gläich en détail wäert ze schwätze kommen, ass awer méi wéi e Gesetz fir d'Sécherheet op eise Stroossen. Dëst Gesetz wäert virun allem och eng Opwäertung fir den Transportsecteur bewierken, an domat eng direkt Auswirkung op d'Aarbechtskonditiounen vun de Berufsschaffeuere hunn.

Wann et bis elo duerchgaangen ass, fir dierfe mat engem Bus vun oft méi wéi 20 Meter mat iwwer 50 Passagéier oder op engem Camion vun oft iwwer 26 Tonnen a mat Vitesse bis zu 90 Stonnekilometer ze fueren, fir en Titulaire vun engem Führerschäin vun der Kategorie D oder C, esou wäert dat an Zukunft net méi eleng duergoen. Et ass scho verwonnerlech, wéi wéineg Qualifikatioun een huet misse matbréngen, fir esou e verantwortungsvollen an aarbechtsintensive Métier vum Berufsschaffeur auszeféieren.

Endlech soll duerch dëst Gesetz eng Professionaliséierung vum Transportsecteur erreecht ginn, déi fir eis Ekonomie a fir eis Politik esou wichteg ass. Zum enge sinn eis Transportfirmen, déi wäit iwwer eis Grenzen eraus aktiv sinn, op gutt ausgebildeten responsabel Chauffeuere ugewisen; zum anere wäerten och Berufsschaffeuere, ob se beim TICE, beim städtesche Bus, dem AVL, bei der CFL oder de private Busentreprisë fueren, iwwer eng praktesch an theoretesch Formatioun verfügen.

Här President, wéi eng Elementer sollen duerch dës Formatioun awer vermëttelt ginn? Am Vierdergronn steet natierlech d'Législation routière, ob dat d'Rechter a Flichten op der Strooss betrëfft, de Fonctionnement vum Tachygraphe oder eben de Prinzip vun der Fuer- a Rouzäiten. Do derniewent sollen awer och d'Technique vum Arrimage vermëttelt ginn.

Ee weidere Fluchtdeel vun der Formatioun ass en Éischt-Hëllef-Cours an Notiounen iwwer eng Vermeidung vu Konflikter, e sougenannte Cours vu Konfliktmanagement. Hei gétt zum Beispill e klengen Tunnel gebaut, deen op deenen zwou Säite ganz zougemaach ka ginn an dann ënner Dampf gesat ka ginn. Dobäi sollen dann d'Chauffeuere léieren, wéi een an esou enger Situatioun kann domadder ëmgoen an och wéi een dee Stress, deen engem do perséinlech entsteht, ka mat sech selwer behandelen.

De Projet de loi knäppt awer och u weider Aktiounen an Aktualitéitsthemen un, fir déi mer eis an deene leschte Jore staarkgemaach hunn. Esou ass ee vun deenen Haaptpillere vun der zukünftiger Formatioun d'Bäibrénge vun enger effizienter a spuersamer Fuertechnik. Dës Kenntniser sollen et dem Chauffeur erlaben, fir vill méi ekonomesch ze fuere wéi an der Vergaangenheet.

Ech brauch wuel kaum ze betounen, dass dësen Text och domat zwar e bescheide-



nen, awer e wichtege Bäitrag am Kampf géint de Klimawandel duerstellt. Wéi Dir gesitt, sinn d'Facetten an d'Auswierkunge vun dësem Text méi komplex a méi bedeitend, wéi déi knapps Dosen Artikelen et à première vue vermute loossen.

Här President, wéi ech schonn ugangs erwähnt hunn, berout de Projet de loi op enger Direktiv 2003/59/CE, déi 2003 zu Bréisel ugeholl ginn ass an déi schonn 2006 hätt sollen an d'Nationalrecht ëmgemat ginn. Sécher, mir hu Retard, wat d'Transpositioun vun dëser Direktiv betrëfft, mä mir müssen ons awer net dowéinst schummen.

D'Regierung huet effektiv eng gutt Zäit gebraucht, fir e schlësseg Konzept ze presentéieren. Mä duerfir huet dëst Konzept de Virdeel, dass et am Aklang ass mat de Sozialpartner ausgeschafft ginn ze sinn, an och op zumindest zwee bedeitende Punkten, nämlech dem Finanzement an der Organisatioun vun der Formatioun, eng typesch Lëtzebuerger Léisung presentéiert.

Wat gesinn awer eigentlech déi Qualification initiale, beziehungsweise déi Formation continue vir, vun där an dësem Projet de loi Rieds geet? A wéi eng Berufsschauffeure sinn dovunner beträff?

Éischtens, de Champ d'application vum Gesetz. Et sinn all déi Berufsschauffeure concernéiert, déi am Besëtz vun engem Führerschäin vun der Kategorie D, also fir Busser, oder C, fir Camionen also, sinn; onofhängeg wéini si de Führerschäin gemaach hunn, onofhängeg dovun aus wéi engem Land se kommen oder a wéi engem EU-Land si ugestallt sinn.

Allerdéngs gesäit dat zukünftegt Gesetz awer eng Partie Exceptionne vir, an dat virun allem fir déi Persounen, déi bei der Police, bei der Arméi, oder am Rettungswiesen tätig sinn. Do doniewent sinn awer och déi Persounen vun der Formatioun ausgeholl, déi Gefierer vun enger Vitesse vu manner wéi 45 Stonnekilometer steieren, wéi zum Beispill d'Bauern.

Ausserdeem ass all Persoun net duerch d'Gesetz beträff, déi zwar am Besëtz vun engem C- oder D-Führerschäin ass, mä d'Aktivitéit als Chauffeur net berufflech ausübt, oder wou d'Fueren net d'Haaptaktivitéit vu sengem Métier duerstellt. Ech erkläre mech.

Eng Persoun, déi e Camionsführerschäin huet a bei der Renovatioun vu sengem Haus sech e Camion lount, fir säi Material ze transportéieren, ënnerläit net dësem Gesetz. Datselwecht zielt fir e Steemetzer, dee bei engem Entrepreneur schafft an e Busführerschäin huet, dee moies mat den Aarbechter mam Bus op de Chantier fiert, anschléssend do selwer während aacht Stonnen als Steemetzer schafft, an dann erëm mat sengen Aarbechter an de Betrib zrëckfiert. Natierlech wäert et Grenzfall ginn, mä ech mengen, an engem Zweifelsfall soll dee betreffende Chauffeur ganz einfach eng Ausbildung maachen.

Zweete Punkt: Qualification initiale a Formation continue. Fir déi Leit, déi müssen esou eng Formatioun maachen, gesäit d'Gesetz Folgendes vir: All Persoun, déi bis zu der Entrée en vigueur vun dësem Gesetzestext Titulaire vun dem Führerschäin vun der Kategorie C oder D ass, muss all fënnf Joer eng Weiterbildung - formation continue genannt - vu 35 Stonnen absolvéieren. All déi aner Persounen, déi also nom Akraafttriede vum Gesetz eréischt de prakteschen Exame vum Bus- oder Camionsführerschäin maachen, müssen, fir dierfen de Beruff als Chauffeur auszeüben, nach eng Qualifikatioun initiale vun 280, beziehungsweise 140 Stonnen absolvéieren.

De Projet de loi gesäit och eng Qualification initiale accélérée fir déi Leit vir, déi e gewësenen Alter erreecht hunn an domat net müssen déi 280 Stonne Formatioun duerchlafen.

Déi Leit, déi méi jonk wéi 21 Joer sinn an awer gäre wëllen en décke Camionsführerschäin maachen oder gäre wëllen onbeschränkt Persounentransport fueren, müsse kënnen, fir dee Beruff auszeüben, eng Formatioun vun 280 Stonnen absolvéieren.

Drëtte Punkt, de Finanzement an d'Konstruktioun vun engem Centre de formation. D'Fro stellt sech natierlech: Wou soll déi Formatioun organiséiert ginn? A wie soll dës Formatioun iwwerhaapt bezuelen?

Hei wäere mer bei där typesch Lëtzebuerger Léisung, déi ech agangs erwähnt hunn. Wéi eis awer vun den Acteuren um Terrain verséichert ginn ass, esou ass no villen Diskussiounen a Réuniounen mat de Sozialpartner festgehale ginn, dass zu Suessem niewent der Kronospan e Centre de formation pour conducteurs professionnels soll entstoen, ähnlech deem wéi zu Colmar-Bierg am Kader vun der Formation complémentaire.

De Standuert Suessem bitt an dësem Fall exzellent Bedingungen, nämlech ass de

Site direkt un d'Collectrice du Sud ugebonnen an ass do derniewent - an dat ass e grouse Virdeel - och a Statsbesëtz.

Entgéint ville Meenungen bréngt dëse Site awer Avantagë fir d'Gemeng Suessem mat sech. Well zum enge war dësen Terrain fir Industriezwecker virgesinn an och esou klasséiert, an zum anere wäert d'Fueropkomme vu Camionen oder anere Gefierer bis zu 80% ënnert dem Verkéiersopkomme leien, deem d'Recyma - déi Firma, déi elo do ass - verursaacht huet, déi am Pafewee do läit.

Des Weidere soll an dësem Ausbildungszentrum e Verkéiersgaart integréiert ginn, deem dann de Kanner vun der Suessemer Gemeng soll zuguttkommen.

An der Praxis wäert dat dann esou ausgesinn, dass d'Formatioun ronn véier Deeg zu Suessem stattfënt an een Dag zu Colmar-Bierg, wou d'Formationstester mat der Waasserberieselungsanlag gemaach ginn. Dëst aus technesche Grënn, well dofir d'Pist eng relativ staark Pente muss hunn, déi zu Suessem aus topographesche Grënn nëmme schwéier méiglech ze realiséiere wär an och zousätzlech héich Käschte generéiert hätt, bei enger relativ schwaacher Gesamtaaschtung fir Suessem a fir Colmar-Bierg.

Wat elo de Finanzement vun der Formation continue, beziehungsweise vun der Qualification initiale betrëfft, esou ass eng Léisung fonnt ginn, déi am Intérêt vun de betreffende Chauffeure steet. Hei konnt eng gutt Léisung fonnt ginn, wou een an dësem Fall wierklech vun enger Plus-value op der ganzer Linn fir déi nei Bus- a Camionschauffeure ka schwätzen, déi Dag fir Dag e schwierigen Job maachen.

Entweder si se am öffentliche Transport tätig a musse sech niewent der Gefor op der Strooss nach munches gefale loossen, oder si schaffen als Camionschauffeuren an engem Beräich, deem internationale Wettbewerbskonditiounen ausgesat ass, déi alles anescht wéi gemitterlech sinn.

Duerfir sinn ech frou, dass dës Chauffeuren an Zukunft eng Formatioun kréien, ouni müssen een Euro dofir ze bezuelen, beziehungsweise ouni dass een Dag Congé dofir dropgeet. Während d'Käschte vun der Qualification initiale integral vum Stat solle gedroe ginn, esou sollen d'Fraisé vun der Formation continue zu engem Drëttel vum Stat an zu zwee Drëttel vum Patronat gedroe ginn.

Véierten a leschte Punkt: Concertatioun a Konsens zwëschent alle concernéierten Acteuren.

Ech wëll heimat och all de Sozialpartner vun dëser Plaz Merci soen, dass si dësen Accord mat droen. An dësem Kontext wëll ech och op déi Aktivitéiten hiweisen, déi si an der Vergaangenheet schonns vun onsen Transporteuren oder Busentreprisen am Beräich vun der Formatioun gelescht hunn a weider leeschten.

Esou hunn déi meescht Betriber hire Leit periodesch e Fahrtraining an och Weiterbildung offréiert, deem zwar net esou komplett ass, wéi en elo virgesinn ass, mä ëmmerhin war dat den Ufank.

Dës Ausbildung gëtt also elo harmoniséiert a verstärkt an och virun allem internationale Kritären ugepasst. Duerfir och d'Konstruktioun vun engem fuschneien Ausbildungszentrum zu Suessem. Dëse Fuerzentrum soll vum Centre de formation pour conducteurs zu Colmar-Bierg gebaut an och bedriwwe ginn. D'Käschten, déi de Stat fir d'Erriichtung vun dësem Centre dréit, wäerte sech op 6,5 Milliounen Euro belafen.

Wat elo d'Ausféierungsbestëmmunge betrëfft, souwuel wat den Inhalt vun der Formatioun, den Déroulement, den Examen oder de Fonctionnement vum Centre de formation betrëfft, esou sinn d'Detailer an zwee Règlements grand-ducaux festgeluecht.

Och sief gesot, esou wéi mer vu verschidene Säite vermëttelt ginn ass, hunn d'Sozialpartner hei aktiv matgeschafft, ob dat de Contenu vun der Formatioun oder eben de Fonctionnement vum Centre de formation betrëfft.

Eng Kommissioun, déi sech aus Représentantë vun de betreffende Ministären an de Berufschamberen zesummesetzt, soll den Transportminister beim Oflaf vun der Formatioun beroden an d'Pläng fir d'Organisatioun vun der Formatioun ausschaffen. Domat ass garantéiert, dass déi interesséiert Acteuren, d'Gewerkschaften an och d'Patronat och hei hiert Matsproocherecht hunn. Dëse Prinzip assuréiert, dass eng Formatioun ugebuede gëtt, vun där jiddweree kann och profitéieren. Eng Win-Win-Situatioun fir all déi Bedeelegt.

Här President, ënnerstrach gëtt d'Richtegkeet vun dësem Konzept duerch déi ver-

schidden Avisë vun deenen eenzelne Berufschamberen, déi alleguer duerchweegs positiv sinn.

Ähnlech zielt och fir den Avis vum Statsrot, dee prinzipiell all déi Dispositiounen vum Projet guttgehalen huet.

Eis Aarbecht an der Transportkommissioun ënnersträicht och eise Konsens zu dëser wichtiger Formatioun. Konstruktiv hu mir den Text amendéiert, fir op där enger Säit dem Statsrot senge Considérations Rechnung ze droen a fir op där anerer Säit den Text vun der Regierung nozebesseren.

Ofschléissend wëll ech nach eng Kéier betounen, wéi wichteg d'Formatioun fir méi Verkéierssicherheit a fir d'Carrière vum Berufsschauffeur ass. Et ass elo um zukünftegen Exploitant vum Centre de formation, fir ze suergen, dass d'Coursen esou schnell wéi méiglech kënnen ufänken, fir dass an absehbarer Zukunft ausschliesslech Chauffeuren ënnerwee sinn, déi souwuel theoretesch wéi praktesch all fënnf Joer weidergebilt ginn.

Här President, als Konklusioun, a fir zum Schluss ze kommen, sinn ech an dësem Sënn optimistes, dass mer eise Wee vun enger weiderer Reduktioun vun den Affer am Verkéier fortsetze kënnen.

Gläichzäiteg stellt dëse Projet de loi awer och niewent der Gesetzgebung iwwert d'Fuer- a Rouzäiten oder d'Sicherheit am öffentlichen Transport e weidert Puzzlestéck duer, fir d'Professioun vum Berufsschauffeur méi sozial a méi sécher ze maachen.

Zu gudder Lescht kann een dës Formatioun och als Instrument fir eng weider Reduktioun vun eisen CO<sub>2</sub>-Emissiounen gesinn. D'Sicherheit, d'Gerechtgkeet an den Ëmweltschutz sinn domat an engem Projet de loi verbonnen.

Domat ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

» **Une voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Negri. Den éischte Riedner ass den Här Spautz.

#### Discussion générale

» **M. Marc Spautz (CSV).** - Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech mengen, de grouse Gewënner haut de Mëtteg sinn d'Berufsschauffeuren, an et ass d'Sicherheit am Stroossentransport, ob dat Camionen sinn oder Busser. An duerfir kann ech och selbstverständlech d'Zoustëmmung gi vun der CSV-Fraktioun zu dësem Projet.

Ech soen lech Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Spautz. Den nächste Riedner ass den Här Berger.

» **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëilt dem Rapporteur Merci soen. En huet déi wichtegst Elementer hei erklärt.

Hei geet et och ëm d'Ëmsetzung vun enger Direktiv, mä virun allem muss een hei an éischer Hinsicht op d'Zilsetzung vun deem Projet de loi respektiv där Direktiv hiweisen. An dat ass hei, d'Sicherheit op eise Stroossen ze verbessern, andeems mer och eng adequat Aus- a Weiterbildung vun de Bus- a Camionschauffeuren hei kënnen organiséieren a reglementéieren.

Dat soll also méi eng grouss Verkéierssicherheit bréngen, wat mir wierklech kënnen als DP mat zwou Hänn ënnerschreiwen an ënnerstëtzen, well, wéi d'Statistike weisen, sinn nämlech an de leschte Joren hei och negativ Tendenze feststellen. Op där enger Säit hu mer et esou, dass am allgemengen Trafic positiv Zuelen ze verzechnen sinn. Dat heescht, dass do d'Accidenter zrëckginn. Mä awer, souwäit ech dat och an Dokumenter konnt feststellen, hunn d'Accidenter mat Camionen a Camionnetten ëm 35% an de leschte Joren zougeholl.

En aneren Aspekt, deem ech och nach ganz kuerz wëilt ervirsträichen, dat ass dee vun der Formatioun, wou hei och verbrauchs-niddregt Fuerverhalen oder wou och déi Elementer mat abruucht ginn, wat sécherlech wichteg a sënnavoll ass, besonnesch am Hibleck op de Klimaschutz.

An dann ass och hei an dësem Gesetz jo dann de Centre de formation, deem hei an d'Liewe geruff gëtt, dee soll op Suessem kommen.

Mir haten haut de Mëtteg scho virum Vote eng - Wéi soll ech et soen? - eng éischt Aféierung an der Mëttesstonn respektiv eng éischt Presentatioun vum Projet, eng Virstellung vum Terrain, deem do virgesinn ass. Ech mengen, wat do wichteg ass, dat ass, dass do och en Accord fonnt ginn ass mat

der responsabelen, mat der zoustänneger Gemeng Suessem, déi jo an der leschter Zäit déi eng oder aner national Projekte krut an do net ëmmer vläicht - wéi soll ech soen? - d'Schlagsahn vun den nationale Projekte vläicht krut.

Mä do ass en Accord fonnt ginn, an ech wëll och virun allem ervirsträichen, dass d'Nuisancen fir d'Anrainer, fir d'Awunner vun där Gemeng versicht gi sinn, esou déif wéi méiglech ze halen. Et ass souwuel dat, wat den eventuelle Kaméidi géif ubelaangen, wéi och dann zousätzlechen Trafic.

Et ass och erkläert ginn, dass hei am Fong geholl den Trafic wäert ofhuelen, well déi Leit, déi do an d'Formatioun kommen, déi kommen net mat hire Camionen oder mat hire Bussen, déi komme mat hirem Privatwon, an da sinn do Gefierer um Terrain, déi se da benotzen, fir hir Coursen ze maachen. Dat ass da sécherlech och en interessant an en - wéi soll ech soen? - gutt Element doranner.

Déi puer Remarquë gemaach, wëll ech awer och den Accord hei zu deem Projet abréngen, wou virun allem d'Verkéierssicherheit am Vierdergronn steet.

Merci.

» **M. le Président.** - Merci, Här Berger. Den Här Braz huet d'Wuert.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).** - Jo, Här President, dat bésschen, wat nach net gesot gi war vum Rapporteur, huet den Här Berger elo gesot. Duerfir bréngen ech d'Zoustëmmung vun der grénger Fraktioun.

*(Hilarité et interruption)*

» **M. le Président.** - Duerno ass den Här Henckes ageschriwwen. Den Här Henckes ass net do. Den Här Koepp huet d'Wuert.

» **M. Jean-Pierre Koepp (ADR).** - Här President, ech wëll am Numm vun der ADR-Fraktioun d'Zoustëmmung zu dësem Projet ginn. Ech kann zwar net grad mat allem d'accord si vis-à-vis vun de Chauffeuren.

Dach, ech war dat selwer. Mä d'Patrone wäerte jo net ze frou domat sinn, well dat Meescht kënnt jo op si duer.

Mä ech ginn awer am Numm vun der Fraktioun eis Zoustëmmung zu dësem Projet.

» **Une voix.** - Très bien.

» **M. le Président.** - Merci, Här Koepp. D'Regierung huet d'Wuert.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Transports.** - Merci, Här President. Merci dem Rapporteur fir säi ganz detailléierte Rapport. Merci virun allem der Gemeng Suessem an hire Responsabele fir déi couragéis politesch Attitüd a konstruktiv Attitüd, déi se an deem Dossier haten. Merci och de Sozialpartner, virun allem och den Entreprises, déi en Deel hei matfinanzéieren.

Dem Här Koepp wëll ech allerdéngs soen, dass de gréissten Deel vun dem Invest an och vun de Fraisen, déi duerno vun der Formatioun generéiert ginn, vum Stat gedroe ginn. Nach ëmmer un éischer Stell ass dat deem, deem am meeschte wäert droen. Mä trotz allem hunn d'Sozialpartner och hei eng positiv Roll gespilt.

» **Une voix.** - Très bien!

» **M. le Président.** - Merci, Här Minister. Domat ass och dës Diskussioun ofgeschloss.

Mir kommen dann zum nächste Projet, an dat ass de Projet 5968 iwwert de Bau vun enger Bréck bei Gaasperech.

*(Interruptions)*

Et huet sech...

*(Interruptions et hilarité)*

» **Une voix.** - Et geet ëm d'Verkéierssicherheit, net ëm den öffentliche Verkéier

*(Interruption)*

» **Une autre voix.** - 5906!

» **M. le Président.** - De Projet 5906.

*(Interruption)*



Deen ass verschwonnen.

(Interruption)

De Projet 5906 iwwer Alkohol an Drogen hannert dem Steier. D'Wuert huet dann de Rapporteur, den honorabelen Här Roland Schreiner.



10. 5906 - Projet de loi modifiant

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

- l'article 179 du Code d'instruction criminelle et

- l'article 40 de la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement

Rapport de la Commission des Transports

» M. Roland Schreiner (LSAP), rapporteur.- Merci, Här President. D'Verkéisersécherheet war elo grad en Thema. D'Verkéiserssécherheet bleift och an dësem Projet de loi en Thema.

Dofir, Här President, Här Minister, léif Kollee-ginnen a Kolleegen, de Projet de loi ass de 25. Juli 2008 vum Transportminister déposéiert ginn. En huet als Objektiv, d'Gesetz vum 18. September 2007 iwwert d'Verkéiserssécherheet op e puer Punkten ze modifizéieren respektiv ze preziséieren, notament wat d'Bestëmmungen ugeet iwwert den Taux d'alcoolémie fir d'Leit, déi an engem Rettungsdéngscht tätég sinn, an iwwert den Dépistage vun den Droge beim Autofueren. Doniewent preziséiert en och verschidden Dispositiounen betreffend d'Kompetenze vun de Riichter beim Er-deele vun engem Fuerverbuet.

Här President, d'Gesetz vun 2007 hat zum Zil, duerch eng Rei vun neie Moosnamen d'Sécherheet op eise Stroossen dätilech ze verbessern. Et reit sech an d'Strategie vun der Europäescher Unioun aus dem Joer 2003 an, fir d'Zuel vun de Verkéierdoudeche bis zum Joer 2010 ëm d'Halschent ze reduzéieren.

All Joer stierwen op den europäesche Stroosse méi wéi 40.000 Mënschen; 1,6 Milliounen ginn duerch Verkéiersaccidenter blesséiert oder droen zum Deel bleiwend Kierperschied dovun. 90 bis 95% vun dësen Accidenter sinn op mënschlecht Versoen zrëckzeféieren a kéinten deemno verhënnert ginn.

Dës Zuele sinn erschreckend a maachen dätilech, wéi noutwendeg a wéi dréngend Handlungsbedarf besteet an Europa an och hei zu Lëtzebuerg. Dat trotz alle Verbesserungen, déi an deene leschte Joren um Niveau vun der Technik vun den Autoen erreecht goufen an déi och e Bäitrag zur Verbesserung vun der Sécherheet am Verkéier duerstellen. An och trotz der positiver Entwécklung, déi mer an deene leschte Joren hei zu Lëtzebuerg, grad hei zu Lëtzebuerg, matgemaach hunn. Wa mer gesinn, dass d'Zuel vun de Verkéiersdoudechen - et ass éinescht scho gesot ginn - bei eis zënter 2001 ëm 50% erofgaangen ass, an d'Zuel vun de Schwéierblesséierten an deemselwechten Zäitraum souguer ëm 69%.

Dee gréisste Risikofacteur ass a bleift awer nach ëmmer de Mënsch selwer, de Chauffeur also. An d'Statistiken erginn, dass déi meescht Accidenter aus ze héijer Vitesse, staarkem Alkoholkonsum an neierdénge och Fueren ënner Afloss vun Droge resul-téieren.

Duerfir huet de Projet de loi oder besser d'Gesetz vun 2007, op dat ech éinescht Referenz scho gemaach hunn, och e puer Piste verfolgegt, nämlech déi, méi eng effikass Penaliséierung vun de Chauffeure bei besonnesche Verstéiss géint d'Verkéisers-

uerdnung, dann d'Erofsetze vum erlaabten Taux d'alcoolémie an drëtens d'Aféiere vun Tester, déi et erméiglechen, d'Fueren ënner Afloss vun Droge méi systematesch ze dé-tectéieren an ze bestrofen.

An der Praxis huet sech awer ganz séier erausgestallt, dass d'Applikatioun vun een-zelne Mesuren aus dësem Gesetz proble-matesch ass, an dëse Projet de loi soll duer-fir dës Problemer hëllefen aus der Welt ze schafen.

D'Gesetz vun 2007 huet fir eng Rei vu Chauffeuren, wéi déi, déi am Stage sinn zum Beispill, oder och Berufsschauffeuren, den erlaabten Alkoholtax op 0,2 Promille erofgesat. Dorënner sinn och d'Chauffeure vun de Rettungsdéngschter, Ambulanzen a Pompjeesgefiierer gefall.

Et ass awer gewosst, dass de gréissten Deel vun dëse Chauffeure sech am Kader vun engem Voluntariat an den Déngscht vun eiser Gesellschaft stellen, 24 Stonnen op 24, 365 Deeg op 365 am Joer quasi müssen op Opruff bereetstoen an duerfir net onbe-déngt kënne mat Berufsschauffere verglach ginn an och net mat deene gläichgestallt kënne ginn.

An deem Sënn redresséiert dann och dëse Gesetzesprojet dës Moosnamen an ali-gnéiert den erlaabten Alkoholtax fir déi fräiwëlleg Mataarbechter vun de Rettungs-déngschter op de Régime général, dat heescht, erëm op 0,5 Promille; virausgesat, si ënnerleien net den Dispositiounen vun deene Leit, déi am Stage sinn.

Ech wëll awer och nach derbäi soen, dass de Statsrot heimadder Problemer hat a Schwieregkeeten hat ze verstoen, dass eng Rei vu Chauffeuren aus dem Rettungswie-sen elo a sengen Ae méi favorabel géife be-handelt gi wéi anerer.

Ech mengen awer, dass mer mat dëser Me-sure hei eisem Voluntariat hei am Land a speziell deene Leit, déi Dag a Nuecht ën-nerwee sinn op den Ambulanzen an de Pompjeesween, hei e ganz groussen Déngscht awer erweisen.

En anere Volet vun dësem Projet de loi be-trëfft den Dépistage vun den Drogen. De Konsum vun illegalen Drogen ass e Fléau vun eiser Gesellschaft, dat wësse mer, dee sech leider och ëmmer méi verbreet, haapt-sächlech bei deene jonke Leit. An et ass evident, dass dee Phenomeen och sän ne-gativen Impakt op d'Verkéiserssécherheet huet. Dat ëmsou méi, wéi sech ganz oft Dro-gen- an Alkoholkonsum och nach matenee vermëschen.

Statistiken aus Frankräich hunn erginn, dass de Pourcentage vu Chauffeuren, déi an e wierklechen Accident verwéckelt sinn an ën-nert der Emprise vu Stupéfiants fueren, bei 15 bis 20% läit. D'Europäesch Kommissioun geet dovun aus, dass, wann net dréngend Moosnamen an deem Beräich ergraff ginn, à terme méi Accidenter aus Drogekonsum wéi aus Alkoholkonsum kéinte resul-téieren.

D'Gesetz vum September 2007 huet duerfir och prezis déi Substanzen definéiert, déi am Kader vun engem Dépistage getest ginn. Ech wëll dorun erënnern, dass dat déi meescht verbreeten illegal Droge sinn, wéi THCen, also alles, wat mer ënnert dem Begrëff vu Cannabis verstinn, dann d'Am-phetaminen, wéi zum Beispill Ecstasy a Ko-kain, oder och d'Opiaten, also Heroin, Mor-phium oder Kokain. Dann huet dat Gesetz och definéiert, wéi een Test beim Dépistage vun den Drogen ausschlaggebend ass, an et huet och de Seuil definéiert, ab weini ee kéint dovun ausgoen, dass de betraffene Chauffeur net méi fähtüchteg ass, well en ënnert dem Afloss vun Droge steet.

An der Praxis sollt sech awer dann doraus erginn, dass d'Police, oder sollt et dann esou ausgesinn, dass d'Police op Ordon-nance vum Procureur oder bei manifesten Unzeechen, déi festgestallt ginn, un éisch-ter Stell emol en Test sollt maachen, bei deem de Spaut oder de Schweess sollt ana-lysiert ginn. A wann deen dann erweise géif, dass de Chauffeur eng vun deenen de-finierte Substanze konsuméiert hätt, da géif eng Blutanalys gemaach ginn, fir fest-zustellen, ob eng vun deene Substanzen am Blut dran ass oder och net.

Dës Prozedur beinhalt awer eng Rei vu ju-ristischen Ongewëssheeten, esou dass d'Autoeure vum Projet de loi an och d'Kom-missioun, en accord mam Statsrot, eng nei Prozedur definéiert hunn, déi eigentlech dräi Etappe begräift, woubäi déi nächstfol-gend Etapp nëmmen därëf entaméiert ginn, wann déi vu virdrun och positiv war.

Et geet un, an dat ass déi éischt Etapp, mat dem Feststelle vun äusserlechen Unzee-chen, déi e Verdacht opkomme loossen, mëttels enger Batterie vu standardiséierten Tester. Déi Déroulementer, d'Kritärë vun deenen Tester ginn iwwer Règlement grand-

ducal definéiert. Wann déi Tester da positiv sinn, kënnt dann als zweet Etapp den Test an d'Analys vum Spaut oder dem Schweess, an eréischt dann, wann och deen Test positiv ass, muss de Chauffeur sech enger Blutpruf ënnerzéien.

Mat dëser méi preziser Prozedur, déi op en-gem duebele Contrôle jo da berout, menge mer, dass mer all Risque d'arbitraire elimi-néiert kréien a verhënnern, dass zum Bei-spill eng Persoun sech enger Blutpruf muss ënnerzéien, wa se nëmmen, zum Bei-spill, Medikamenter geholl huet, well se krank ass.

Wichtig ass och ze soen, dass d'Agente vun der Police grand-ducale, déi déi Tester müssen duerchféieren, eng speziell an ap-propriéiert Formatioun kréien, grad wéi dat och an der Belsch, zum Beispill, haut de Fall ass. Ech wëll och nach derbäi soen, dass déi Method vun de standardiséierten Tester mat grousssem Erfolleg an der Belsch an an Däitschland applizéiert gëtt. Si erlaabt virun allem, déi reell Influenz vun illegale Sub-stanzen ze déctéieren an esou d'Zuel vun de Leit, déi sech ouni Justifikatioun engem Spaut- oder Schweesstest müssen ënner-zéien, op e strikte Minimum ze begrenzen.

En drätte Volet an e leschte Volet, mat deem sech dëse Gesetzesprojet beschäftegt, ass d'Fuerverbuet, dat vun den zoustännge Riichter ausgeschat gëtt. D'Gesetz vun 2007 hat do eng zimlech rigid Ausleeung virgeschriwwen, nom Motto: „Fuerverbuet ass gläich Fuerverbuet“, an dat an alle Fäll an ouni Ausnahm. Et huet sech awer an der couranter Praxis bei der Justiz erausge-stallt, dass d'Méiglechkeet fir d'Riichter, d'Fuerverbuet op verschidden Trajeten oder verschidden Deeg an der Woch ze limitéie-ren, awer Sënn gemaach huet, net zulescht och, fir d'Liewensqualitéit vun deene betraf-fene Chauffeuren ze garantéieren.

De Gesetzesprojet vun haut proposéiert deemzufolleg, d'Modulatioun vum Fuerver-buet erëm anzeféieren, an déi der Appré-ciation um Riichter ze iwwerloossen, déi dee vu Fall zu Fall ka festleeën opgrond vun der Gravitéit vum Vergehen, esou zum Bei-spill bei Alkohol um Steier, Fueren ënner Afloss vun Drogen, der Récidive beim Délit de grande vitesse, Défaut d'assurance an Netbeuechte vun engem ausgesprachene Fuerverbuet respektiv och dem administra-tive Retrait vum Führerschäin.

De Riichter kritt also heimadder méi Spill-raum, fir d'Fuerverbuetsstrofen ofzeschwä-chen, esou zum Beispill fir dem betraffene Chauffeur de Führerschäin ze loossen, fir op d'Aarbecht ze fueren. Eng Praxis an eng Méiglechkeet, vun där jo och an der Ver-gaangenheet, ënnert der viregter Gesetzge-bung, ganz vill Gebrauch gemaach ginn ass.

Da schaaft dëse Gesetzesprojet déi Bestëmmung of, dass am Fall, wou e Fuerverbuet vu mindestens sechs Méint ausge-schat gëtt, zumindest deen éischte Mount net mat Sursis ka verhaange ginn. Dat ass an Zukunft elo erëm méiglech.

Voilà, Här President, ech kommen domad-der zum Schluss vu mengem Rapport. Ech hunn d'Impressioun, ech maache ganz vill Leit e grouse Pléséier.

» M. le Président.- Dir hätt nach véier Minutten zegutt, Här Schreiner.

(Interruptions)

» M. Roland Schreiner (LSAP), rap-porteur.- Jo, elo wier ech jo scho fäerdeg, wann Der mech elo net ënnerbrach hätt. Fir alles dat, wat ech dann elo net méi konnt soen oder net méi ka soen oder scho bal mech net méi trauen ze soen, verweisen ech dann op den...

(Interruption)

Merci, Här Huss.

(M. Lucien Weiler reprend la Présidence)

Fir alles dat, wat ech elo net konnt soen oder net méi därëf soen oder mech net méi trauen ze soen, verweisen ech op de schrëftleche Rapport, deen lech virläit. Ech mengen awer, dass mer mat dësem Projet de loi d'Gesetz vum 18. September 2007 esou komplettéiert a preziséiert hunn, dass dee ganzen Dispositif vu Moosnamen, deen d'Sécherheet op eise Stroossen dätilech soll verbessern, och wierklech an der Zukunft ka gräifen, am Sënn vun all deem, wat mer eis an Zukunft jo och op eise Stroossen da vu Verbesserungen erhoffen.

Ech hoffen, dass all d'Fraktiounen dat och esou gesinn. D'LSAP-Fraktioun gesäit dat esou, an ech ginn duerfir och am Numm vun hir d'Zoustëmmung.

» M. le Président.- Merci, Här Schrei-ner. Den Här Kaes huet d'Wuert.

Discussion générale

» M. Ali Kaes (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll direkt emol dem Rapporteur, dem honorabelen Här Schreiner, villmools Merci soe fir säi schrëft-lechen a mëndleche Rapport. Dee Projet, iwwert dee mer haut hei schwätzen, huet an der Öffentlechkeet net déiselwecht Brisanz a Resonanz wéi d'Gesetz vun 2007, wéi mer eben d'Promillegrenz vun 0,8 op 0,5 Pro-mille erofgesat hunn.

An deem ganze Pak vu Moosnamen hu mer deemools och fir déi fräiwëlleg Services de secours, nämlech d'Pompjeeën an d'Protection civile, de Grenzväert op 0,2 Promille erofgesat. Mir waren eis deemools a sech net de Konsequenze vun dëser Dé-cision bewosst. Ech wëll elo op dëser Plaz net fir d'x-te kéier op d'Diskussiounen vum Alkohol- an Drogekonsum am Stroossever-kéier agoen. Mir alleguerte wëssen, wat fir eng schlëmm Konsequenzen dat kann hunn, a jiddwereen heibannen an dobausse misst wëssen, wéi ee sech u sech ze verha-len an ze behuelen huet.

Mat alle Campagnen, déi ëmmer erëm lan-céiert ginn, an der Opklärung, déi stattfënn, muss all Chauffeur wëssen, a wéi enger grousser Verantwortung hie steet, wann hie sech hannert d'Steirradd vun engem Gefier setzt. Et muss een awer ëmmer bedenken, datt déi Leit, déi bei de Pompjeeën oder bei der Protection civile aktiv sinn, dat net haaptberufflech maachen, mä Bénévoler sinn. Leit, déi e ganz groussen Deel vun hi-rer Fräizäit investéieren, fir en Déngscht un der Allgemengheet ze leeschten.

Wéi grad scho gesot, wëll ech ganz kloer differenzéieren zwëschent engem profes-sionelle Chauffeur, zum Beispill vun engem schwéiere Camion, an engem Fräiwëllegen, deen aktiv ass. Fir professionell Chauffeu-ren ass den Taux vun 0,2 Promille novollzéi-bar, well se eng sëllege Stonnen all Dag op der Strooss ënnerwee sinn a vun hinne nach emol eng aner Konzentrationsleeschtung gefuerdert gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, haut schwätze mer, wéi gesot, just vun deene Leit an eiser Bevölkerung, a leider Gottes gëtt et der ëmmer manner, déi sech fräiwëlleg zur Verfügung stellen, fir aneren an enger Noutsituatioun ze hëllefen. Ouni den Asaz vun eise fräiwëllege Pompjeeën oder vun der Protection civile wiere scho vill Haiser ofgebrannt oder Verletzter net zur Zäit an d'Spidol bruecht ginn. Natierlech muss een, wann een a senger Fräizäit esou enger éierevoller Aufgab noegeet, och wës-sen, wéi eng Verantwortung ee fir sech, mä awer och virun allem fir anerer huet, an deementsprechend responsabel agéieren, wann een am Verkéier ënnerwee ass.

Trotzdem sinn all dës Leit Fräiwëlleger, déi och nach eng Famill an e Liewen niewent hi-rer Aktivitéit an de Pompjeeën an an der Protection civile hunn. Solle si net och emol een oder zwee Béiercher oder e gudde Patt Miseler Wäin bei engem gudden lessen drénken, an duerno trotzdeem nach där-efen op den Asaz fueren, wa se gebraucht ginn? Mir schwätzen hei vu Leit, déi de gan-zen Dag schaffe ginn a sech an hirer Fräizäit dofir opopferen, fir eis all ze hël-lefen, wann et verlaangt ass.

Ech weess, „opopferen“ ass u sech e staarke Begrëff, mä ech géif emol gäre ge-sinn, wéi schlecht mer dru wieren, wa mer si alleguerten net hätten. Et ass schonn eng ganz besonnesch Motivatioun an e staarke Wëllen, ze hëllefen, verlaangt, fir datt een niewent senger Aarbecht, éischtsen, a For-matiounen geet, fir den néidegen Know-how ze hu vum Rettungswiesen a fir dat ze léie-ren, an zweetens, sech permanent, och wann et dräi Auer an der Nuecht ass, bereet hält, fir wann een op en Asaz geruff gëtt. Mat 0,2 bis 0,5 Promille ass ee weder voll nach soss eppes, an et soll ee folglech och nach därferen en Asaz fueren.

Mir hu schonn enorm Problemer am Béné-volat, esou zum Beispill am Ambulanzen-déngscht, wou et net evident ass, zu alle Stonnen d'Ambulanzen iwwert d'ganzt Land ze besetzen, a mir sollen eis net mat esou enger niddreger Limite selwer beschneiden an deenen Déngschter, déi mer esou néi-deg an esou dréngend brauchen. Ech men-gen, den Innenminister kéint eis hei e Lidche sangen. Ech mengen, jiddweree vun eis weess, wéi wichtig de Bénévolat an dësem Beräich ass, an duerfir ass et wich-teg, datt mer dëse Fräiwëllegen zougestinn, datt se och emol e Pättchen därferen drén-ken an trotzdeem hiren Tätigkeete kënnen nogoen, well se no deem engen oder, beschtefalls natierlech, zweete Pättchen nach absolut dozou amstand sinn.

Ech wëll awer zum Schluss vu menger Inter-ventioun all menge Kollee-ginnen a Kollee-gen am Pompjeeswiese respektiv an der