

Et ass esou décidéiert. D'Wuert huet elo de Rapporteur vun dësem Projet de loi, den honorabelen Här Negri.

4. 5709 - **Projet de loi portant transposition de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté**

Rapport de la Commission des Transports

»» **M. Roger Negri** (LSAP), *rapporteur*.- Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Härën, d'Zil vun dësem Projet de loi ass d'Ëmsetze vun der EU-Direktiv 2002/30 iwwert d'Festleë vu Regeln, déi am Kontext sti mam Kaméidi op de Flughäfen.

Dës Direktiv erméiglecht et de Memberstaaten, op de Flughäfe Restriktiounen fir d'Exploitatioun vu Fligeren anzeféieren, déi ze vill Kaméidi maachen. Dat heescht ganz konkret, dass déi Fligeren, déi méi Kaméidi maachen, wéi zougelooss ass, no enger gewësser Zäit déi a Fro kommend Flughäfen net méi däerfen ufléien.

Et handelt sech ëm Flughäfen: 1. wou lwwerschallfligere starten a landen, déi déi reell perceptibel Dezibelmarge vu 5 EPNdB iwwerschreiden; 2. bei Flughäfe mat Fligere vu méi wéi 34 Tonne Gesamtgewicht beim Starten - zum Vergläich: déi nei Boeinge 747-8, déi d'Cargolux bestallt huet, hu 435 Tonne Gesamtgewicht beim Décollage -; 3. bei Flughäfe mat Fligeren, déi méi wéi 19 Passagéiersëtzen hunn; 4. bei Flughäfen, déi méi wéi 50.000 lwwerschallflugmouvementer hu vu kommerzielle Volen - hei leie mer am Referenzwäert no der Applikationsreferenzperiod vun 1999 bis 2001 mat jeeweils 27.876, 31.950 a 35.093 Mouvementer zwar drënner, mä mir wësse jo, dass zum Beispill dat lafend Verfahre géint de Kommodo d'Gesamtouvementer op 62.000 begrenzt an domat och déi hei uviséiert lwwerschallmouvementer ganz sécher an Zukunft iwwerschrott ginn -; 5. bei städtesche Flughäfen, déi méi eng laang Landepist hu wéi 2.000 Meter - eis Pist um Findel ass 4 km laang.

Dës Direktiv 2002/30 hätt misse bis den 28. September 2003 ëmgesat ginn. Den 8. Juni 2006 si mer vum Europäesche Geriicht no Artikel 226 weinst Nettranspositioun veruer-teelt ginn.

Här President, de Flugverkéier hält an der Europäescher Unioun zënter Jore konstant zou, an domat och de Kaméidi op de Flughäfen. Well de Wuesstum vum Flugverkéier ekonomesch interessant ass fir déi be-trafte Regiounen, gëtt probéiert Léisungen ze fannen, fir d'Nuisancë fir d'Leit, déi ron-derëm e Flughäfe wunnen, méiglechst kleng ze halen, awer ouni och do de Betrib um Flughafen esou anzeschranken, dass en onrentabel géif ginn.

Aus deem Grond huet d'Europäesch Kom-missioon Regeln agefouert, déi derfir suerge sollen, dass de Kampf géint de Ka-méidi op de Flughäfen op eng harmoni-séiert Aart a Weis duerchgefouert gëtt. Do-mat soll verhënnert ginn, dass et duerch ënnerschiddlech Forme vu Restriktiounen oder Subventiounen zu Wettbewerbsverzer-runge kënnt.

Och wann dëst net Gesetz sech areit an de Kampf géint de Kaméidi, behandelt d'Ëm-setze vun dëser Direktiv awer nëmmen e klengen Aspekt vum Gesamtkaméidi op de Flughäfen. Mat dësem Gesetz geet et eksklusiv dorëm, fir verschidden Type vu Fligeren, déi ze vill Kaméidi maachen, Restriktiounen ze imposéieren oder hinne souguer ganz ze verbidden um Findel ze landen.

(M. Jos Scheuer prend la Présidence)

Am Kader vun engem Aktiounsplang géint de Kaméidi um Findel, deem deemnächst opgestallt gëtt, muss Prozedure festgehale ginn, déi et erlaben, am Sënn vun enger

sougenannter équilibréierter Approche Me-suren ze huelen, déi op där enger Säit déi legitim Interesse vun de Biergerinnen a Bierger respektéieren, fir net ze vill dem Ka-méidi ausgesat ze sinn, déi och op där aner-er Säit den Interesse vun de Fluggesell-schafte Rechnung droen, fir déi déi ent-sprechend Restriktiounen e grouse finan-ziellen Impakt kënnen hunn.

Déi International Organisatioun vun der ziviler Loftfahrt - kuerz OACI - huet an dësem Kontext e Konzept virgeluecht, dat op véier Piliere berout: 1. d'Reduktioun un der Quell vum Kaméidi, deem d'Fligere maa-chen; 2. d'Planung an d'Gestioun um Terrain am Kader vum Aménagement du Territoire; 3. d'Promotioun vu Prozedure fir ze landen an ze starten, déi esou mann wéi méiglech Kaméidi maachen; a 4. d'Restriktiounen vun der Exploitatioun vu Fligeren, déi op den akusteschen Norme vun der OACI baséie-ren.

Dat neit Gesetz schreift Prozedure vir, déi mussen erfüllt sinn, ier eng Restriktioun vun der Exploitatioun vu Fligere kann agefouert ginn. Dozou gehéiert, dass eng ganz Rei vun Informatiounen zesummegebroe mussen ginn, fir déi aktuell Situatioun an déi méig-lech Entwécklung, wat de Kaméidi um Flug-hafen ugeet, ze evaluéieren.

Dës Prozedure schreiwen ënner anerem vir, a wat fir engen Délaien déi betreffen Exploi-tanten informéiert mussen ginn. Hei dierfe Flig-eren, sechs Méint nodeems décidéiert ginn ass, dass se d'Kaméidismormen iwwer-schreiden, kee weidere Service méi ausféie-ren, wéi se en am Laf vum Joer virun der Décisioun gemaach hunn. Weider sechs Méint duerno kann den Exploitant forcéiert ginn, d'Mouvementer vun dëse Fligeren ze reduzéieren, an dat mat engem Maximum vun 20% pro Joer.

D'Décisioun, fir engem Exploitant seng Mouvementer ze reduzéieren, muss dësem mindestens zwee Méint virun der Fahrplan-konferenz fir déi nofolgend Fahrplanperiod matgedeelt ginn.

D'Gesetz gesäit och lwwergangsbestëm-munge fir Fligeren aus Entwécklungslänner vir, mat der Fakultéit, Ausnahme bis den 28. Mäerz 2012 zouzeloossen. Hei gëtt eng Léscht opgestallt fir déi Länner, wou dës Ausnahme bei deenen hire Fluggesell-schafte gëllen, an et gëtt gläichzäiteg Re-gelen, déi verhënnere, dass mat dësen Ex-ceptiounen Abusë kënne gemaach ginn. Hei ass nach e spezielle Projet de loi mat der Nummer 5713 um Instanzewee.

Am Gesetz sinn Ausnahme virgesi fir Flige-ren, déi mussen noutlanden, fir Ambulanz-flich, fir humanitär Volen, Flich am Kader vu Sécherheetsmoosnamen a militäresch Flich. Verstéiss géint dat neit Gesetz gi mat enger Amende vu 1.500 Euro bestrooft.

Här President, wien hält dann elo d'Déci-sioun, fir engem Exploitant seng Flugmou-vementer ze reduzéiere respektiv am End-effekt ganz ze verbidden?

Hei ass duerch Arrêté ministériel vum 14. Februar 2001 eng Commission consultative aéroportuaire an d'Liewe geruff ginn, déi aus Leit vu verschiddene Ministère besteet, vum Transport, vum Aménagement du Terri-toire, vum Environnement a vun den Travaux publics. Des Weidere sinn do Leit dra vun der Administratioun vum Flughafen, déi Responsabel vun deene concernéierte Ge-mengen an d'Interessenassociatiounen.

Hei muss séchergestallt ginn, dass et en Dialog tëschent deene betraffene Parteie gëtt. Dobäi soll no Léisunge gesicht ginn, déi zefridde stellend si wat de Kaméidi be-trëfft, déi awer och „à moindre coût“ sinn.

Well de Problem komplex ass, mussen mer awer an Etappe virgoen, esou wéi et d'Ka-méidisgesetz an déi entsprechend Direktiv virgesinn.

Et mécht net vill Sënn, sech vun enger Kom-modo-Inkommodo-Prozedur Resultater ze erwaarden, déi dës Prozedur par définition net brénge kann, well hei zum Beispill de Kaméidi um Buedem gemooss gëtt. Mä d'Erwaarden, dass de Kaméidi um Fin-del reduzéiert gëtt, respektiv dass d'Awun-ner ronderëm besser geschützt ginn, si be-rechtegt. Et ass duerfir wichteg, dass mir schnell a gutt virukomme bei der prakte-scher Uwendung vum Kaméidisgesetz.

Bis elo gouf den Zäitplang, deem dëst Ge-setz virgesäit, agehalen. An enger éischter Etapp gouf e Buedemnotzungplang - Plan d'occupation du sol -, e POS-Findel fäerdeg gestallt. D'Kartographie vum Kaméidi ron-derëm de Findel ass och esou wäit ge-maach. Vu dass d'EU-Direktiv keng Grenzwärter festleet, mä de Memberstata den dat iwwerléisst, muss d'Regierung bis Enn des Joers kloer Normen an dësem Beräich definéieren. Och wann d'EU de Membersta-ten e gewëssene Fräiraum léisst, esou kën-

nen d'Grenzwärter awer net komplett willkürlech festgesat ginn. Et misst kloer sinn, dass d'Regierung sech do un de Re-commandatiounen vun der Weltgesondheets-organisatioun zu dësem Thema orientéiert.

2008 mussen dann opgrond vun der Karto-graphie, déi gemaach gouf, Grenzwärter an engem Aktiounsplang ausgeschafft ginn. Dat gëtt en interessanten Exercice, well hei all Interessente mat agebonne ginn an öf-fentlech diskutéiert gëtt. Do gëtt da festge-halen, wat um Flughäfe geschéie muss, fir de Kaméidi ze reduzéieren, an et muss iw-er passiv Mesuren nogeduecht gi fir déi Zonen, wou de Kaméidi trotzdeem nach ze héich ass.

Ënner all deene Mesurë sinn d'Restrictions d'exploitation ee méiglecht Instrument. Am Extremfall kënnen eenzel Fligere ganz vum Findel verbannt ginn, anerer kënnen zousätzlech Zäitlimitatiounen operluecht kréien.

De Fait, dass mir d'Direktiv 2002/30/CE mat Verspéidung ëmsetzen, huet an der Praxis deemno keen Impakt, well dat neit Gesetz bis elo souwisou nach net zur Uwendung komm wier. Et ass eng méiglech Mesure vu villen, déi sech herno aus den Aktiouns-pläng kënnen erginn.

Et kascht natierlech Sue fir ëmmer erëm déi neitsten Technologie ze notzen, fir kënnen de Kaméidi ze reduzéieren, egal ob dat Fluggesellschaften sinn, déi hir Flott regel-méisseg mussen erneieren, de Flughafen, dee Lärmschutzwäll opriichte muss, oder Particulieren, déi hir Haiser géint de Ka-méidi isoléieren.

Hei muss de Stat eng aktiv Roll spillen, fir dass d'Ziler vum Lärmschutz kënnen er-reecht ginn, ouni deen een oder anere fi-nanziell ze staark ze belastschen. Och wann et ëm Restrictions d'exploitation geet, iwwert déi mer herno ofstëmmen, kënne fi-nanziell Ureizer geschafe ginn. Dës Méig-lechkeet ass an der Direktiv, déi mer elo ëm-setzen, ausdrécklech virgesinn.

D'Chambre de Commerce war der Mee-nung, et hätt een dës Ausso och an d'Ge-setz solle mat iwwerhuelen. Am Prinzip war d'Kommissioun mat dëser Remarque d'ac-cord. Mir sinn awer décidéiert, de Projet de loi dofir net extra ze amendéieren, well d'Re-gierung och ouni deen Zousaz am Kader vun der Lutte géint de Kaméidi d'Méiglech-keet huet, finanziell Ureizer ze schafen.

Interessant wier ënner anerem eng Modula-tioun vun den Taxen, esou dass eng Flug-gesellschaft, déi permanent investéiert, fir déi neitsten an domat déi geräischärmste Fligeren ze hunn, manner Taxe muss bezue-len, wéi eng, déi al Modeller benotzt, déi méi Kaméidi maachen.

D'Taxe ginn awer net iwwert dëst Gesetz geregelt. Hei ass en anert Gesetz um In-stanzewee, de Projet de loi 5273 iwwert d'Navigation aérienne. De Statsrot hat eng Rei Saachen un deem Projet de loi ausze-setzen, esou dass den Text vun der Regie-rung muss iwwerschafft ginn. Mengen Infor-matiounen no ass dat entre-temps geschitt, esou dass de Minister eis an nächster Zäit wäert Amendementer zu dësem Text propo-séieren. Dat Gesetz bënhalt och aner Dis-positiounen, déi am Kontext vun der Lutte géint de Kaméidi eng Roll spillen.

Här President, dëse Projet de loi ass de 26. Mäerz 2007 an der Chamber deponéiert ginn. Den Avis vum Statsrot ass vum 24. Abrëll a war positiv. De Rapport hu mer den 3. Juli ugeholl.

De Projet de loi, iwwert dee mer haut of-stëmmen, ass wichteg, net nëmme well mer um EU-Niveau an der Pflicht stinn, mä well mer e Kader schafe fir eng bestëmmten Zort vu Mesuren, déi zur Reduzéierung vum Ka-méidi kënne bäidroen. Och wann dëst Ge-setz net direkt zur Uwendung komme kann, wäerte mir drop kënnen zrëckgräifen, wa bis d'Aktiounspläng ausgeschafft si fir de Kaméidi um Flughafen esou niddreg wéi méiglech ze halen.

Domat bieden ech lech, dëse Projet de loi ze stëmmen, bréngen den Accord vu men-ger Fraktioun zu dësem Projet a soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

»» **Plusieurs voix.** - Très bien!

»» **M. le Président.** - Merci, Här Negri. Den nächste Riedner ass den Här Schaaf. Här Schaaf, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

»» **M. Jean-Paul Schaaf** (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Härën, Ka-méidi, ënner wéi enger Form och ëmmer, gehéiert zu de Stressfaktoren an zu engem vun deene gréissten Ëmweltproblemer, déi mer eigentlech hunn. Vlächicht och dowéinst, well et eppes ass, wat iergendwou och om-nipresent ronderëm eis ass. Wann et dann

an der Ëmgéigend vum Flughafen ass, da kritt et eng ganz aner Dimensioun, beson-nesch fir déi Leit, déi do ronderëm wunnen, an et gëtt eng reell Belaaschtung. Dat ass kloer.

Et gëtt se och nach doduerjer méi weinst dem Wuesstum vun eiem Flugverkéier. An de leschte Joren ass de Flugverkéier ron-derëm de Findel kontinuéierlech an d'Luucht gaangen. D'Beméiunge fir d'Kon-sequenze vum Kaméidi, wann een de Ka-méidi bis huet an et wëllt ee just um Niveau vun de Konsequenzen aktiv ginn, da geet dat net ouni ganz vill a laangwiereg Proze-duren, och ganz vill Suen a ganz vill finan-ziellen Opwand. Dofir läit et no, déi ein-fachst Method ze wíelen an ze soen: Majo da mussen mer manner fléien, manner Ston-nen a manner Flich zouloossen. Dat héiert een dacks. Et gëtt och dacks esou ver-laangt.

Mä ech mengen awer, dass mer an esou en-ger Fro mussen bedenken, dass een dann di-rekt eng Aschneidung an déi vital Landesin-teressen an d'Spill bréngt. De Flughafen ass nun eemol a senger Wichtigkeet net ze ën-nerschätzen.

Mir hunn op där anerer Säit awer eng ganz Rëtsch Beméiungen, déi an deene leschte Jore geschitt sinn. De Rapporteur huet der eng Rei hei ernimmt. Ech wëll beispillsweis erënneren, dass 2003 d'Carinolux an enger Etüd interessant Weeër opgezechent huet, wéi et méiglech ka sinn, bei Start a Landun-gen esou eranzefléien, dass manner Ka-méidi entsteet. Ob déi Pisten, déi d'Carinolux deemools opgezechent huet, haut applizéiert ginn, weess ech net. De Minister kann eis vlächicht dorobber eng Äntwert ginn.

De Flughäfe selwer huet och eng ganz Rëtsch vu Moosname geholl - POS huet de Roger Negri hei ernimmt an esou weider, an do dernieft eis national Fluggesellschaften. Och déi - ech mengen, dat soll een hei awer ervirsträichen - maache ganz vill Efforten, zum Beispill duerch d'Moderniséierung vun hire Fliegerflotten. Dat kascht vill Suen an dat bréngt nieft dem Aspuere beim Kerosin och eppes op der Kaméidissäit. Well et si be-sonnesch all déi al Modeller, déi mat dësem Projet de loi viséiert sinn. Déi nei, dat sinn déi, déi eigentlech den neien Normen, och vum Kaméidi, entsprechen an doduerch vill manner belastschend si fir d'Leit.

Elo bréngt dat Gesetz jo hei ee grouse Plus an déi doten Debatt, well mer nämlech aus dem „good will“ vun de Fluggesellschaften fir ze soen, ech maache mäi Bescht fir op där doter Front ze reduzéieren, elo an eng aner Situatioun kommen, wou eisen Transportmi-nister e Regelwierk an d'Hand kritt, fir kë-nen déi dote Saach aktiv ze gestalten an an de Grapp ze huelen. De Minister kann also agräifen an e kann an Zukunft de Flug-gesellschaften eppes ofverlaangen.

Och an der Vergaangenheet ass um legisla-tive Plang villes geschitt: d'Gestioun, d'Eva-luatioun vum Kaméidi - de Kaméidiskadas-ter ass hei schonn ugeschwat ginn, deen deemnächst jo soll virleien an deen och wäert den Aktiounsplang da mat sech brén-gen. Et stinn da konkret Moosname fir d'Leit ronderëm de Flughafen am Raum, fir en exzessive Kaméidi kënnen ze reduzéie-ren.

Mir stëmmen de Moien ee Gesetz, wat eng europäesch Direktiv ëmsetzt. Et geet haapt-sächlech drëm, fir dee legale Kader ze schafen, dass de Minister kann Aschrän-kungen oder souguer Verbueder vum Flug-betrib imposéieren, ouni op där anerer Säit d'Exploitatioun an de méiglechen Ausbau vun de Flughafeninfrastrukturen ze blo-ckéieren. An dat ass grad déi spannend Gratwanderung, déi de Minister hei muss huelen.

Eigentlech ass eisen Transportminister net ze beneiden an dësem Dossier. Et geet drëms, de legitimen Interesse vum Findel, enger Institutioun vun nationaler Wichteg-keet an och vu wirtschaftlecher Wichteg-keet, déi net ze ënnerschätzen ass, Rech-nung ze droen. Et geet drëms op där anerer Säit, fir de Gesellschaften, déi um Findel ak-tiv sinn, déi ganz vill Aarbechtsplazen do sécheren, eng zolidd Geschäfts- an och eng Zukunftsbasis ze assuréieren. An et geet schlieslech drëms, den Awunner aus den Nopeschgemengen erträglech Lie-wenskonditiounen ze garantéieren, esou wäit dat, wann een eben nieft engem Flug-häfe wunnt, iwwerhaapt méiglech ass.

D'Gesetz schwätzt hei vun enger Approche équilibrée. Ech wënschen dem Transportmi-nister an de Politiker aus de Gemenge Lët-zebuerg, Nidderaanwen, Sandweiler a Schëtter, déi an der Commission consulta-tive aéroportuaire hir Awunner mussen ver-trieden, eng glécklech Hand. Well si hunn an dësem Dossier Verantwortung ze iwwer-huelen, fir déi Gratwanderung tëschent de-enen Interessen do zesumme mam Trans-portminister sécherzustellen.

Dat wiere meng puer Wënsch un d'Regie-
rung, an ech waarden dann elo mat ganz vill
Spannung op d'Äntwert vun der Regierung.

» **Une voix.**- Très bien!

» **M. le Président.**- Merci, Här
Henckes. Domadder ass d'Lëscht vun de
Riedner ofgeschloss. D'Regierung huet
d'Wuert. Här Minister, wann ech gelift.

» **M. Lucien Lux, Ministre des Trans-
ports.**- Här President, léif Kolleeginnen a
Kolleegen, erlaabt mer fir d'éischt och nach
eng Kéier zrëckzekommen op de Projet,
dee mer virdu gestëmmt hunn, fir öffentlech
Amende honorable ze maache vis-à-vis
vum Kolleeg Henri Grethen an der Cham-
ber, well et kann een net ëmmer gewannen.

Effektiv ass et esou, dass ech wierklech an
Erënnerung hunn, dass den Débat iwwert
de Punkteführerschäin innerhalb vun der
LSAP-Fraktioun eng hefteg Debatt war. Mir
waren deemools fir e Punkteführerschäin.
Mir ware mat enger Rei vun Dispositiounen
vun Ärem Projet net d'accord. An ech hunn
an Erënnerung, dass laang driwwer disku-
téiert a gestridde ginn ass, wéi mer eis beim
Vote sollte verhalen. Mä ech mengen, Dir
hutt Recht, dass mer eis dann definitiv awer
dergéint ausgeschwat hunn. Vlächht hat déi
Debatt, déi mer virdu gefouert hunn, zum
Grond, dass ech deemools net mat derbäi
war, well ech nämlech enger anerer Mee-
nung deemools och war.

Zu dem Projet haut ass vum Rapporteur,
deem ech Merci soe wéi ëmmer fir seng
akribesch Aart a Weis, eis hei mëndlech a
schrëftlech dat virzedroen, mengen ech zu
den Dispositiounen alles gesot ginn. Et geet
drëm, dass mer eng Planungssécherheet
kréien, dass mer och - wéi de Kolleeg
Schaaf et gesot huet - déi Konkurrenz, déi
ëmmer méi grasséiert tëschent de Flughä-
fen, wou een deen anere versicht ze iwwer-
trompen, fir Kompanien an Opérateuren bei
sech ze zéien, versichen esou gutt wéi
méiglech ze harmoniséieren, d'Konditiounen,
fir dass dat eng Concurrence gétt, déi
net ze vill déloyale gétt mat all deene Subsidi-
den, déi vu Stied, Regiounen a Länner an
esou virun dodranner gepolvert ginn.

De Grond, firwat dass mer dat mat Verspéi-
dung maachen, ass gewosst. Laang huet
d'Regierung d'Meenung vertratt, dass eise
Flughafen net géif ënnert déi do Direktiv fa-
len, well mer dee Moment nach net op
deem Seuil vu 50.000 war, deen néideg ass.
Mir hunn awer herno Onrecht kritt, well ge-
sot ginn ass, och wann Der nach net drën-
ner sidd, sollt Der proaktiv awer schonn
lech déi néideg Dispositiounen ginn.

Duerfir hu mer an der neier Legislaturperiod
dunn d'Décisioun geholl, fir d'éischt den
2002/49 ze transposéieren, deen och do-
louch an a Verspéidung war, deen déi ge-
samte Kaméidispolitik soll regléieren um Ni-
veau vun de groussen Infrastrukturen, Flug-
hafen also, eng Rei vun Autobunnen an na-
tierlech och eng Rei vu Schinnennetzer,
haaptsächlech déi vun der Stad op Beete-
buerg, déi haut och ënnert d'Dispositiounen
vum Gesetz falen.

Mir hunn dat 2006 gemaach mat den Änne-
runge vum Kaméidisgesetz vun '79 a mam
Règlement grand-ducal vum 2. August
2006, deen dat dann iwwerhëlt.

Déi Ëmsetzung gétt eis ebe just d'Méiglech-
keet, fir d'Cartographie des bruits als éischt
Moossnam ëmzesetzen. Mir hunn net méi
spéit wéi virgëschter Moien an enger Dis-
kussioun mam Schäfferot vun der Stad Lët-
zebuerg en éischte Modell vun der Karto-
graphie vum Flughafen virgeluecht an ze-
summen och diskutéiert. Bis Enn des Joers
hu mer dann d'Norme festzeleeën, an Ze-
summenaarbecht mat der OMS an och der
Kommissioun zu Bréissel.

Dann 2008 komme mer, esou wéi d'Motioun
vun der Chamber et jo och eestëmmeg dee-
mools zrëckbehalen huet, an d'Diskussioun
iwwert déi sougenannte Plans d'actions,
mat deenen eng ganz Rei vu Méiglechkee-
ten iwwer lux-Airport kënnen ëmgesat ginn,
awer och un d'Opérateuren ginn, Lärm-
schutzwäll an esou virun an esou fort, fir déi
Normen, déi mer ebe just dann an der Kar-
tographie zrëckbehalen hunn, och anzeha-
len.

net eent zu eent ëmgesat ginn ass. An zwar
op engem wesentleche Punkt; do wou et
drëm geet fir ze kucken: Wien dierf an där
ganzer Problematik vun dem Kaméidi an
esou weider intervenéieren viru Geriicht?

Do steet am Artikel 2 Définitions: «e) „par-
ties intéressées“: des personnes morales
principalement concernées par l'introduc-
tion de mesures de réduction de bruit, (...)».
Déi dierfen also intervenéieren viru Geriicht.
Dat heescht, et dierfe just nuren A.s.b.l.en,
aner Gesellschaften, déi haaptsächlech
concernéiert sinn iwwert d'Kaméidisproble-
mer ronderëm de Flughafen, intervenéieren.

D'Direktiv seet awer eppes anescht. Déi
seet, ënner „parties intéressées“: «des per-
sonnes physiques ou morales concernées
ou susceptibles d'être concernées par l'in-
troduction de mesures de réduction du
bruit». Hei geet et also net nuren ëm mora-
lesch Persounen, mä och ëm physesch Per-
sounen. Et geet net nuren ëm Leit, déi
haaptsächlech dovunner concernéiert sinn,
mä souguer ëm déi, déi „susceptibles“ sinn,
concernéiert ze sinn.

Ech huelen un, Här Minister, datt d'Regie-
rung hei iergendwéi an der Hetz vlächht
oder par inadvertance esou eppes ge-
maach huet. Et kann och vlächht sinn, datt et
gewollt ass. Mä mir schéngt et awer, datt et
esou op jidde Fall falsch ass, datt d'Bierger
hei net d'Méiglechkeet kréien, esou wéi
d'Direktiv et virgesäit.

Wann dat heite sollt esou gestëmmt ginn -
duerfir erlaben ech mer en Amendement
eranzeginn. Deen Amendement ass fir den
Ablack nure vu mir ënnerschriwwen, fir ze
erlaben, datt déi aner Parteien och kënnen
intervenéieren. Par contre wier ech awer
frou ze wëssen, wéi d'Regierung zu deem
Amendement steet.

Amendement 1

*L'article 2 - Définitions - point e) est modifié
comme suit:*

*e) «Parties intéressées» - des personnes
physiques ou morales concernées ou sus-
ceptibles d'être concernées par l'introduc-
tion de mesures de réduction de bruit,...*

*(s.) Jacques-Yves Henckes, Félix Braz,
Gast Gibéryen, Henri Grethen, Robert Meh-
len.*

Mir kënnen dat heiten deen Ablack an
éischter Lecture stëmmen an dann herno an
zweeter Lecture nach eng Kéier ermkom-
men. Dat géif der Kaz kee Bockel dinn. Par
contre, wann dat heiten esou soll definitiv
gestëmmt ginn, Här Minister, da kann ech
lech elo scho soen, datt ech wäert bei
zoustännge Commissions européennes in-
tervenéieren, fir ze soen, an ech wäert och
d'Bierger informéieren, datt hei d'Direktiv
net eent zu eent ëmgesat ginn ass an datt
wesentlech Rechter vun de Bierger léséiert
sinn.

Dat gesot, ass awer och hei an dësem Ge-
setz en anere Punkt ugeschwat ginn; dat
ass dee vun der Approche équilibrée. Ech
mengen et ass eng wichteg Notioun. Den
Här Minister weess och, datt ech schonn e
puermol intervenéiert sinn iwwert déi Possi-
bilitéit, déi eng Etüd Boeing-Cargolux aus-
geschafft huet, fir net an esou enger schläi-
chender Approche de Flughafen unzefléien,
mä an enger méi direkter Linn unzefléien.
Wat als Konsequenz hätt, datt de Kaméidi
ëm 50% en gros géif reduzéiert ginn. Dofir
ass et also ganz wichteg, datt d'Bierger hei
kënnen bei esou Saache matschwätzen.

Mir ass gesot ginn, dat wier eng ganz inte-
ressant Etüd, do misst eng Kéier driwwer
gekuckt ginn. Dunn ass mer herno an enger
Question parlementaire gesot ginn, dat wier
aus technesche Grënn net machbar, well do
e Bockel op der Pist wier an datt d'Fligeren
net kéinten esou landen.

Elo hunn ech mech informéiert an eraus-
fonnt, datt awer elo schonn eng 20% onge-
féier vun deene Fligeren autoriséiert sinn,
esou ze landen. Et schéngt also do eng
Méiglechkeet awer ze sinn. Dofir wollt ech
den Här Minister froen, ob e bereet wier, déi
Problematik nach eng Kéier positiv unze-
goen a vlächht mat deem neien Direkter vum
Flughafen, deen elo vlächht eng aner Visioun
huet wéi dee viregten - Ass et nach ëmmer
deeselwechten? -, probéieren eng Léisung
ze fannen, well si ass am Intérêt vun de
Bierger. Si ass technesch machbar.

Dat Zweet, wat ee muss op jiddfer Fall fest-
halen, ass, datt et absolut wichteg ass, datt
een iwwert Taxemesuren déi Fligeren en-
couragéiert fir esou eng Fluglinn ze gebrau-
chen, esou eng Approche ze gebrauchen,
well se de Kaméidi reduzéiert, an datt déi
Taxemesuren och sollen eng Incitatioun
sinn, fir datt déi Kompanien, déi hei zu Lët-
zebuerg sinn, a Fligeren investéieren, déi
manner Kaméidi maachen.

de Leit, déi ronderëm wunnen, ze berück-
sichtege sinn.

Et muss een awer och deenen, déi dohinner
wunne ginn, soen, dass déi meescht vun
hinnen nach net do gewunnt hunn, wéi de
Flughafe schonn do war, an dass se sech
net dierfe wonneren, dass et eng Rei Nui-
sancë gétt. Et gétt och Leit, déi ginn op
d'Land, op d'Duerf wunnen a wonnere sech,
wa se an der Géigend vun engem
Schwëngsstall wunnen, dass dat net no
Chanel N°5 richt respektiv, wann de Silo op-
gemaach gétt, dass dat och e ganz beson-
neschen Doft mat sech bréngt. Datselwecht
gëllt fir Leit, déi no bei d'Eisebunn wunne
ginn. Beim Flughafen ass et ähnlech.

Dat hëlt eis awer net aus der Pflicht, Här Pre-
sident, d'Nuisancen esou kleng wéi méig-
lech ze halen. Op där enger Säit duerch
Lärmschutzmoossnamen, op där anerer
Säit awer och duerch de Recours op ëmmer
méi performant Material, nei Avionen, déi
wesentlech manner Kaméidi maachen, och
duerch Aschränkunge vlächht wat d'Öff-
nungs- an d'Utilisatiounszäiten vum Flugha-
fen ugeet.

Déi viregt Regierung hat dee Souci. Dës Re-
gierung huet dee Souci. Mir setzen hei eng
europäesch Direktiv ëm, déi eis als Frak-
tioun keng Schwieregkeete bitt.

An, Här President, well ech d'Wuert hunn,
erlaben ech mer mäin Nofolger drop hinze-
weisen, well éinescht hate mer eng kleng
Diskussioun iwwert de Punkteführerschäin:
De Punkteführerschäin ass den 3. Juli 2002
hei an der Chamber mat 39 géint 19
Stëmme verabschied ginn, dat geschlossen
als LSAP-Fraktioun - den Här Minister Lux
war deemools net an der Sitzung derbäi,
wat hien entschëllegt. Ech hunn dat noge-
kuckt. Déi aner Kolleeg vu senger Partei,
déi hei waren, hu wéi ee Mann géint dee
Projet gestëmmt. Ech sinn desto méi frou,
dass hien a seng Partei haut zu besserer
Asiicht komm sinn.

Merci.

» **Plusieurs voix.**- Très bien!

» **M. le Président.**- Merci, Här Grethen.
Wëllt Dir nach eng Kéier d'Wuert huelen,
Här Negri?

(Négation)

Dann huet den Här Félix Braz d'Wuert.

» **M. Félix Braz (DÉI GRÉNG).**- Mir
wëlle just eng Remarque maachen an eis
kuerz halen.

De Fait, dass et déi Direktiv gétt an och ane-
rer, ass awer och d'Unerkennung vun en-
gem Problem, deen et gétt. Wann een de
Leit, déi do wunnen, heiansdo seet, si sollen
net iwwerdreiwen, well si wäre méi spéit
komm wéi de Findel: Esou einfach, mengen
ech, ass et awer trotzdeem net. An déi Di-
rektiven, déi et an dëser Matière mëttlerweil
gétt um europäeschen Niveau, an och
d'Ëmsetzung an de Gesetzer, ass och
d'Unerkennung dovunner, dass et e reelle
Problem gétt. An dat wat fréier eesäiteg
beäntwert ginn ass, am Intérêt vun den Ac-
tivités portuaires, dat geschitt haut ëmmer
manner.

Haut gétt probéiert deen Equilibre ze fan-
nen, deen noutwendeg ass, tëschent de le-
gitimen Intérête vu béiden. Net nëmmen
d'Intérête vun Findel si legitim, mä och déi
vun de Leit, déi do wunnen. Et ass ëm den
Equilibre wou et geet.

Duerfir ënnerstëtze mir och dës Direktiv. Si
gétt dem Minister eng Rei vu Moyeren, wou
en an den nächste Joren da muss och wei-
sen, wéi een Usage en dorausser mécht. Do
kann een nëmmen d'Zoustëmmung ginn.

Méi wichteg ass awer och haut nach eng
Kéier kuerz d'Importenz vun där Kartogra-
phie vun de Start- a Landebewegungen ze
rappeléieren, déi muss gemaach ginn, an
och d'Opstelle vum Aktionsplang. Dat ass
dat, wou mer an den nächste Wochen a
Méint méi seriö a méi konkret mussen driw-
wer diskutéieren. Do wäre mer och frou,
wann de Minister eis nach haut géif rappé-
léieren - net um Handy, mä mëndlech hei
am Sall -, wou mer dru si mat der Kartogra-
phie a wou mer dru si mam Aktionsplang.

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

» **M. Jacques-Yves Henckes (ADR).**-
Här President, Dir Dammen an Dir Hären,
déi Direktiv datéiert vun 2002, an ech sinn e
puermol schonn intervenéiert, datt all déi Di-
rektiven, déi nach unhängeg sinn, sollten
esou séier wéi méiglech ëmgesat ginn.

De Prinzip ass, datt d'Direktiven eent zu
eent ëmgesat ginn. Ech hunn awer haut de
Moien, wéi ech den Dossier nach eng Kéier
gekuckt hunn, gemierkt, datt - vlächht ass
dat par inadvertance geschitt - déi Direktiv

Déi Direktiv huet op där anerer Säit dee
groussen Avantage, dass mer déiselwecht
Regelen innerhalb vun Europa fir d'Flughä-
fen applizéieren. Ze dacks schwätze mer jo,
wa mer vun der EU schwätzen, vun den ne-
gativen Aspekter oder mir bewäerten oft
EU-Direktiven negativ. Heiansdo sollt een
dat vlächht éischter och positiv gesinn. Hei
hu mer eng, vun där een dat kann ervirsträi-
chen.

Wann nämlech dat elo net europawäit géif
geregelt ginn, da wär dee Flughafen, dee
sech selwer méi streng Regeln operleet
wéi den Noper, sécherlech an enger beno-
deelegter Situation par rapport zu aneren.
Esou ass dat eng Saach, déi extrem wäert-
voll ass, dass mer hei europawäit virginn.

Positiv ass och, wëll ech nach just ervirhie-
wen an dësem Kontext, dass d'Länner, déi
an engem Entwécklungsstadium sinn, Pays
en voie de développement notamment - et
sinn déi, déi haaptsächlech viséiert sinn -,
bis 2012 nach kënnen liewe mat dëser Léi-
sung, duerno awer sech och upasse mus-
sen. Si hunn also d'Méiglechkeet, dass mer
hinnen net de Buedem ënnert de Féiss
ewechhuelen - fir et emol esou auszedréc-
ken -, an hir wirtschaftlech Zukunft awer as-
suriéiert ass am Flugberäich bis dohinner. Si
kréien eng lwwergangszäit.

Am Résumé kann een eigentlech just soen,
dass dat hei e ganz positive Projet ass, well
duerch dës Direktiv identesch Regele fir
d'Flughäfen an der Europäescher Unioun
festgeluecht ginn an dass domadder deen
erwähnte Konkurrenzkampf tëschent de
Flughäfen, dee sech op d'Käschte vun der
Ëmwelt, vun der Ëmweltbelaaschtung a vun
der Kaméidibelaaschtung kéint ausdeh-
nen, net kann esou stattfannen.

Déi aner Säit: Et gétt et nach ee positiven
Niewenaspekt, dat ass deen, dass, wann ee
jo hei déi Incitatiounen oder Konditiounen
gétt, an nei a modern Fligere muss inves-
téiert ginn. Dat ass dann och en Invest an
d'Sécherheet, fir d'Leit, fir d'Passagéier an
och fir déi aner Leit ronderëm. Well et ass
evident, dass déi al Modeller an déi al Flige-
ren dach awer oft méi Schwieregkeeten um
Niveau vun der Sécherheet duerstellen, wéi
déi nei Maschinnen.

Mir begréisssen och, dass et no 2012 defini-
tiv eriwwer ass mat deenen ale Maschinnen,
déi hei fléien. Well et si besonnesch déi, déi
Kaméidi maachen. Et muss een eng Kéier
op de Flughafe lauschtere goen, wann deen
een oder deen anere flitt, dann héiert een
erstaunlech grouss Ënnerscheeder të-
schent deenen engen oder anere vun
deene Maschinnen.

Richteg ass et och, dass déi lokal Politiker
an där Commission consultative vum Findel
kënnen hir Gemengeninteressen abréngen,
dass ee sech also ronderëm den Dësch
setzt fir dat do op deem Niveau ze disku-
téieren. Et ass do, wou d'Diskussioun higé-
héiert, tëschent all den Opérateuren, well
hei muss een am Konsens kucken, dass ee
jiddferengem seng Interesse respektéiert a
virubréngt.

D'CSV begréisst, fir et kuerz ze maachen,
dëst Gesetz. Et verbessert op där enger
Säit d'Liewensqualitéit vun all deene Leit,
déi am direkten Ëmfeld vum Flughafen wun-
nen. Anerersäits respektéiert et och d'Inter-
esse vun engem modernen an zukunfts-
orientéierte Flughafen, dee sech als Réck-
grat vun eiser nationaler Wirtschaft an en-
gem net ganz einfachen Ëmfeld muss a soll
behaapten. Mir kréien also kee Kaméidi
mam Ëmsetze vun dësem Gesetz an d'CSV
stëmmt dëst d'Gesetz géint de Kaméidi.

Merci.

» **Plusieurs voix.**- Très bien!

» **M. le Président.**- Merci, Här Schaaf.
Den nächste Riedner ass den honorabelen
Här Henri Grethen. Här Grethen, Dir hutt
d'Wuert.

» **M. Henri Grethen (DP).**- Merci, Här
President. Aganks wëllt ech dem Rappor-
teur fir säi mëndlechen a säi schrëftleche
Rapport Merci soen. Hie war äusserst kom-
plett. Et ass deem eigentlech net ganz vill
derbäizesetzen.

Meng Fraktioun huet bei der Ëmsetzung vun
Direktiven am Prinzip keng Problemer, et
sief dann, d'Direktiv géif net Wuert fir Wuert
ëmgesat ginn. Ech ginn dovun aus, dass
dat hei, well dat hu mer esou an der Kom-
missioun, wann ech mech net iren, gesot
kritt, de Fall ass. Sollt et net de Fall sinn, da
misst een dat nokucken.

Här President, de Kaméidi, deen op engem
Flughafen entsteet, mécht deenen engen,
ech wëll net soe Freed, mä deenen anere
mécht e ganz sécher Leed. Um Lëtzebuer-
ger Flughafe si mer mat deene Problemer
konfrontéiert. Ech weess, dass mer Proble-
mer domadder hunn, dass déi Uleies vun

Soss huet den Exercice nämlech kee Sënn, wann et l'art pour l'art soll sinn an net herno och Moosname sollen erauskommen. Viru kuerzem hu mer eng Kéier virgerechent, dass mer amgaang si 480 Milliounen Euro ze investéieren an déi jeeweileg Projeten, déi am Moment um Flughafen amgaang sinn ze entstoën oder déi scho fäerdeg sinn, de Radar zum Beispill, d'Aérogare, den Héienhaff an den Assainissement; Projeten, déi mer hei an deene leschten zwee Joer gestëmmt hunn a wou d'Aarbechten amgaange sinn. Wa mer also déi 480 Milliounen investéieren, dann däréf et och net op e puer Milliounen ukommen, fir e konkrete Lärmschutz ze maachen, duerch déi Moosnamen, déi sech da mussen erginn, wa mer d'nächst Joer un d'Plans d'actions kommen.

Dann natierlech den 2002/30, dat ass also d'Aart a Weis wéi mer dat mat den Opérateuren an de Concernéierte maachen, wéi verhältnisméisseg dat muss sinn, wéi d'Prozedure si bei der Ëmsetzung. De Kolleeg Negri huet hei déi néideg Dispositiounen gutt virgedroen an dann huet en zu Recht gesot, et géif och nach den ale Projet 5273 kommen, wou d'Amendementen vun der Regierung d'nächst Woch, also muer aacht Deeg, an der Regierung wäerten ugeholl an dann deponéiert ginn.

Déi Verspéidung hat jo och mat där Diskussioun ze dinn, déi mer während enger laanger Zäit mat dem concernéierte Personal vun der Flughafenverwaltung gefouert hunn, d'Diskussioun Etablissement public oder, wéi mer et elo zrëckbehal hunn, fir d'Verwaltung ze loosse, awer eng Gestion séparée ze maachen opgrond vun de Prémissen, déi mer duerch d'Direktiven operluecht kritt hunn - mä wéi gesot, dat ass da fäerdeg -, fir dass mer dat, wann et nëmme geet, och nach am Laf vun dësem Joer hei kënnen zrëckbehalen.

Mat der Méiglechkeet, dann och an deenen Dispositiounen, déi jo hei wichteg sinn, eng Modulatioun vun deene jeeweilegen Taxe virzehuelen, sief dat och nei Taxe bei der Verletzung vun den Trajectoiren, oder d'Modulatioun bei Opérateuren, bei Fligere, déi sech net un Norme vu Kaméidi halen, wéi mer se bei der OACI oder och bei Emissiounsnormen erëmfannen. Déi Méiglechkeete kréie mer dann.

Mat där Décisioun vum Kommodo-Inkommodo, déi ech am März iwwert de Flughafen geholl hunn, féllt dat Bild vun dem reglementaresche Kader sech lues a lues. Ech mengen, dass mer do Zäit gebraucht hunn, dass dat och heiansdo schwierig Diskussiounen sinn, sief et mam Personal oder sief et och technesch Diskussiounen; dat ass gewosst. Mä mir kommen elo ëmmer méi no drun, dass mer de Kader hunn, fir eng richteg Flughafepolitik mat deenen Instrumenter do kënnen ze maachen.

Et läit mer e bëssen um Häerz, fir awer vun dëser Plaz ze profitéieren, fir op eppes anzugeen, wat ech am Zesummenhang mat der Décisioun Kommodo-Inkommodo - vum 20. März, mengen ech, ass dat - ëmmer erëm méi oder manner polemesch dobaussen héieren oder gelies hunn: Nämlech déi Diskussioun, dass déi Kommodosdécisioun sech net beschäftegt mam Kaméidi an der Luucht, beim Décollage a beim Atterrisage, mä sech just beschäftegt mat dem

Kaméidi um Buedem, wann de Fliger amgaangen ass op seng Pist ze fueren.

Ech soen dat fir d'Siwenandrëssegst. Ech weess, dass et Eenzelner gëtt, déi wëllen et vläicht einfach och net héieren, mä ech maachen de Versuch och nach eng Kéier, fir ze soen, dass dat einfach déi juristesche aktuell Situatioun ass.

Mir hunn zwou Prozeduren. De Kommodo-Inkommodo beschäftegt sech wierklech just nëmme mat der Fro vum Kaméidi um Buedem, fir op seng Plaz ze kommen. Dat sinn einfach an den Direktiven an an den Definitioune vum Bruit aérien a vum Bruit au sol d'Dispositiounen. De Kaméidi vum Atterrisage a vum Décollage an an der Luucht gëtt dann an der Prozedur vum 2002/49, déi ech elo grad gesot hunn, Kartographie, Norme fäerdeg stellen an da Plans d'actions beschäftegt.

Ech hunn da gelies, dass mer hei net transparent wäeren, dass mer eis net mat deene seriöse Problemer géife beschäftegen. Ech hunn dann héieren um Fernseh, dass Eent do gesot huet, dat wär wéi wann ee bei Francorchamps net géif de Kaméidi vun den Autoe kucken, mä just dee vun der Wirschterchersbud, déi derbäi wär.

Neen, mir maachen hei genau, propper a kloer dat, wat d'Dispositiounen vun den Direktiven a vun de Méiglechkeete sinn, déi mer hunn. Mir ginn eis d'Moyenen, fir wierklech och op d'Leit anzugeen.

A wa mer bei de Leit sinn: Dem Kolleeg Henckes wëll ech soen, dass mer an der Direktiv net fälschlecherweis oder well mer eppes vergiess hätten oder well mer et vläicht souguer express net esou wollte maachen d'Méiglechkeet vun dem Recours vun de Particulieren erausgeholl hunn. Dat ass geschitt bei kloerem Bewosstsinn, well nämlech eisen Droit administratif commun einfach virgesäit, dass all Particulier géint all administrativ Décisioun, déi geholl gëtt, ka Recours huelen. Duerfir ass et superfétatoire, dat och nach eng Kéier expressis verbiis an d'Gesetz dranzeschreien. Dat ass de droit commun. Jiddferen, jiddfer Bierger kann dat maachen. Mir hunn dat also propper diskutéiert an zrëckbehalen, dass dat net néideg ass.

Duerfir ass just déi Dispositioun an der Direktiv hei dra vun deenen, déi als Personalités morales direkt betraff sinn, an de Particulier huet d'Recht, am Kader vum Droit administratif commun, fir e Recours géint déi Décisioun ze huelen. Duerfir ass dat, wéi gesot, net vergiess, mä esou geschitt, well mer der Meenung sinn, dass et esou richteg ass.

» M. le Président. - Här Minister, den Här Henckes wëllt eng Fro stellen.

» M. Jacques-Yves Henckes (ADR). - Här Minister, mir hunn eng Règle générale, déi seet, datt effektiv d'Bierger därferen e Recours huelen. Mä hei gëtt duerch e Spezialgesetz bei där Regel eng Ausnahm gebilt.

Et ass eng Loi spéciale „qui déroge à la règle générale“. Dofir wëll ech lech soen, mir wäerte jo de Vote eréischt haut de Mëtteg huelen: Loosst lech dat nach eng Kéier vun Äre Juristen nokucken. Mä esou wéi et elo ass, ass et eng Loi spéciale, an deen Ablack wier et justement duerch dëst Gesetz net méi garantéiert, datt den eenzelne Bierger dierft e Recours maachen. E kéint et also nuren nach eng Kéier maachen, andeems e sech op d'Direktiv berëfft.

Dofir hätt ech léiwer, wann et net politesch gewënscht ass, datt een deen Ablack nach

eng Kéier géif awer juristesche kucke loosse, fir datt mer évitéieren herno och um europäeschen Niveau am schlechte Liicht dozestoen.

» M. le Président. - Ech ginn dovun aus, dass den Här Henckes säin Amendement elo presentéiert huet. Den Här Braz huet d'Wuert.

» M. Félix Braz (DÉI GRÉNG). - Ech géif och gären am selwechte Sënn wéi den Här Henckes dat ënnerstëtzen. Mir hunn och den Amendement mat ënnerschriwwen, well mer wierklech mengen, dass, wann dee geréngsten Zweifel besteet op d'Interpretatioun - an déi Fro ass vläicht net vollends beäntwert -, mer der Meenung sinn, dass mer hei déi oft zitéiert Regel applizéiere sollen.

Dir sot, et wär superfétatoire. Mir hätten éischter d'Tendenz ze soen „ce qui va sans dire va mieux en le disant“.

Dann hu mer kloergemaach, dass och an dëser Règle d'exception et kloer ass, dass et net eng Aschränkung zu der Règle générale ass, mä dass et d'Bestätegung ass vun der Règle générale, och op Personnes morales y compris, mat där Notioun „ou susceptibles de l'être“.

Duefir, wann et net d'Intentioun war vun der Regierung, dat hei bewosst erauszehuelen, dann denken ech solle mer deen Exercice do maachen a wierklech dat dann nach eng Kéier preziséieren an d'Direktiv eent zu eent ëmsetzen. Dann hu mer herno keng Schwierigkeete bei den Interpretatiounen an am Text nëmme dat kloergemaach, wat mer dann och alleguerte wëllen. A bis elo, mengen ech, huet och jiddferen gemengt, dass mer dat och alleguerte wëllen.

» M. le Président. - Dat war eng Stellungnahme zum Amendement. Här Minister, dann hutt Dir d'Wuert.

» M. Lucien Lux, Ministre des Transports. - Also ech wëll nach eng Kéier soen, dass et éischters kloer d'Intentioun vun der Regierung ass, fir alle Particulieren d'Méiglechkeet ze ginn, fir kënnen Recours géint déi Décisioun ze huelen; dass mer doriwwer net brauche quant au fond ze streiden. Vu dass de Vote effektiv eréischt de Mëtteg ass, huele mer eis déi Zäit, fir dat nach eng Kéier prezis ze kucken.

Ech soen lech awer, dass mer déi Fro prezis virdrun diskutéiert hunn an dass d'Juristen zur Konklusioun komm sinn, dass et superfétatoire ass, et hei dranzesetzen.

Mä wéi gesot, et soll ee sech déi Zäit huelen, fir iwwert d'Mëttesstonn dat nach eng Kéier prezis nozekucken. A wann et iergendeen Zweifel gëtt, mengen ech, da kann ech de Mëtteg bis laanschtkommen, bis mer de Vote maachen, fir vläicht dat nach eng Kéier ze exposéieren. Mä dat war d'Attitud. Ech mengen, da soll een nach eng Kéier kucken, mä d'Intentioun, doriwwer si mer eis heibannen eens, wat mer zu deem Punkt wëllen.

Ech wëll dann ofschléissend och nach op d'Fro vum Här Henckes agoen, wat d'Etüd Cargolux ubelaangt. Doriwwer hate mer schonn d'Geleeënheet, eng Kéier ze schwätzen. Dat reit sech iwwregens an - et soll een dat och emol eng Kéier „soit dit en passant“ hei soen - an déi vill Efforten, déi gemaach gi vun den Opérateuren, fir eis bei der Problematik vum Kaméidi, iwwregens och bei den Emissiounen ze hëllefen, besser Resultater ze kréien. Dat ass wouer bei der Cargolux, och wouer bei der Luxair an

och villen aneren Opérateuren, déi douewen um Findel aktiv sinn.

Wat d'Etüd vun der Cargolux ubelaangt iwwert d'Fro vun der Aart a Weis wéi ee soll landen an domadder d'Méiglechkeet ginn, méi héich nach ze sinn iwwert deenen eenzelnen Agglomeratiounen, wann een eröfkennt; an der Fro och vum Bockel, deen et effektiv op eiser Pist um Findel gëtt, do kann ech just soen, dass d'Flughafenverwaltung déi Etüd do ginn hat bei Fraport op Frankfurt, well effektiv déi Diskussiounen waren: „Gëtt dat mam Bockel e Sënn oder gëtt dat kee Sënn?“ Fraport, wat jo den Opérateur - d'„lux-Airport“ - vum Flughafen vu Frankfurt ass, ass amgaangen, seng Meenung zu där Etüd ofzeschléissen.

Ech huelen un, dass mer déi nach am Laf vun deenen nächste puer Woche kréien, fir dass mer da vläicht am September eng Kéier d'Geleeënheet huelen an der Kommissioun, fir d'Meenung vu Fraport, wat wierklech e Spezialist ass an deene Froen, och kënnen ze héieren. Mä d'Etüd ass net op d'Säit geluecht oder vergiess. Mir hunn eis also och déi Moyenen nach ginn, fir déi Meenung do anzehuelen.

Ofschléissend vläicht nach ee Punkt, dee sech e bëssen areit an déi Diskussioun vun den Interesse vun de Particulieren, fir ze soen, dass mer och dat, wat ech ugekënnegt hat virun e puer Wochen, an der Tëschenzäit ëmgesat hunn, nämlech d'Erweiterung vun der Commission consultative aéroportuaire an där Kommissioun, déi jo och de Minister all Kéiers dann aviséiert, wa Restriktiounen sollen zrëckbehalen ginn; déi also schonn e wichtige Rôle muer um Flughafen ze spille kritt.

An där Commission consultative ware bis elo dran: ëmmer d'Opérateuren an natierlech och d'Autoritéite vum Flughafen, déi staatlech, an och lux-Airport, an natierlech och déi véier Gemengen, déi Direktanrainer sinn. Ech hunn duerfir net nëmme d'Zuel vun de Gemengen erweidert ëm d'Gemeng vu Contern, déi och no genuch ass, fir en Intérêt ze hunn, an där Kommissioun do vertrat ze sinn, mä och véier Vertrieeder drageholl, ee vun enger Ëmwelt-ONG, zwee Vertrieeder vun den Interesseveräiner, déi ëmmer aktiv sinn an deem Beräich, an ee Vertrieeder vun der ULC, dem Konsumentenschutz.

Sou dass also an där Commission consultative iwwert d'Gemengen eraus, déi jo censéiert sinn an dat och legitimerweis maachen, fir d'Interesse vun hiren Awunner do ze sinn, déi Sensibilitéit vun der Société civile soll dra vertruete ginn. Ech mengen, dass dat och dozou bäidréit, fir méi Transparenz a méi eng roueg Diskussioun ze kréien.

Ech mengen, dass mer de Projet esou kéinte stëmmen, mä, wéi gesot, mir huelen eis Zäit an der Mëttesstonn fir déi Fro do nach eng Kéier ze kucken. Mä no där Diskussioun, déi mer scho virdrun iwwert déi Fro haten, denken ech, dass se esou richtig beäntwert ass. Dat kann een de Mëtteg dann nach eng Kéier kucken, ier een zum Vote vum Projet kënt.

Merci.

» M. le Président. - Merci, Här Minister. Domadder ass d'Sitzung vun haut de Moien ofgeschloss. Mir fänken haut de Mëtteg um hallwer dräi u mat der Question avec débat vum Här Marc Angel.

D'Sitzung ass opgehewen.

(Fin de la séance publique à 12.34 heures)



Chambre
des Députés

L U X E M B O U R G

d'Chamber online op
www.chd.lu