

juristeschen, finanziellen a personellen Engagementer, déi grenziwwerschreidend ze huele sinn.

Fazit: Éischtens, de GECT ass e gutt an nëtzelecht Instrument, fir déi grenziwwerschreidend Zesummenaarbecht op eng innovativ a professionell Aart a Weis virunzedriewen an iwwer konkret Projeten ëmzesetzen. Zweetens, et muss een, wéi bei alle Projeten, mat deenen ee bereet ass, nei Weeër anzeschloen, matenee schwätzen a Problemer, wa se do sinn a wou se sinn, aus dem Wee raumen.

Eis Fraktioun, Här President, ass iwwerzeegt, dass beim GECT déi positiv Aspekter bäi Wäitem iwwerweien an dass en eng eemoleg Chance ass, fir eng nei a vill verspriechend Etapp vun der grenziwwerschreidender Kooperatioun ze entaméieren. Duerfir kann ech, mat engem ofschléisende Merci un de Rapporteur vum Projet, lech den Accord vu menger Fraktioun mat op de Wee ginn.

Merci.

» **Plusieurs voix**.- Très bien!

» **M. le Président**.- Merci, Madame Mutsch. Et ass soss kee Riedner méi ageschriwwen. Den Här Innenminister Jean-Marie Halsdorf huet elo d'Wuert.

» **M. Jean-Marie Halsdorf, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire**.- Här President, Dir Dammen an Dir Härren, de GECT oder och nach EVTZ am däitsche Sproochgebrauch, Europäischer Verbund Territorialer Zusammenarbeit, ass eng Initiativ vun der Kommissioun, a sécherlech ass den Hannergedanken, deen den Här Etgen opgeworf huet, dee vun enger territorialer Kohesioun an Europa. Déi territorial Kohesioun wäert en Objektiv gi vun Europa, vun der EU, wann de Lissabonner Vertrag a Kraaft wäert trieden, wat jo sécherlech net méi wäert ze laang daueren.

An ech si frou hei ee grouss Konsensus fonnt ze hunn, eng grouss Iwwerzeegung, dass de GECT eng besser juristeschen Basis fir d'Zesummenaarbecht - déi et an Europa gëtt iwwert d'Grenzen ewech -, e bessert Instrument ass wéi dat, wat mer elo de Moment hunn a wat scho laang am Gebrauch ass. D'Stéchwierder ware bis elo ëmmer, si si gefall, d'europäesch Kaderkonventioun vu Madrid, den Accord oder de Vertrag vu Karlsruhe, oder och nach de Benelux-Vertrag. Si waren am Fong geholl déi grouss, géif ech soen, international Statevertråg, déi dat Ganzt geregelt hunn. Hannendrun hung dann ëmmer entweder d'Formatioun vun engem Syndikat oder awer enger A.s.b.l., fir eben déi Objektivier ze realiséieren, déi ee sech ginn huet.

Objektivier, déi sech hei am Land kéinten esou résuméiere mat Kläranlagen op der Our, mat engem Syndikat - dee schonn ugeschwat ginn ass vum Gilles Roth, vum Rapporteur, deem ech och Merci wëll soe fir säi gudde schrëftlechen a mëndleche Rapport, dee ganz exhaustiv a ganz ausféierlech war -, also de Syndikat Rosport-Ralingen fir eng Sportshal, dann d'Pompjeeskonventiounen zwëschent Mompech an hiren däitschen Nopere respektiv zu Reisduerf, a last but not least och nach de PED am Dräilännereck, do ëm Péiteng, wat och eng A.s.b.l. ass.

Dat sinn also Zesummenaarbechten, déi haut existéieren, an et muss ee ganz kloer soen, de GECT ass e groussen Avantage, well fir d'Alleréischts emol - dat ass a mengen Ae ganz wichteg - kënne State wierklech un esou engem Gremium deelhuelen, wat haut net de Fall war, a grad an engem klenge Land wéi Lëtzebuerg, wat kleng ass, wou awer verschidde Kompetenze just beim Stat sinn a vläicht net bei de Gemenge sinn, a wou et an anere Länner jo nach Zwëschesstrukture gëtt wéi Regiounen, Departementer oder Sproochgemeinschaften.

Hei ass also d'Kompetenz beim Stat oder bei der Gemeng. Also ass et flott a wichteg, dass de Stat sech da kann engagéieren an iwwert d'Grenzen eraus mat den anere Partner zesummen eppes ënnerhuelen. Ech mengen, dat ass eppes, wat ee muss ervirsträichen.

Wat ganz wichteg ass, mengen ech, dat ass, dass dee gréissten Deel vun de Regele, déi applicabel sinn an engem GECT,

déi ginn am Fong geholl selwer iwwer e Règlement communautaire geregelt. Si si relativ prezis, ech géif soen zimlech prezis an och detailléiert. Si sinn uniform fir all Member. Dat ass wichteg, dat ass Transparenz, an nëmmen dat Recht vum eenzelne Stat spillt bei verschiddeenen Dispositiounen, wat och scho gesot ginn ass. Dat Recht spillt am Fong geholl wou de Siège ass. Wann de Siège a Frankräich ass, spillt en anert lokaalt Recht, wéi wann en zu Lëtzebuerg ass.

Wat ganz wichteg ass, a wat een zum Beispill bei A.s.b.l.en net huet, dat ass, dass de Mechanismus vum Contrôle vum GECT direkt iwwer e Reglement fixéiert gëtt, an deen existéiert. Eng A.s.b.l. zum Beispill: Ech kënnt mer schwéier virstellen, dass e Stat oder e Land kéint Member ginn an enger A.s.b.l. An engem GECT kann en et awer ginn.

Mir hunn natierlech e ganze Koup A.s.b.l.en an eisem Land, am Beräich vun der Kultur, vum Tourismus oder och vum Sozialen, mä do ass sécherlech kee Contrôle vun der Tulette, et ass keng Hierarchie do, wéi se am Fong geholl an der Verfassung festgehalen ginn ass oder festgehalten ass. Duerfir ass et scho gutt, dass et esou an déi hei Richtung geet. D'Cour des Comptes vu Lëtzebuerg an och d'Cour des Comptes aus Frankräich, déi schreiwen ähnlech, loosse mer soen, déi hunn eng ähnlech Approche wéi déi, déi ech elo hei vertrieiden, an zwar déi, dass ee sollt öffentlech Administratiounen net an A.s.b.l.e setzen, mä éischer dann iwwert de Wee vun engem GECT fueren.

De GECT huet nach e ganz grouss Virdeel, dat ass, dass een e kann ausbauen. Et ass e bësse wéi e Kostüm: Wann ee bäihëlt oder wëllt bäihuele, da kann een e vergréisse. Dat geet mat deemselwechten Instrument. Dat ass sécherlech eppes Guddes, dat ass evolutiv. Et ass e weidere groussen Avantage, an, wat en och nach huet, wat aner Strukture vläicht net hunn, en huet och nach e Pouvoir adjudicateur, wat och eng gutt Saach ass.

Last but not least ass nach en Aspekt, deen haut nach net ugeschwat ginn ass, deen awer och ganz wichteg ass, wann een an der Regioun zesummeschafft, dat ass d'„gouvernance multiniveaux“, wéi se dat nennen. Dat heescht, et huet een ebe verschidde Partner, verschidden Niveauen, déi musse mateneen diskutéieren. An hei gëtt de GECT eis eben eng Méiglechkeet, fir op engem Niveau sech ze begéinen an do dann zesummen ze diskutéieren. A mengen Aen ass dat en ideaalt Instrument, fir Politik an der Groussregioun oder an de Regiounen ze maachen.

Wann een och do kuckt, wat et elo de Moment vun GECTe gëtt an Europa - ech hunn do nogekuckt bei dem Comité des Régions, déi hunn e Register iwwert d'GECT-Strukturen, deen ee kann um Site Internet nokuken -, deen éischte GECT, dee gegrennt gouf, dat war an der Regioun Lille-Courtrai-Tournai. Dat ass ee GECT, deen ähnlech soll fonctionnéiere wéi deen, dee mir hei zu Lëtzebuerg wëlle kreéieren an der Groussregioun. Da gëtt et zwou Strukturen zwëschent Spuenien a Portugal, et gëtt zwou Strukturen zwëschent Ungarn an der Slowakei, et gëtt eng aner Struktur nach zwëschent der Belsch a Frankräich, am Mëttelmierraum gëtt et eng Struktur zwëschent Spuenien a Frankräich.

Et gëtt souguer e Statennetz op Basis vun engem GECT mat néng Staten. Dat ass also schonn eppes relativ Grousses, wat anscheinend ganz gutt fonctionnéiert a ganz stabil ass. Néng Staten hat ech gesot: EU-State si Griichenland, Zypern, Italien a Frankräich, an Net-EU-Staten Türkei, Serbien, Albanien, Israel a Palästina. Déi bréngen et also fäerdeg, zesummenzeschaffen, wat eng flott Approche ass.

Gradesou, géif ech bal soen, ass dee wichtigste GECT, dee bis elo gegrennt ginn ass, dee vum Hôpital de Cerdagne. Dat ass eng Struktur zwëschent Frankräich a Spuenien, eng gemeinsam Gestiou, an déi wier net méiglech gewiescht ouni GECT. Dir gesitt also, dese Projet de loi, deen haut hei soll gestëmmt ginn, dee gëtt eis dann d'Méiglechkeet, eben deesen an eisem nationale juristesche Regime ze applizéieren.

Et ass en technescht Gesetz. Personalfroe si flexibel. Ech hunn et scho gesot, Gemenge, Stat, Privat, alles ka matenee fonctionnéieren. D'Fonds structurels, déi fir déi nächst Period 2007-2013 verduebelt goufen, notamment am Beräich vum Interreg, déi kënnen iwwert dëst Instrument verdeelt ginn, an d'Reaffektatioun mécht sech sécherlech méi licht iwwer e sougenannte GECT wéi vläicht iwwer e Stat.

Dir gesitt also, hei ass eppes Positives, wat sech haut hei deet, an ech géif gären zum

Schluss de Jan Olbrycht, de Rapporteur vum Europaparlament, zitéieren, deen, wéi de Vote vum Règlement communautaire virgeholl ginn ass, deen dese GECT da kreéiert, Folgendes gesot huet: «Le GECT est un nouvel instrument, qui doit encore trouver sa place dans le cadre juridique de chaque État membre. Ce processus n'est ni rapide, ni simple, mais les bénéfices à attendre devraient largement dépasser les investissements engagés pour les produire.» Dir gesitt also, wann een déi ganz Saach hei proaktiv ugeet, eng proaktiv Approche huet, dann ass dat sécherlech eng Chance fir eist Land an och eng Chance fir eis Regioun.

Merci fir Är Opmierksamkeet.

» **M. le Président**.- Merci, Här Minister. Mir hunn domat dese Projet ofgeschloss a mir kommen zur Ofstëmmung.

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

De Vote fänkt un. Déi perséinlech Stëmme fir d'éischt. De Quorum ass erreecht. Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

Jo, da stëmmt nach, Här Klein!

(Interruptions)

Also, Här Klein, wa mer Är Stëmm dann nach derbäizieleen, dann ass de Projet de loi 5828 ugeholl mat 58 Jo-Stëmmen, bei kenger Nee-Stëmm a kenger Abstentioun. Dem Här Mehlen seng och nach. Domat ass de Projet da mat 59 Jo-Stëmmen ugeholl.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Fabienne Gaul (par M. Marcel Oberweis), MM. Marcel Glesener (par M. Marc Spautz), Norbert Hauptert (par M. Lucien Thiel), Mme Françoise Hetto-Gaasch, MM. Ali Kaes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Nancy Arendt), Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen, MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler, Raymond Weydert (par Mme Martine Stein-Mergen) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro (par M. Roland Schreiner), Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err (par M. Alex Bodry), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Roland Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz;

MM. Eugène Berger, Xavier Bettel (par Mme Colette Flesch), Mme Anne Brasseur (par M. Fernand Etgen), M. Fernand Etgen, Mme Colette Flesch, MM. Charles Goerens (par M. Carlo Wagner), Paul Helminger (par M. Claude Meisch), Alexandre Krieps (par M. Eugène Berger), Claude Meisch et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch (par Mme Viviane Loschetter), Félix Braz (par M. Henri Kox), Camille Gira (par M. Claude Adam), Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen;

M. Aly Jaerling.

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

(Assentiment)

Dann ass et esou decidéiert.

Den nächste Punkt vun eisem Ordre du jour, dat ass de Projet de loi 5824 iwwert d'Sécherheet an den Zich. Den honorabelen Här Schreiner ass hei Rapporteur. Et sinn ageschriwwen: déi Häre Spautz, Berger, Braz a Gibéryen. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.



7. 5824 - Projet de loi ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;

B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;

C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et

D) de modifier

a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Rapport de la Commission des Transports

» **M. Roland Schreiner (LSAP), rapporteur**.- Merci, Här President. Här Minister, Dir Dammen an Dir Härren, léif Kolleeginnen a Kolleegen, haut ass de Welttag vun der Sécherheet an der Gesondheet op der Aarbechtsplaz, a gläichzäiteg den internationalen an europäeschen Aktiounsdag vun de Gewerkschafte fir d'Sécherheet op der Eisebunn. Et trëfft sech also gutt, dass mer och haut hei an der Chamber iwwert d'Sécherheet op der Eisebunn an am öffentlechen Transport schwätzen, an dat gläich am Kader vun zwee verschidde Gesetzeprojeten.

D'Eisebunn ass dat sécherst Transportmëttel iwwerhaapt. D'Sécherheet - an do souwuel d'Betribssécherheet wéi och d'Aarbechtssécherheet - ass eng Grondvoraussetzung fir hir Attraktivitéit, an duerfir musse mer alles drusetzen, fir déi Sécherheet stänneg ofzesécheren a wa méiglech auszebauen.

Den éischte Gesetzesprojekt, deen ech lech wëll am Numm vun der Transportkommissioun hei rapportéieren, ass de Projet de loi 5824 iwwert d'Schafe vun enger neier Eisebunnverwaltung, mat deem mer d'europäesch Direktiv 2004/49 elo vollstänneg an nationaalt Recht ëmsetzen.

Dës Direktiv ass Bestanddeel vum sougenannten zweete Paquet ferroviaire an huet zum Zil, d'Sécherheetsbestëmmungen op den europäeschen Eisebunnen ze harmoniséieren. Zum Deel gouf dës Direktiv schonn ëmgesat iwwert d'Gesetz vum 8. Mäerz 2002 iwwert d'Enquêtes techniques am Fall vun Accidenter oder schwéierwiegende Virfälle an de Beräicher vun der ziviler Luftfahrt an der Eisebunn, an och iwwer e Règlement grand-ducal vum 6. Juni 2003 an deemem Beräich.

Allerdéngs huet bei där Ëmsetzung nach ëmmer ee Volët gefeelt, obwuel d'Direktiv schonn den 30. Abrëll 2006 hätt sollen transposéiert sinn. Mir hunn also zimlech genau dräi Joer Verspéidung. Mat der Kreatioun vun der Administration des Chemins de Fer, enger um juristeschen, organisationalen an décisionnell Plang onofhängeger Instanz, déi sech mat alle Froe vun der Sécherheet am Eisebunnberäich befaasst an och de Relais spillt tëschen de verschiddeenen Opérateuren an dem Gestionnaire vun der Schinneninfrastruktur, schlësse mer dann elo definitiv de Krees. Mir hunn dann déi Direktiv och komplett ëmgesat.

Här President, wéi ech scho gesot hunn, dës Direktiv 2004/49 ass Bestanddeel vum sougenannten zweete Paquet ferroviaire. De Projet de loi steet also generell am Kontext vun der europawäiter Liberaliséierung bei den Eisebunnen.

Et sief drun erënnert, dass d'Europäesch Kommissioun grondsätzlech der Meenung ass, dass den Transport iwwert d'Schinn méi konkurrenzfähg ka si vis-à-vis vun aneren Transportmëttelen, virun allem vis-à-vis vum Stroosentransport, wann déi traditionell staatlech Monopole gebrach ginn an de Schinneverkéier op ass fir d'Konkurrenz. Zënter dem Ufank vun den 90er Jore gouf den Transport iwwert d'Schinn dofir schrëttweis liberaliséiert, ouni dass awer d'Theorie vun der Kommissioun bis haut déi vun hir erhofften Objektivier erreecht hätt.

Eng éischt Etapp war de sougenannten éischte Paquet ferroviaire, deen aus dräi Direktive bestanen huet, déi den Accès zum gesamten europäesche Gidderverkéiersnetz geregelt hunn, eng Harmoniséierung vun de Bestëmmungen iwwert d'Lizenzen, déi all Eisebunnsgesellschaft muss virweisen, erbäigefouert huet, an e prezisen an transparente Kader geschaf huet, wat d'Allocatioun vun de Capacitéiten op der Schinneninfrastruktur an hir Tarificatioun ugeet, fir op déi Manéier en équitabelen an net diskriminatoreschen Accès ze garantéieren.

(M. Jos Scheuer prend la Présidence)

Prioritéit haten also dobäi Prinzipien, déi d'Wettbewerbsverzerrung sollte verhënnere an e fairen Zougank zum Schinnennetz fir all Konkurrente sollte sécherstellen, wat sech an der Verdeelung vun de Sillonen an der Tarificatioun erëmspigelt.

Den éischte Paquet ferroviaire huet awer wéineg un de Sécherheetsbestëmmunge geännert. Dat huet sech dann am zweete Paquet ferroviaire, deen den 23. Januar

**Mardi,
28 avril 2009**

2002 vun der Europäescher Kommissioun presentéiert gouf, geännert. Och wann et hei nach ëmmer primär ëm d'Liberaliséierung am Beräich vum Fret an ëm d'Interopérabilitéit vum Schinnennetz gongt, si komplementär zu de Moosnamen aus dem éischte Paquet elo och d'Regelen, wat d'Sécherheet ugeet, esou adaptéiert ginn, dass se an engem eenheetleche Marché vun der Eisebunn kënne fonctionnéieren.

Et bleift e Fait, dass an Europa, souwuel um technesche wéi och um juristesche Plang, ganz ënnerschiddlech Systemer bestinn an dass all Land traditionell aner Virschreften hat an huet, wat zum Beispill d'Homologation vum Matériel roulant oder och d'Zertifikation vum Personal selwer ugeet.

D'Zil vun der Direktiv 2004/49, déi mer dann, wéi gesot, haut definitiv an dat nationaalt Recht wëllen ëmsetzen, ass et deemno, d'Sécherheet beim schinnegebonnenen Transport weider ze verstärken a gläichzäiteg transparent an harmoniséiert Prozeduren ze schafen, fir dëst och ze garantéieren.

Si gesäit deemno ënner anerem eng Prozedur vir, fir d'Sécherheitszertifikaten ze verginn, déi all Gesellschaft muss hunn, fir an der Europäescher Unioun kënnen d'Zich iwwerhaupt fueren ze loosser. D'wiewent muss awer och all eenzel Eisebunnsgesellschaft, déi d'Schinneninfrastruktur wëllt benotzen, hiren eegene Sécherheitssystem opbauen. Soss kann zum Beispill dësen Zertifikat net ausgestallt ginn. Datselwecht gëllt dann och fir den Agrément de sécurité, deem de Gestionnaire vun der Infrastruktur vun dëser onofhängeger Sécherheitsinstanz ausgehändegt kritt.

Den Objektiv ass also, héich Sécherheitsstandarden ze erreechen. Duerfir muss all Eisebunnsgesellschaft, déi de Lëtzeburger Réseau firt, déiselwecht Sécherheitsbestëmmungen erfëllen.

All Land muss, wéi gesot, eng onofhängeg national Autoritéit designéieren, déi dat iwwerwaacht, genaousou wéi en Organismus kreéieren, deem am Fall vun Accidenter oder schwéierwiegende Sécherheitsvorfälle d'Enquête mécht, wat mir jo och hei zu Lëtzebuerg scho gemaach hunn.

D'Zil vun dësem Projet de loi ass et deemno, d'Sécherheet bei der Eisebunn am Aklang mat den europäeschen Normen ze verbesseren.

E wichtige Volet vun där Ëmsetzung a vun dësem Projet de loi betrëfft awer och eng Partie vun organisatoresche Froen. Esou gëtt zum Beispill d'Roll vun deene verschiddenen Acteure vill méi prezis a ganz kloer definéiert. Dobäi gëtt kloer gestallt eigentlech, wéi sech an Zukunft d'Responsabilitéit fir d'Anhale vun de Sécherheitsnormen tëschent der Entreprise, dem Opérateur also, deem d'Zich firt, deem d'Zich bedreift, an dem Gestionnaire vum Réseau, deem also fir d'Schinneninfrastruktur zoustänneg ass, verdeelt.

Si si gemeinsam gefuerdert, e System fir d'Gestioun vun der Sécherheet opzebauen, deem den europäeschen Normen entsprécht. D'Autorité nationale an deene jee weilege Länner muss dann de reglementäre Kader setzen an déi zwee aner Acteuren eigentlech dann iwwerwaachen.

D'Direktiv verlaangt, dass dat d'Aufgab vun enger onofhängeger Entitéit muss sinn, fir esou d'Anhalen an d'kontinuéierlecht Verbesserung vun de Sécherheitsstandarden ze garantéieren.

De Projet de loi proposéiert dofir dës Virgaben iwwert d'Schafe vun enger Administration des Chemins de Fer ze erfëllen, enger staatlecher Verwaltung, déi direkt dem Transportminister ënnersteet, esou wéi dat och zum Beispill scho bei der Direction de l'Aviation civile de Fall ass.

D'Administration, déi gëtt geleet vun engem Direkter a kritt entsprechend spezialiséiert Personal zur Hand, vu dass et sech hei ëm eng ganz technesch Matière handelt, wou ganz vill technesch Wëssen an och Know-how verlaangt ass, fir dat kënnen och dagdeeglech an der Praxis ëmzesetzen an ze applizéieren. Am Projet virgesi sinn: sechs Leit fir de reglementäre Volet, sechs Leit fir de Volet vun den Autorisatiounen, véier fir d'Zertifizéierung an d'Vergi vum Agrément an déi jee weileg Entreprisë respektiv un de Gestionnaire vum Réseau an zwou Persounen, déi sech ëm administrativ Aufgabe këmmere.

Dat ass eigentlech, wann een all déi Missionen kuckt, déi dës Verwaltung elo zoufale, ganz sécher näischt ze vill. Et ass awer sécher eng richteg Zuel, fir emol unzekommen an dann ze kucken, wou een am Laf vun der Zäit hikënn, wann déi Missionen méi prezis cadréiert sinn. Et sinn op alle Fall ganz villfälteg Aufgaben, och wich-

teg Aufgaben, well et hei ëm d'Sécherheet geet, déi déi nei Verwaltung ze erfëllen huet an déi vun deem Personal musse bewältegt kënne ginn.

Dobäi muss ee wëssen, wa mer vum Personal schwätzen, dass en Deel vun de Funktionen, déi der neier Administration iwwerdroe ginn, am Moment nach vun den CFL an hirer Roll als Gestionnaire vum Réseau erfëllt ginn. Zu Lëtzebuerg bedeit dat, dass déi eenzeg Leit, déi eigentlech d'Fachkenntnisser an d'Erfahrung hunn, déi ee brauch, fir dës Aufgaben ze erfëllen, am Moment just bei den CFL schaffen.

D'Auteurs vum Projet de loi haten dofir am Ufank proposéiert, dass dës Leit kéinten un déi nei Administration detachéiert ginn, wou se géifen Hëllef weider Leit dann anzuschaffen; also d'Basiswëssen emol an déi nei Verwaltung eranzubringen, fir ze demarréieren. Déi Leit hätten da par après de Choix gehat, fir no enger gewëssener Zäit eng Décisioun kënnen ze huelen, ob se wëllte bei der Verwaltung bleiwen oder erëm bei d'CFL-Gesellschaft zrëckgoen.

De Statsrot huet dat awer ofgelehnt mam Argument, dass dës Leit dann awer net onofhängeg vis-à-vis vum Gestionnaire vum Réseau wieren, well se jo vun dohier kéimen, an dass d'Administration eigentlech juristesche licht op deem Punkt dann ze attackéiere wier.

An der Transportkommissioun hu mer op deem Awand vum Statsrot och reagéiert an och dunn de Minister gefrot, d'EU-Kommissioun ëm hiren Avis an dëser Saach ze froen. Dat ass och geschitt. Mir kruten erkläert, dass d'Europäesch Kommissioun prinzipiell op déi strikt Onofhängegkeet géif halen, mä dass si eigentlech awer och Verständnis derfir hätt, dass zu Lëtzebuerg esou spezialiséiert Personal net einfach esou um fréie Marché disponibel wier.

Si ass deemno, no deene Reflexiounen, déi se gemaach huet, an an deem Courier, dee mer kritt hunn, dermat d'accord, dass déi nei Administration also d'Leit vun den CFL, déi deem Job haut maachen, iwwerhëlt. Si schléisst awer aus, dass dëst Personal erëm zrëck bei säin aktuelle Patron ka goen.

An der Transportkommissioun ware mer der Meinung, dass ee mat dëser Léisung kéint liewen, zemoos dat betreffend Personal - an dat hu mer an de Projet de loi och extra ageschriwwen - säi Statut behält a seng aarbechtsrechtlech Konditiounen déiselwecht bleiwe wéi dat beim viregte Patron de Fall war. Eigentlech war dat och déi eenzeg méiglech Kompromëssléisung, déi och vum Statsrot respektiv vun der Europäescher Kommissioun akzeptéiert gi wier.

Et bleift just ze hoffen, dass genuch Leit, déi haut deem Job bei den CFL maachen, sech bereet erklären, an déi nei Verwaltung erwerzewiesselen, fir dass och d'Konditiounen geschaf sinn, fir dass déi Verwaltung och ka gutt outilléiert demarréieren.

Wat elo d'Répartition vun de Sillonen an d'Tarification fir d'Schinnennetz ugeet, dat ass en anere Punkt. Dës Aufgaben, déi gi jo am Moment nach vun der sougenannter Cellule «accès réseau» innerhalb der Communauté des Transports wouergeholl. Déi ginn un déi nei Administration des Chemins de Fer och transferéiert; wat jo och Sënn mécht a logesch ass. An der Praxis heescht dat och, dass déi véier Leit, déi elo fir déi Cellule «accès réseau» schaffen, och dann an déi nei Administration tel quel iwwerholl wäerte ginn.

Da wëll ech och ofschléissend nach soen, dass finanziell gesinn den Impakt vun deem neie Gesetz eigentlech relativ limitéiert ass. E beschränkt sech op déi reng Fonctionnementskäscht vun där neier Administration.

Ech wëll ganz zum Schluss vläicht nach eng kleng perséinlech Remarque maachen, déi ech, mengen ech, awer och kéint am Numm vun der Chamber maachen. Ech hunn d'éinescht gesot, dass d'Sécherheet eng Conditio sine qua non ass fir eng attraktiv Eisebunn an en attraktiven öffentliche Transport. Mat der Ëmsetzung vun dëser Direktiv passe mer eis elo den europäesche Virgaben an dësem Beräich un.

Et ass awer wichteg, dass mer och weider hei zu Lëtzebuerg eis Hausaufgaben an deem Beräich maachen. Dofir wëll ech einfach en Appel maachen, och just haut op dem Dag iwwert d'Sécherheet op der Eisebunn, un de Gestionnaire vun der Infrastruktur an un d'Opérateuren, fir an dësem liberaliséierten Ëmfeld, wou mer evoluéieren, keng Moosnamen ze ergräifen, weder um techneschen nach um personelle Plang, déi dës Sécherheet a Fro stellen. Nëmme esou kënne mer eis Objektiv an deem Beräich erreechen.

Ech wëll dann d'Zoustëmmung vun der LSAP-Fraktioun zu dësem Projet de loi ginn an hoffen, dass déi aner Fraktiounen dat och maachen. Ech soen lech Merci fir d'No-lauschteren.

» **Plusieurs voix.** - Très bien!

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

Discussion générale

» **M. Marc Spautz (CSV).** - Här President, Kolleginnen a Kollegen, wéi ufanks den 90er Joren an Europa d'Liberaliséierungsbestriewungen am Beräich vun der Eisebunn ugaange sinn, war a ville Länner d'Begeescherung net grouss. Esou och net hei zu Lëtzebuerg. D'Haaptzil vun der EU-Kommissioun war et, d'Monopoler vun den nationalen Eisebunnsbedreiwer opzebriechen an extern Konkurrenz zouzeleessen. Dës Bestriewunge waren Objet vum éischte Paquet ferroviaire.

Fir d'Liberaliséierung an d'Schafe vun engem europäeschen Eisebunnsraum ze beschleunegen, huet d'Kommissioun ufanks 2002 en zweeten Eisebunnspackage virgeluecht. Och wa meeschtens nëmmen iwwert déi negativ Auswierkung vun der Liberaliséierung geschwat gouf - an dat sinn der ganz vill -, esou huet den zweete Paquet ferroviaire, wéi iwwerengs och schonns deen éischten, eng Rei vu Begleetmoosnamen ëmfaasst am Hëllock op d'Sécherheet an d'techesch Aspekter, wat sécherlech ze begreisse war.

D'Zil dovunner ass d'Harmoniséierung vun den nationale Sécherheitsbestëmmungen. Des Weidere soll d'Aféiere vun neien nationale Sécherheitsbestëmmungen op e Mindestmooss beschränkt ginn. D'Interopérabilitéit vun den Eisebunnsystemer, déi jo eng méiglechst optimal technesch Harmoniséierung zielt, ass e weidere Punkt vum Package. Fir d'Sécherheet an d'Interopérabilitéit ze iwwerwaachen, ass d'europäesch Eisebunnsagentur gegrënnt ginn.

Här President, de Projet de loi 5824 setzt d'Direktiv 2004/49 iwwert d'Sécherheet am Eisebunnsverkéier an nationaalt Recht ëm. Et handelt sech hei ëm eng vun dräi Direktiven aus dem zweete Paquet ferroviaire, déi schonns den 30. Abrëll 2004 a Kraaft getrueden ass.

D'Haaptzil vun dëser Direktiv ass d'Eisebunnsécherheet duerch onageschränkten Transparenz a Bezuch op déi bestehend Sécherheitsvirschrëften ze verbesseren. Duerfir gëtt e Verfahre fir d'Ausstellung vun de Sécherheitsbestëmmungen festgeluecht, iwwert déi all Eisebunnsentreprise muss verfüegen, déi am europäesche Schinnennetz wëllt Zich bedreiwen.

Et handelt sech heibäi ëm sougenannte Sécherheitszertifikater, déi obligatoresch fir den Zougank musse sinn, fir an engem Memberstat vun der EU kënnen en Eisebunnsbetrib ze bedreiwen. Haut ass et esou, dass nach vill Länner hir eegen nationale Sécherheitsbestëmmungen hunn. Dat ass ganz kloer eng Barrière an der Entwécklung vun engem eenheetlechen europäeschen Eisebunnsystem. D'Zil muss et sinn, dass, wann een an engem Land eng Sécherheitsbeschäinegung kritt huet, déi och fir déi aner Länner valabel ass a vice versa.

Ausserdeem gëtt et och Sënn vun enger méi héijer Sécherheet, méi eng grouss Prozedur ze hunn, dass mer iwwerall déiselwecht Sécherheet an alleguerten déiselwecht technesch Viraussetzungen hunn, dass et net all Kéiers zu Schwierigkeete kënnt. Hei ass et elo d'Sécherheitsbestëmmung; mir wëssen awer och nach, dass et Ënnerscheeder gëtt an de Stroumaarten an esou weider an esou fort. Mir kommen nëmme weider, wa mer et fäerdeg bréngen, an der ganzer Europäescher Unioun déiselwecht Schinnebreet, déiselwecht Stroumversuergung an och déiselwecht Sécherheitsbestëmmungen ze hunn.

Här President, Kolleginnen a Kollegen, op all Aspekt aus der Direktiv anzegoen an all eenzel Dispositioun ervirzesträichen, dat géif elo vill ze vill wäit féieren. Ech wëll dem Roland Schreiner Merci soe fir säin exzellente schrëftlechen a mëndleche Rapport.

Duerch dës Direktiv gi mer awer och gezwongen - an ech betounen, „gezwongen“ -, eng Administration des Chemins de Fer ze grënnen, déi dem Transportministère ënnerläit. D'Fonctionen, déi dës Administration soll ausüben - de Roland Schreiner huet se erkläert -, ginn de Moment nach vun den CFL assuréiert. Duerch déi europäesch Gesetzgebung muss et awer elo zur Trennung kommen.

Mir si frou, dass déi Ausglidderung net zu Laaschte vum Personal geet. Leit, déi mat

ausgeglidert ginn, behalen nämlech hire Statut. Fir dass déi Administration hiren deelweis neie Missionen kann nogoen, ass och virgesinn, neit Personal anzustellen. Et handelt sech hei ëm ganz héich qualifizéiert Personal, wat elo do ass respektiv och wat muss agestallt ginn.

Ech wollt an dësem Kontext drun erënneren, dass et fir meng Fraktioun wichteg ass, fir dass mer weiderhin op motivéiert a gutt qualifizéiert Personal bei der Eisebunn kënnen zrëckgräifen. Ob et elo d'CFL, de Gestionnaire vun den Infrastrukturen oder déi nei Administration des Chemins de Fer ass, nëmme mat guddem Personal kënne mir an Zukunft d'Sécherheet vun der Lëtzeburger Eisebunn an hire Clientë weider garantéieren a kontinuéierlech ausbauen.

Dofir wëll ech och den Accord gi vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi. Ech hoffen, dass mer domat e Bäitrag zu der Sécherheet am europäeschen Eisebunnsréseau geleescht hunn.

Ech soen lech Merci.

» **Une voix.** - Très bien!

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

» **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, och ech wëll dem Rapporteur Merci soe fir säin ausféierleche mëndlechen a schrëftleche Bericht. Wéi schonns e puermol gesot, hu mer et hei mat der Ëmsetzung vun enger Direktiv aus dem zweete Paquet ferroviaire ze dinn, wou et méi spezifesch inhaltlech ëm de Volet vun der Sécherheet geet, dee jo e ganz wichtegen ass.

Mir wäerten haut de Mëtteg och nach an engem anere Projet - ech mengen, e steet als nächsten hei an der Rei - iwwer aner Aspekter vun der Sécherheet schwätzen. Hei bei dësem Projet geet et haaptsächlech ëm d'Sécherheet vum Transportmëttel Zuch, also en tant que tel als Fortbewegungsmittel. Dat ass e ganz wichtegen Aspekt am Beräich vum öffentliche Transport, well et ass jo och eng Basisverpflichtung, déi een engem Utilisateur muss kënnen ubidden, och aus Ursache vu Responsabilitéit.

Et ass awer och e ganz wichtegen Aspekt a puncto Attraktivitéit vum öffentlichen Transport, dee mer jo alleguerten och wëllen hei zu Lëtzebuerg fördern. Mir wësse jo, dat mer och hei zu Lëtzebuerg net verschount bleiwe vun deem engen oder aneren Incident. Ech mengen, jiddwereen huet wuel och nach deem trageschen Accident vun Zoufftgen an Erënnerung.

Mir ënnerstëtzen also kloer d'Absichte vun der Direktiv, déi als Zil huet, d'Sécherheet vun der Eisebunn ze verbesseren, souwuel am europäesche Kontext wéi awer och hei zu Lëtzebuerg selwer.

Niewent dem Aspekt vun der Sécherheet gëtt et dann awer och nach mat deem virleienden Text e puer aner europäesch Virgaben a puncto Répartition des sillons. Ech hu versicht, do eng lëtzebuergesch Iwwersetzung ze fannen an op eemol hunn ech et opginn. Dunn hunn ech geduecht: Huel einfach dee franséischen Term. Den Ëmweltminister, dee weess da vläicht herno besser, wéi een dat kann am Fachjargon nennen, och als fréieren Eisebunner.

Da sinn aner EU-Dispositiounen am Beräich vun der Tarification, déi och dann hei ëmgesat ginn.

Bon, déi lescht Punkte si virun allem am Sënn vum oppenen europäesche Marché ze gesinn a solle kloerstellen, dat all Entreprise, déi am Ferroviaire aktiv ass an de Sécherheitszertifikaten oder -normen entsprécht, kann op de Lëtzeburger Réseau kommen an do och kënnen net diskriminatoresch Regele fir d'Tariffer virfannen. Ech wëll awer weider net op deem Aspekt agoen.

Et ass och esou, bis elo huet jo d'CFL, eis national Eisebunnsgesellschaft, all déi Fonctionen an enger juristescher an organisationeller Unitéit wouergeholl, mä et ass kloer, dat mer also opgrond vun der Direktiv net méi kënnen esou an Zukunft weiderfueren, dat dat net méiglech ass. De Projet de loi huet duerfir eng nei Richtung ageschloen, fir déi verschidde Missionen op

verschidde respektiv onofhängeg Organismen ze iwwerdroen. Eng Approche, déi och, mengen ech, vun der Eisebunnstripartite 2005 guttgeheescht ginn ass.

Duerfir gëtt also hei elo eng nei Verwaltung, eng nei Administration des Chemins de Fer geschaf, déi als staatlecht Organ déi néideg Onofhängegkeet zum Gestionnaire a Bedreiwer vum Zuchréseau soll hunn. Déi Verwaltung iwwerhëlt also souwuel Aufgabe vun der Sécherheet wéi awer dann och d'Verdeelung vun de Sillonen an och déi ganz Gestiou vun der Tarificationoun.

Déi eng oder aner hu sech gefrot - och de Statsrot -, ob dat noutwendeg gewiescht wier, fir dofir extra eng ganz nei Verwaltung op d'Been ze setzen, an ob dat net zum Beispill hätt kënnen direkt an den Transportministère integréiert ginn ënner Form vu Kommissariater. Si hu sech och gefrot - de Statsrot -, ob d'Tarificatioun net zum Beispill kéint am Beräich vum IRL ugesiedelt ginn oder deem iwwerdroe kéint ginn.

Ech mengen, vu datt et hei jo awer wierklech ëm verwaltungstechnesch Aspekter geet, kënnen mer awer och déi Démarche vum Législateur deelen an déi Logik, wéi mer dat och an aneren Départementer hunn. Hei sinn et jo wierklech ganz spezifesch technesch Aspekter, déi hei musse gëréiert ginn.

En anere Punkt, dee méi speziell diskutéiert ginn ass an der Kommissioun, war dee vum Personal fir dës Verwaltung. Sécherlech wëllt hei keen en administrative Waasserkapp opbauen. Et brauch een awer fir déi Verwaltung héich qualifizéiert an erfuer Leit, déi d'Praxis kennen, déi d'Praxis genee kennen, an dat sinn nun eemol d'Leit, déi do bei den CFL schaffen, déi sech bis elo ëm déi Dossiere gekëmmert hunn an och déi néideg Kompetenze matbréngen.

Duerfir ass et och kloer, datt déi nei Verwaltung muss kënnen op déi Leit zrëckgräifen. Duerfir ass et och richtig an eisen Aen, datt d'Agente vun den CFL bei déi nei Verwaltung kënnen elo eriwuerwiesselen, et kënnen, och solle wa méiglech eriwuerwiesselen, datt se awer op där anerer Säit och net dierfen an hirer berufflecher Carrière désavantagéiert ginn. Och dozou war an der Kommissioun e Konsens ze fannen.

Um Ufank war virgesinn, fir datt déi Leit eventuell kéinte spéiderhin eng Kéier zrëckwiesselen, zrëck bei d'CFL, mä an där Logik vun der Direktiv, wou och eng absolut Neutralitéit vun dësem Organismus respektiv vun de Leit, déi do bei där neier Administratioun schaffe wäerten, verlangt ass, ass dat du letztendlech net zrëckbehale ginn.

Wa mer insgesamt déi Approche a Struktur vun enger Verwaltung kënnen deelen, wëilt ech dann nach eng Kéier kuerz och op d'Aufgaben oder déi grouss Missiounen a Problemer am Kontext vun der Sécherheet zrëckkommen.

Eng adequat Administratioun hunn, dat ass en Ufank, dat ass e wichtege Ufank, mä dat geet eleng net duer, fir d'Sécherheet an d'Praxis ëmzesetzen. Dat bréngt mech zum Punkt vun dem reglementäre Kader vun der Sécurité ferroviaire. Dat ass jo eent vun deene wictegsten Uleisse vun deem Projet de loi.

Zum enge musse mer kucken, datt mer innerhalb vun eisem lëtzebuergeschen Eisebunnsréseau déi héchstméiglech Standarden ustriewen. Si mussen och homogen um ganze Réseau sinn, och wann zum Beispill aner Bedreiwer dës Infrastrukture benotzen.

An der Logik vun der europäescher Direktiv misst op där anerer Säit awer och eng perfekt Ofstëmmung mat de Standarden an deenen anere Länner a besonnesch mat eisen direkten Nopeschlänner Frankräich, Belsch an Däitschland ugestriefe a garantiert ginn. Dat ass jo besonnesch wichteg, well mer e klengt Land sinn an och e klenge Réseau hunn a well mer virun allem ganz vill Verbindunge mat deene verschiddenen, net nëmme mat enger, mä mat deene verschiddene Grenzregionen hunn. An do gëtt et, dat wësse mer alleguerten zum Deel, nach aner Standarden, aner - ech soen emol - Technologien am Beräich vun der Sécherheet, wat sécherlech net deem Ganzen dënglech ass.

Ech wëll dorun erënneren, datt 2006 e Protokoll ënnerschriwwen ginn ass zwëschent

der EU-Kommissioun an dem europäeschen Eisebunnsssecteur, deen eng progressiv Aféierung vum ERTMS, dem „European Rail Traffic Management System“, als Objektiv huet, dat wëllt heeschen en eenheetleche Signalisationssystem op allen Zich. Effektiv hate mer deemools, ech soen elo 2006 - wéi ech nogesicht hunn, hunn ech dat erëmfonnt mat deenen Datumen a vläicht ass et do schonn déi eng oder aner Evolutioun ginn -, nach ronn 20 verschidde Systemer am Beräich vun der Sécherheet an Europa fonctionnéieren. Ech hoffen, datt et haut e bësse besser ginn ass, mä vläicht kann de Minister herno do Opschloss ginn.

Och waren dofir am Budget vun der Kommissioun 250 Milliounen Euro virgesinn, fir do déi eng oder aner Adaptatioun, eng méi homogen Kultur am Beräich vun der Sécherheet op eise Schinnen an Europa kënnen ze realiséieren.

Duerfir och meng konkret Froen zum Schluss un de Minister doriwwer, wéi wäit mer mat der Ëmstellung op esou e System hei zu Lëtzebuerg sinn. Striewe mer deen effektiv un oder gi mer awer en anere Wee?

An och, inwiefern hu mer hei zu Lëtzebuerg eventuell do vun deem europäesche Budget vun deenen 250 Milliounen an iergendenger Hisiicht scho profitéiert oder dorober zrëckgegraff?

Ech wier frou, wann de Minister do kéint dann op déi Froe kuerz Äntwerte ginn.

Zum Schluss wëll ech awer dann och den Accord vu menger Fraktioun zu deem Projet eraginn, mat der Erwaardung, datt mer hei dann och effektiv Jalonë geluecht hunn, fir eng effikass Sécherheet op eise Schinne kënnen ëmzesetzen, an datt mer ni méi an Zukunft wäerten en Zoufftgeng hunn.

Merci.

» Une voix.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Berger. Da géife mer den honorabelen Här Braz lauschteren.

Den Här Braz ass net do. Dann ass den Tour um Här Gibéryen. Här Gibéryen, Dir hutt d'Wuert.

» M. Gast Gibéryen (ADR).- Merci, Här President. Ech wëll et vun eiser Säit aus ganz kuerz maachen. Ech wëll dem Kolleeg Roland Schreiner Merci soe fir säin explizite Rapport. Ech mengen, nodeems de Kolleeg Schreiner hei dëse Projet an allen Detailer wierklech gutt virgestallt huet, bleift net méi vill dozou ze soen. Dat, wat nach ze soe war, hu meng Virriedner gemaach, sou datt mer eis kënnen kuerzfaassen, an ech d'Zoustëmmung vun eiser Fraktioun bréngen.

» Une voix.- Très bien!

» M. le Président.- Merci, Här Gibéryen. Da lauschtere mer den Här Jaerling. Här Jaerling, Dir hutt d'Wuert.

» M. Aly Jaerling (Indépendant).- Merci, Här President. Och Félicitatiounen un de Rapporteur fir den explizite Rapport. Nodeem dass déi Experten hei virdrun, déi jo alleguerten all Dag mam Zuch fueren, dat Meescht gesot hunn, wëll ech mech da ganz kuerzfaassen.

Ech kennen de Problem an den Zich, well ech zimlech oft mam Zuch fueren. Ech kennen och de Problem, wéi déi Leit, d'Kontrolleren, an den Zich mussen oppassen an ëmmer méi Angscht kréien, fir do matzefuere, a sech och versichen ofzesécheren. Ech fannen et och ganz positiv, dass elo effektiv eng legal Ofsécherung kënn.

Mä ech stelle mer just déi eng oder déi aner Fro, rechtlech Fro. Dat ass, ob et wierklech an der Zoustännegkeet vun engem Ministère läit, fir kënnen d'Leit ze suspendéieren, dass se net méi däerfe mam Zuch fuere, oder ob do net eis Geriichter zoustänneg sinn.

Ech mengen, den Här Minister soll...

(Interruptions)

» Une voix.- Dat ass deen nächste Projet.

» M. Aly Jaerling (Indépendant).- Sinn ech schonn ze wäit?

» Une voix.- Jo!

(Interruptions)

» M. Aly Jaerling (Indépendant).- Da kommen ech nach eng Kéier erëm.

(Hilarité)

» M. le Président.- Merci, Här Jaerling. Et ass also nëmme opgeschubt. Da kënn

den Här Transportminister Lucien Lux un d'Rei.

(Hilarité)

» Une voix.- Du has zwar dee richtege Minister getraff, awer dat war och alles.

(Hilarité)

» M. le Président.- Här Minister, Dir hutt d'Wuert zum Projet.

» M. Lucien Lux, Ministre des Transports.- Dir Dammen an Dir Härën, léif Kolleeginnen a Kolleegen, et ass esou vill vu Sécherheet elo geschwat ginn, dass dat do wierklech ze entschëllegen ass.

Ech wollt just vun der Geleeënheet profitéieren, fir kuerz virun allem der Kommissioun an hirem President a Rapporteur Merci ze soen. Ech mengen, et kann een net soen, dass mer schnell geschafft hunn, well de Retard, dee mer geholl hunn, dach relativ grouss ass. Mir sinn allerdéngs net eleng an deem Boot.

Mir si jo och zum Deel an deem Fall hei e bësse bewosst Retardatairen, well mer all déi Joren an der Fro vun der Liberaliséierung eng Attitüd ageholl hunn, déi dach awer eng Attitüd - wéi soll ee soen? - eng skeptesch war, zum Deel och eng, déi an deenen eenzelne Conseilen och all Kéier versicht huet, besonnesch während eiser Présidence dorop hinzeweisen, dass dach net alles Gold ass, wat glänzt, an dass deen Défi vun der Kommissioun vun der Liberaliséierung, deen déi grouss Verheißung géif bedeite fir d'Eisebunnen, déi d'Parts de marché fir d'Eisebunn par rapport zu der Strooss ganz dättelech géif änneren, net ëmmer esou gelaf ass.

Ech ka mech dorun erënneren, dass mer an der Présidence vun der Kommissioun oft verlangt hunn, dach awer emol mat de Memberlänner eng seriö Evaluatioun ze maache vum Bilan vun der Liberaliséierung. Géint esou een Exercice huet sech d'Kommissioun allerdéngs all Kéier verwiert. Si huet zwar selwer Bilanë virgeluecht, déi awer all Kéier - mengen ech - dann och e bëssen - loosse mer soen - gefierft ware vun den Auteuren, déi natierlech déi ganz Liberaliséierung als eppes dohinnergestallt hunn, wat éischter favorabel wär fir d'Entwécklung vun den Eisebunnen.

Elo kann een näischt dergéint hunn, dass mer schaffen un engem europäeschen Netz. Déi dräi Virriedner hu jo och dättelech gemaach, dass dat eng vun de Froen ass, un déi ee muss erугоen: gemeinsam Sécherheetssystemer, gemeinsame Management vun deene Systemer - wéi de leschte Riedner et nach eng Kéier gesot huet -, gemeinsam och ze kucken, dass déi technesch Donnéeë stëmmen a puncto Stroum an an allen anere Punkten, déi fir d'Eisebunn wichteg sinn.

Ech mengen, dass mer an der Tripartite - an doriwwer hu mer jo e puermol hei diskutéiert - d'Geleeënheet fonnt hunn, fir e gudden Équilibre ze fannen tëschent op där enger Säit der Noutwendegkeet, fir déi Öffnung vun de Schinnennetzer matzemaachen. D'CFL-Cargo ass jo ouni Zweifel och e Succès, och wann ech mer bewosst sinn, an dat ass déi aner Säit vun der Medail, dass dat eng ganz schmuelt Gratwanderung ass, fir dee Wiessel ze maachen engersäits an der Fro vun de Statute vun deene Leit, déi do schaffen, mä och, dass ee muss oppassen, dass een net an eng total Privatiséierungslogik an deementspriedend och Profitlogik erakënn, well een da ganz gär e Bradage mécht vu Sécherheetssystemer. Ech mengen, dat wëlle mer net hunn.

Mir sinn hei ganz pragmatesch drugangen. Den Här Berger huet nach eng Kéier dorop higewisen, dass déi Décisioun, an d'Richtung vun enger Verwaltung ze goen, och deem entsprécht, wat mer am Tripartitesaccord zrëckbehalen hunn, wou mer jo och de Choix ILR oder aner Choixen diskutéiert hunn, déi awer net zrëckbehalen hunn. Ech mengen, dass déi pragmatesch Attitüd, déi mer elo geholl hu vis-à-vis vum Personal, och eng gutt ass, fir ze setzen op d'Kompetenz, op d'Erfahrung vun deene Leit vun der Bunn, mat deem klengen aschneidenden Element, deen d'Kommissioun eis eben duerch d'Indépendance oc-troyéiert huet, fir dass eben den Aller vun deene Leit méiglech ass, mä keen Aller-retour méiglech ass. Vu dass de Statut an all déi aner Saachen awer kloer bleiwen, mengen ech, ass dat u sech kee Problem.

Ech wëllt just nach op ee Punkt hiweisen. Mir hu gesot, den éischte Paquet ferroviaire, den zweete Paquet ferroviaire wär elo ofgeschloss. Ech mengen, et sollt ee sech elo och lues a lues préparéieren op eng Ronn, déi ee muss dréinen iwwert den drëtten Paquet ferroviaire. Ech mengen, mir hu jo do

zwee Joer en Ausstand kritt, bis 2012. Ech denken awer, dass et am spéiden Hierscht vun dësem Joer d'Geleeënheet soll sinn, fir zesumme mat allen Acteuren dann och ze kucken, wéi een un dat doten erugeet, fréi genuch, fir dass een net elo onbedéngt waart bis den allerleschte Moment, fir sech Gedanken ze maachen.

Et gëtt um Niveau vun den CFL Diskussiounen scho mat de Partneren an den Netzer ronderëm, fir ze kucken, wat fir eng Initiativen ee gemeinsam kéint huelen. Dat ass mat Däitschland zum Beispill de Fall. Mä ech mengen, och déi politesch Diskussioun sollt ee fréi genuch huelen.

Ech wëll zum Schluss och nach dem Här Berger soen, dass ech engersäits nokuken, wou mer an der Ëmsetzung vun dem Systemmanagement dru sinn. Mir hunn elo keng Zuelen, fir him kënnen ze nennen, wat d'Bedelegung vun den CFL ubelaangt. Mä ech wäert him déi noreechen.

Bei der Fro vun der Répartition des sillons ass mer näischt Besseres agefall wéi Verdeelung vu Streckendeeler, wann dat duergeet als lëtzebuergesch Iwwersetzung. Ech mengen, dat ass alles dat, wat ech do fonnt hunn.

Merci.

(Interruption)

» M. le Président.- Merci, Här Minister. Domadder ass dann d'Diskussioun ofgeschloss. Mir kommen dann zur Ofstëmmung iwwert de Projet 5824. Dir fannt den Text am Document parlementaire 5824¹¹.

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

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'éischt déi perséinlech Stëmmen. Vote par procuration. Fin du vote. De Projet de loi 5824 ass ugeholl mat 57 Jo-Stëmmen.

(Interruption)

Domadder ass en da mat 59 Jo-Stëmmen bei kenger Nee-Stëmm an och kenger Enthaltung ugeholl.

Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, M. Lucien Clement, Mmes Christine Doerner, Marie-Josée Frank, Fabienne Gaul (par M. Marcel Oberweis), MM. Marcel Glesener (par M. Lucien Clement), Norbert Hauptert (par M. Lucien Thiel), Mme Françoise Hetto-Gaasch, MM. Ali Kaes, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar (par Mme Martine Stein-Mergen), Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marcel Sauber, Jean-Paul Schaaf, Marco Schank, Marc Spautz, Mme Martine Stein-Mergen, MM. Fred Sunnen, Lucien Thiel, Lucien Weiler, Raymond Weydert (par Mme Sylvie Andrich-Duval) et Michel Wolter;

MM. Marc Angel, Alex Bodry, John Castegnaro (par Mme Claudia Dall'Agnol), Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err (par M. Romain Schneider), MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein (par M. Roland Schreiner), Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Jos Scheuer, Romain Schneider, Roland Schreiner et Mme Vera Spautz;

MM. Eugène Berger, Xavier Bettel (par M. Fernand Etgen), Mme Anne Brasseur (par M. Carlo Wagner), M. Fernand Etgen, Mme Colette Flesch, MM. Charles Goerens (par M. Claude Meisch), Paul Helminger, Alexandre Krieps (par M. Eugène Berger), Claude Meisch et Carlo Wagner;

MM. Claude Adam, François Bausch (par Mme Viviane Loschetter), Félix Braz (par M. Henri Kox), Camille Gira (par M. Claude Adam), Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;

MM. Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes, Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen;

M. Aly Jaerling.

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

(Assentiment)

Dat ass dann esou décidéiert.

Mir kommen dann zum nächste Punkt vum Ordre du jour, zum Projet de loi 5710 iwwert d'Sécherheet am öffentlechen Transport. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. D'Wuert huet de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Roland Schreiner. Et hu sech ageschriwwen: den Här Spautz, den Här Berger, den Här Gibéryen...

» Une voix.- An den Här Jaerling.

(Hilarité et interruption)

» M. le Président.- ...an den Här Jaerling. Här Schreiner, Dir hutt d'Wuert.