



ausgestallt gi sinn a ronn 38.000 vun 49 Euro, wann ech elo déi leschten Zuelen huelen, déi mer bekannt sinn.

Voilà, esou vill zu den Zuelen. Ech soen lech... Madamm Modert? Här President, do gëtt et eng Fro.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.-** Jo, Madamm Modert.

► **Mme Octavie Modert (CSV).** Merci, Här President. Ech wollt just den Här Minister eng Präzisierung froen, wann et geet.

Dir hutt gesot gehat, dee mobil Radar, deem am Juni kënnt, géif vum 9. u moossen. Dat heescht, ech verstinn, datt dat eng Testphas ass. Dir hutt awer gesot, dat géif net heeschen, datt dat net géif zielen, mä datt d'Police sech géif dru winne kënnen. Souwäit ech mech erënneren, hutt Der dat esou gesot gehat.

Wat bedeit dat elo richteg? Kënnt Der mer do präzisieren, wat Der domadder mengt?

► **M. Etienne Schneider, Ministre de la Sécurité intérieure.-** Also konkret heescht et... Entschëllegt, Madamm Modert, konkret heescht et, dass déi nei mobill Radaren dann do sinn, dass se ab dann en vigueur gesat ginn an domadder ugefaange gëtt. An alleguerten operationell si se de 15. Juni. Dat ass dat, wat virgesinn ass. Mä bis dohi si se nach net alleguerten wahrscheinlech an Operation. An dofir hunn ech gesot, och wa se... Also, ech drécken et a nescht aus: Si kommen elo... No an no gi se a Betrib geholl, an dofir gëllt och alles, wat domadder geflasht gëtt. An ëm de 15. Juni misste se alleguerten dann a Betrib sinn. Ech mengen, dat ass méi kloer als Äntwert.

► **Mme Octavie Modert (CSV).** Dat heescht, wann ee geflasht gëtt, kritt een e Protokoll heemgeschéckt.

► **M. Etienne Schneider, Ministre de la Sécurité intérieure.-** Wann Der geflasht gitt vun engem Mobilien, egal wou et ass a weini et ass, gëllt et, jo. Voilà! Merci.

► **Mme Octavie Modert (CSV).** Dann zielt et dann.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.-** Sou, déi Ennerbriechungen, déi rechne mer of, well soss hätt de Justizminister nach just d'Geleeechheet, fir Moien ze soen.

► **Mme Octavie Modert (CSV).** Et war net kloer, Här President.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.-** Jo, dat gi mer da grousszügeg bäi.

(Consultation interne)

► **M. Félix Braz, Ministre de la Justice.-** Merci, Här President. Ech maachen et dann awer esou kuerz wéi nëmme méiglech. De Bilan, deem haut gezu gëtt, knapps no engem Mount, erlaabt et mir eigentlech nëmmen, ganz weineg ze soen, well d'Prozedur, déi mer hunn, déi gesäit vir, dass een, dee geblëtzt ginn ass, wann e säi Recommendébrëif kritt huet, 45 Deeg Zäit huet, fir seng Meenung matzedelen. Do ass also deem Délai eleng méi laang wéi dat, wat mer haut als Bilan kënne maachen.

Ech kann lech also haut iwwerhaupt keen Abléck oder Iwwerbléck doriwwer ginn, wéi vill Leit bezuelen, respektiv wéi vill Leit géife contestéieren. Dovun hänkt awer ganz villen of fir d'Äntwert op déi Fro, déi Der mer gestallt hutt. Ech sinn haut wierklech materiell net à même, fir lech doriwwer kënnen eng Äntwert ze ginn.

Ech wëll just zwou aner Remarquen awer maachen. Déi éischt ass, dass d'Aarbecht, déi duerno vun de Richter gemaach gëtt, mengen ech, zwou Saachen onbedéngt muss respektéieren. Éischters kann et net sinn, datt all déi Leit, déi sech un d'Vitesse halen, d'Gefill hunn, si kéime schlecht dobäi ewech, well ee bei deenen, déi ze bezuelen hunn, op iergendeng Aart a Weis net effikass genuch wier beim Andreiwe vun der Geldstrof. Déi, déi sech un d'Vitesse halen, müssen d'Gefill hunn, si sinn déi, déi et als Éischt richteg gemaach hunn.

Ëmgedrëit och. Déi, déi duerno, wa se geblëtzt gi sinn, bezuelen, kënnen och net d'Impressioun kréien, dass si elo e bëssen déi Domm sinn, well si direkt propper a korrekt hire Feeler agesinn a bezuelen, an déi, déi dat net géife maachen, deene kéime mer ënner Ëmstänn net richteg bäi. Dat muss mer, mengen ech, als Prioritéit am A behalen.

Et wäert awer sécher esou sinn, dass mer an e puer Méint e Bilan muss maachen, och vun der Sait aus vun der Justiz, well hei kënnt ënner Ëmstänn wierklech e Volume vun Aarbecht op se duer, notament well mer jo müssen de richtige Chauffeur fannen.

Wann Der engem de Brëif schreift, recommandé, 45 Deeg, deem Äntwert emol net, dee mellst sech emol net. Dat produziéiert Opwand hannendrun. Oder e seet: Ech war et net, et war en aneren. Da musst Der deem erëm uschreiwen, en neie Brëif, erëm 45 Deeg Délai an esou weider. Also dat kann ënner Ëmstänn sech op engem Niveau apendelen, dee mer haut nach net kënnen ofgesinn a wou mer eventuell nach anescht misste reagéieren, wéi mer eis dat eigentlech virgestallt hunn, wéi mer domadder wëllen ëmgoen.

Et ass ze fréi, fir ze soen, dass dat, wat mer eis ausgeduecht hunn, net wäert funktionéieren. Dat kann duerchaus funktionéieren. Mä et kann haut net mat Sécherheet behaupt ginn. Duerfir maachen ech et och net. Mir muss wierklech an e puer Méint kucken, wou et sech agependelt huet, den Aarbechtvolumen, fir eventuell ze kucken, ob ee misst reagéieren, personalméisseg oder éischer iwwer Ordonnance pénale, wat awer e Jugement par défaut ass, an da kann erëm Opposition gemaach ginn, Retour à la case départ, oder eventuell administratif kéint sanctionnéiert ginn.

Alles dat si méiglech Optionen. Dir hutt déi jo gefrot. Dat wiere méiglech Optionen. Wäerte mer déi sécher brauchen? Et ass ze fréi, fir dat kënnen ze beäntweren. Mir müssen am Kapp hunn, datt mir haut nach net genee wëssen, wou et sech wäert apendelen. Dat muss ee fairerweis esou soen.

Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.-** Merci och dem Här Justizminister. Domat wäre mer um Enn vun eiser Aktualitéitsstonn a mir géifen iwwergoen zu eise nächste Punkt vum Ordre du jour, dat ass de Projet de loi 6588, d'Neireglementierung vun den Taxien. An d'Wuert huet elo direkt de Rapporteur, den Här Henri Kox.

4. 6588 - Projet de loi portant

a) organisation des services de taxis et

b) modification du Code de la consommation

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Henri Kox (déi gréng), rapporteur.-** Merci, Här President, fir d'Wuert. Jo, haut ass e wichtege Dag fir e ganze Secteur. Ech mengen, dass an de leschten Deeg och erëm ganz vill iwwert de Secteur geschwat ginn ass an dofir hunn ech och d'Éier, lech haut de Mëtteg d'Taxigesetz, esou wéi et mam neie Gesetz organiséiert soll ginn, hei virstellen.

Ech kommen awer, ier ech zum neie Gesetz kommen, op dat aalt Gesetz eng Kéier kuerz ze schwätzen. Dir wësst, dass haut d'Taxigesetz u sech vun de Gemenge geregelt gëtt. Dat heescht, haut sinn et 44 Gemengen, déi dat an Usproch geholl hunn. Dat heescht, knapps d'Halschent vun de Gemengen. Et ass och nach eng Reglementatioun extra fir de Findel.

D'Exigence, déi do ass, fir en Taxi ze fueren, ass relativ kleng. Et ass e ganz grouse Problem, wat d'Souslocation ubelaangt. Et ass och e Problem mat der Transparenz, wat d'Präisser betrëfft, respektiv och ass e ganz grouse Souci um Terrain selwer, dat ass d'Insuffisance, also d'Netvorhandesi vun de Kontrollen. An dat wëllt dat neit Gesetz awer da regelen.

D'Taxigesetz selwer baséiert haut nach op dem amendéierte Gesetz vum 18. März 1997, an dat neit Gesetz gouf - vum Här Wiseler nach - den 8. Juli 2013 déposéiert an et gouf vum neie Minister am Nohaltegkeetsministère den 13. März 2004 (veuillez lire: 2014) amendéiert. D'Diskussioun ëm d'Taxigesetz ass ausgeléist ginn 2004 duerch u sech d'Gesetz iwwert d'Konkurrenz an och d'Gesetz iwwert den Office des prix, wou et dann op eemol zu enger Diskussioun iwwert d'Maximae vun den Taxie koum. Dat heescht, 2004 koum ech an d'Chamber, dat heescht, säitdeem ech hei sinn, gouf e bëssen iwwert dat Taxigesetz diskutéiert an haut komme mer dann endlech zu engem Schluss.

Wat gesäit dat neit Gesetz vir? Éischters, d'Reglementatioun gëtt zentraliséiert, se kënnt an de Ministère. Et ginn net méi déi 44 Zonen, mä d'Land gëtt opgedeelt a sechs Zonen. D'Professioun gëtt e bësse méi reglementéiert. D'Autorisatioun zum Taxi kann net méi weidergi ginn, déi ass personnel. Et ass méi eng Transparenz bei den Tariffer. Ganz wichteg fir den Usager, et gëtt eng Création d'un point de contact. Dat heescht, e kann u sech Reklamatiounen un de Ministère weiderginn. D'Taxie kënnen eng Publicitéit op hirem Taxi ubrénge. A ganz wichteg ass de Renforcement du contrôle, dat heescht, dass déi, déi sech net un d'Regelen halen, do gëtt och kontrolléiert.

An dat, wat mir besonnesch guttdeet an och richteg ass a wichteg ass fir d'Loftqualitéit an den Uertschaften: Et kommen ekologesch Kritären derbäi, éischters, wat déi normal Taxien ubelaangt, an dann - ganz wichteg! -, et kommen och Taxien „zéro émission“ mat op de Marché.

Ech ginn dann an op déi eenzel Punkten, et sinn der eelef, ech huele se net all mat darselwechter Wichtigkeet duerch. Awer ech mengen, dass et wichteg ass, ze soen, wéi een iwwerhaupt un eng Lizenz kënnt. Wéi gesot, d'Lizenz ass haut ebe bei de Gemengen a kënnt elo erop op de Ministère. Wat ganz wichteg ass: Et ass eng zentral Unitéit, déi dat da wäert kontrolléieren. Natierlech muss deejeinegen en Taxi hunn, dat ass jo kloer, oder am Besëtzt..., dass e wëllt en Taxi... oder verlounen, fir kënnen dann och deelzehuelen. (veuillez lire: Natierlech muss deejeinegen en Taxi hunn, dat ass jo kloer, oder am Besëtzt vu Sue sinn, soudass e kann en Taxi lounen, fir kënnen dann och deelzehuelen.) Déi Validitéit vun der Lizenz wäert dann op fënnf Joer festgesat ginn. A wéi ech scho virdru gesot hunn, gëtt et also zwee Typen vun Taxie muer: Een normalen, dat sinn déi normal Verbrennungsmotoren, an dann nach e Regimm, wat déi „zéro émission“ ubelaangt - do kommen ech méi spéit drop zrëck -, dat ass dann den zweeten Typ vu Lizenz.

Wéi gesot, d'Lizenz ass personnel a kann net verlount ginn, kann net cédéiert ginn a kann och net géint ginn. Dat heescht, eng Lizenz, een Taxi. Dat ass ganz wichteg a bezitt sech ëmmer op den Typ vum Taxi.

Wat ganz wichteg ass, dat ass, dass déi 44 Zonen elo opgehuewe ginn an et gëtt der neierdénks dann elo sechs an déi bezéie sech e bëssen op d'Kantonen. De Kanton Lëtzebuerg ass d'Zon 1. D'Zon 2 sinn d'Kantone Capellen an Esch-sur-Alzette. D'Zon 3 sinn d'Kantone Miersch a Réiden. D'Zon 4 sinn lechternach, Gréiwemaacher a Réimech, dat heescht de ganzen Ostbezirk. D'Zon 5 ass Dikrech, Wolz. An d'Zon 6 sinn d'Kantone Clief a Veianen. Dat heescht, mir hu muer sechs Zonen. Wichteg ass, dass de Findel, deem haut eng extra Zon ass, zrëck an d'Zon 1 geet, dat heescht, de ganzen Zentrum ass eng Zon.

Wat dann och dobäi ass, de Moien oder haut ass och nach eng Kéier vum Conseil de la concurrence erwänt ginn, dass et keng richteg Liberaliséierung wär. Et ass effektiv keng richteg Liberaliséierung, et ass nach ëmmer eng Deckelung do vun der Unzuel vun Taxilizenzen. Haut schwätze mer do vun ongeféier 520. De 14. Juli 2014, dat war e Recensement vun dem Ministère, waren et der 483. Et muss een elo kucke bei der Émschreiwung vun de Lizenzen, wéi vill der effektiv dann do sinn. Mä haut am Gesetz steet, an deem neie Gesetz, 550 Lizenzen, déi dann zukünfteg kënnen verdeelt ginn.

An do hat de Statsrot och e bësse Problemer domat, dass mer dat engersäits an de Règlement grand-ducal geschriwwen hunn. Duerfir hunn och e puer Navetten zwëschent der Kommissioun an dem Statsrot misse kommen. Ech kommen zum Schluss nach eng Kéier kuerz do drop zrëck.

Mä haut stinn déi Zuele pro Zon am Gesetz dran. Ech widderhuele se ganz kuerz: d'Zon Centre huet 290 Lizenzen, de Sud 140, Ouest 30, Est 25, Nord 1 50 an Nord 2 15 Lizenzen. Dat sinn déi, déi fir d'ganzt Joer gültig sinn. Déi Lizenzen, déi haut nach bestinn, do hunn déi Taxiunternehmen Zäit elo sechs Méint, wann d'Gesetz bis a Kraaft ass, fir sech där neier Reglementatioun unzepassen.

Ganz wichteg bei där ganzer Umeldung ass awer d'Kontrollstatioun Sandweiler, well déi kritt e ganz wichtege techneschen Aspekt hei, well si eben d'Kontroll vun deene ganzen Taxiunternehmen, also wat den technesche Volet ubelaangt, wäert maachen.

Wichteg ass, well et zentraliséiert ass, hu mer eng Lëscht, wann eng Lizenz fräi ass, déi ass gefouert vum Ministère, an et mellte se sech do natierlech mat deene richtegen Instrumenter un, meeschtens Informatik natierlech, an och no enger Reiefolg, an da kënnt een op déi Liste d'attente, wann eng Lizenz fräi ass, fir kënnen och do mat derbäi ze sinn.

Sollt eng Egalitéit an deem Moment do sinn, wann zwee sech fir datselwecht streiden, dann ass natierlech den Tirage au sort, deem derbäikënn. Dat gëllt fir déi, soen ech emol, „normal“ Taxien, déi haut mat engem Verbrennungsmotor fueren.

Déi, déi awer muer mat engem „zéro émission“ fueren, do kommen 20 nei Lizenzen derbäi. Déi 20 Lizenzen, déi ginn opgedeelt op 15 Lizenze fir d'Zon 1 an déi reschtlech fënnf op déi aner Zonen.

Awer och do muss ee sech beim Ministère umellen. Et ass eng separativ Lëscht, déi do ge-

fouert gëtt, awer de Prinzip ass u sech deeselwechten. Och do hu mer mam Statsrot misse genau kucken - fir eben awer och sécherzestellen, dass do net à la tête du client kéint funkti-onéiert ginn - an eng ganz Lëscht misse maachen, fir dass dat och logistesche an och nom Gesetz richteg kann oflafen. Et ass u sech esou: Deen, deem als Éischten do ass, kritt och entsprechend dann d'Lizenz.

Et gëtt awer och eng Deckelung nach ëmmer fir d'Lizenzen am Allgemengen. Déi ass haut bei 0,9 Taxie pro Dausend Awunner, an am Gesetz steet elo 1,5. Den Taxischaffeur selwer, dee muss natierlech och eng Kaart hunn, fir kënnen ze fueren. Déi gëtt och zentraliséiert beim Nohaltegkeetsminister. E muss dat och am Taxi visibel weisen, dass en esou eng Lizenz oder eng Kaart huet. A si ass och strictement personnel.

Dat heescht, e muss verschidde Konditiounen erfëllen. E muss op d'mannst zwee Joer de Führerschäin hunn, e muss eng vun deenen dräi offizielle Sproochen kënnen an e muss eng Formation matmaachen, déi eben den Accueil client, d'Gestion de conflits an esou weider mat betrëfft.

(M. Henri Kox montre un document.)

Ganz wichteg - dat kënnt Der elo hei kucken -, dat sinn dräi Elementer. Den neien Taxi wäert een norméiert Ofzeechen hunn, e wäert en Tableau-taxi hunn, e Panneau lumineux an eng Plaque-zone-taxi. Dat heescht, dat muss esou no bause siichtbar sinn, dass dat och kontrolléierbar ass. Ech mengen, et ass ganz wichteg, dass de Ministère och eng ganz Informationscampagne geplangt huet ze maachen, an déi wäert och, soubal d'Gesetz gestëmmt ass, lancéiert ginn. Déi wäert een dann och duerno um Site fannen, an do fënnt een dann och déi sechs Zonen, respektiv och alles driwwer, wéi den Taxi da schlussendlech wäert ausgesinn.

Ganz wichteg, mengen ech, sinn niewent der Publicitéit awer d'Critère-environnementalen. Dat heescht, sou äänlech wéi et elo an der Steuerreform virgesinn ass bei de Leasingauten, ass och hei de Critère écologique eragefloss, nämlech un den Ausstouss vun CO₂ gebonnen. D'Gesetz gesäit vir: Maximal 1.500 Euro pro Joer wäeren ze entrichten.

Mä am Règlement grand-ducal gëtt elo festgueluecht, dass een Auto, dee méi wéi 100 Gramm CO₂ (veuillez lire: 100 Gramm CO₂ pro Kilometer) ausstéisst, an der Zon 1 500 Euro muss bezuelen an an den Zonen 2 bis 6 400 Euro. Awer deem, deem haut schonn en Auto besëtzt, deem nëmmen 100 Gramm CO₂ ausstéisst, dee brauch dann nëmmen 300 Euro respektiv 200 Euro ze bezuelen. An dat geet erof, zum Beispill wann et en Elektroauto oder e Waasserstoffauto ass; dee brauch dann nëmmen 150 Euro fir d'Lizenz ze bezuelen, respektiv an den Zonen 2 bis 6 souguer nëmme 50 Euro.

An d'Iddi ass awer och - an net nëmmen d'Iddi, et ass festgeschriwwen am Gesetz -, dass zukünfteg den CO₂-Ausstouss vun den Taxie wäert erofgoen. All nei Immatriculatioun muss e gewëssenen CO₂-Ausstouss anhalen, an ab dem 1. Januar 2017 sinn et der just nach 130 (veuillez lire: 130 Gramm). Een, deem haut en Taxi huet, deem därerf der nach 150 ausstoussen, muss awer minimum d'Euronorm V erfëllen. Muer, dat heescht den 1. Januar 2017, sinn et der 130, awer och nach minimum Euronorm V. An ab dem 1. Januar 2017 (veuillez lire: 2021) gi mer souguer erof op 95 Gramm CO₂ pro gefuerene Kilometer.

Ganz wichteg: D'Kontrollstatioun Sandweiler kritt e wichtege Rôle, fir d'Taxien ze präiwen: Éischters ass dat fir den Taximeter, op deem ech gläich zrëckkommen, ganz wichteg, well den Taximeter ass jo dat Instrument, wat u sech de Präis vun der Faart wäert ausrechnen. Sou wéi virdru beim Radar ass et och hei ganz wichteg, dass déi Taximeteren no der Norm funktionéieren an och richteg verifizéiert ginn. An dat mécht de Contrôle technique an dat muss all Joers nach eng Kéier duerchegeu ginn.

Wichteg ass d'Tarifikatioun fir de Client. Ech denken, dass dëst eng Moossnam ass, fir zumindest de Präis ze stabiliséieren, voire - Hoffnung huet een ëmmer - dass en deels vläicht kann erfoegen, well doduerch, dass méi Kontrolle gemaach ginn, déi Leerfaarten, déi haut vläicht nach bestinn a vill bestinn - duerch dee méi groussen „zoning“ vun den Taxiunternehmen gëtt de Raum, wou se kënnen fueren, och entsprechend méi grouss, - dann hoffentlech wäerte Vergaangenheet sinn, soudass se och méi wirtschaftlech kënnen mat hiren Autoe fueren. A wat ee méi wirtschaftlech ka fueren, wat dat sech dann och vläicht bei dem Präis kann nidderschloen.

De Präis muss affichéiert ginn. Et gëtt e Modèle d'affichage, dee gläich ass fir jiddwereen. An natierlech, wann ee fiert, muss den Taximeter ugemach ginn an de Reçu ass och ganz wichteg. Zum Beispill huet d'Chambre des Salariés



dat gesot, dass esou e Reçu fir de Client ganz wichteg ass.

An zum Schluss: Et gëtt eng Telefonsnummer, déi schonn ab dem September, mengen ech, wäert konkret ginn: de 24 77 44 44. Do kann een da reklaméieren, wann ee sollt falsch oder schlecht behandelt ginn.

Wéi kommen ech un en Taxi? Wann ech gär en Taxi hätt, da ginn ech haut schonn an déi normal Zonen, déi et gëtt. A 44 Gemenge gëtt et der. Muer natierlech, wou all Gemeng misst eng Zon ausweisen, dat bleift d'Kompetenz vun de Gemengen, gëtt dat awer op Uweisung vum Ministère duerchgezunn. Dat heescht, de Ministère wäert déi Gemengen informéieren: „Hei, do wär et schéin, wa mer kéinten eng Taxiplaz aménagéieren.“ An da mengen ech, dass dat och kee Problem ass, dass déi jeeweileg Gemengen dat maachen.

Natierlech kann en Taxi a senger spezifischer Zon ëmmer e Client op deene Plazen ophuelen. Fiert en awer an eng aner Zon, sou dierf e sech do net op déi Plaze stellen. E kann awer en anere Client mathuelen, wann en iwwer Telefon, iwwer Fax, iwwer E-Mail och esou eng Faart kritt. Respektiv 50 Meter vun enger Plaz - dat kennt Der, wann Der am Ausland sidd, - da kënnt Der wénken. Dat soll och hei natierlech méi forcéiert an de Vierdergrond gestallt ginn. Da kënnt Der Ären Taxi eben do eruwénken, wou Der e grad braucht a grad ee laanschtfiert.

E wichtegen achte Punkt dobäi sinn d'Organes de contrôle. Mir hunn der dräi.

- Mir hu fir d'Éischt déi administrativ Kontrollen: Dat ass eng Kéier de Ministère an et ass d'Kontrollstatioun vu Sandweiler.

- Et ass dat penalt Organ, well dat war och ee vun de grouse Problemer bei deem besteeënde Gesetz. Dat heescht d'Police an - an dat war och e bëssen d'Diskussioun mam Statsrot - d'Administration des Douanes et Accises sinn och homologéiert, fir eben entsprechend Strofen auszustellen.

- An de Volet Aarbechtssécherheet: Dee bleift weiderhi bei der ITM.

D'Suspensions administratives (veuillez lire: D'Sanctions administratives): Wann ee sech net un déi Regeln hält, kann ee fir ee Joer seng Lizenz ewechgeholl kréien. Wann een ieren nach op der Waardelëscht wär, da gëtt een do erofgeholl. An, dat ass och nei mat dësem Gesetz, et ass eng Commission des taxis agefouert ginn; wann ee sech net un d'Regelen hält, muss ee sech dann nach eng Kéier un déi wenden.

Dann dee penale Volet; deen ass ganz kloer. Et sinn zwou Strofe virgesinn: Eng vun 0 bis 250 (veuillez lire: vu 25 bis 250 Euro). Déi bis 250 heescht, dass, wann ee sech op déi falsch Plaz géif stellen, da kann eng Sanktioun ausgesprach gi vun der Police oder vun der Douane. Sollt ee sech net schécken an dat zweemol hannertenee maachen, da gëtt d'Strof natierlech och verduebelt.

Dann nach, wat d'Strofen ugeet, wann eng Autorisation d'exploitation net richteg ass an esou weider, geet se erop bis 500. An, wat awer och wichteg ass, dat ass, dass souguer eng Immobilisation vum Taxi ka virgeholl ginn, wann d'Saach sech zouspëtz.

D'Iwwergangszäite sinn och ganz wichteg vun dësem Gesetz, also vum ale Gesetz op dat neit Gesetz. Wa mer dat dann elo haut stëmmen, an ech ginn dervun aus, well an der Kommissioun ware mer an der Majoritéit praktesch alleguerten dofir, bis op eng Abstentioun just - déi wäert och spéider erkläert ginn -, sinn elo sechs Méint no der Publikatioun am Mémorial virgesinn, sechs Méint, wou déi jëtzege Taxiunternehmen hir nei Lizenz kënnen ufroe respektiv och d'Chauffeuren hir Carte de conducteur, soudass mer dat och kënne maachen.

An dann e leschte Punkt, deen et nach wichteg ass ze erwänen, dat ass „Registre et échange de données“. Dir wësst, et gëtt en neie Registre vun den Taxien agefouert, deen eng Lëscht wäert féieren iwwer all d'Taxien, wou ee sech dann iwwert den Exploitant, iwwert de Conducteur (veuillez lire: iwwert de Conducteur kann informéieren) an, wat ganz wichteg ass, dat ass awer och eng Interconnexioun mat anere Verwaltungen. An do war et wichteg, dass och den Avis vun der Commission nationale pour la protection des données huet missen ugefrot ginn, an do hu mer och deementsprechend, fir deene gerecht ze ginn, wat och wichteg war, eng Rei Adaptatiounen um Gesetz duerchgefouert.

Ech kommen dann zum Schluss zu den nach méi techneschen Daten. Wéi gesot, den 8. Juli 2013 gouf d'Gesetz vum Här Wiseler eng éischte Kéier déposéiert. Den 13. März 2014 gouf en amendéiert Gesetz vum Här Bausch déposéiert mat insbesondere deenen ökologesche Komponenten derbäi. Den éischten Avis

vum Statsrot war den 9. Dezember 2014. Ech selwer gouf an der Sëtzung vum 21. Januar 2015 zum Rapporteur gewielt an an der Kommissioun hu mer eis am Ganze sechsmol dermat beschäftigt. An deene sechs Reuniounen hu mer all Kéiers erëm Amendementer gemaach, soudass schlussendlech awer de Statsrot net nëmmen een Avis, mä véier zousätzlech Avis-complémentaire gemaach huet, fir eben déi eng oder déi aner Opposition formelle, déi mer awer haten, aus der Welt ze schafen.

Et goufen och Avice vun der Chambre des Métiérs, der Chambre des Salariés, der Chambre de Commerce an, wéi virdru scho gesot, dem Conseil de la concurrence an der Commission nationale pour la protection des données.

Vläicht just zu deene véier Avice vum Statsrot, wou do dee gréisste Problem war. Deen éischte Problem war natierlech de Cadrage normatif, deen huet missen, laut Statsrot, e bësse méi geuerdnet gemaach ginn. Insbesondere huet eppes, wat am Règlement grand-ducal stoung, missen erop an d'Gesetz. Dat war mat Opposition-formellë verbonden. Dofir huet dann en éischten Avis complémentaire nach eng Kéier gesot: Pardon, „zéro émission“ muss och entsprechend besser définéiert ginn! Dat hu mer och gemaach.

Dann, bei engem weideren Avis, dem zweeten Avis complémentaire, war nach e Problem, wat d'Lizenzen ubelaangt, well déi waren am Règlement grand-ducal. Déi hu mer awer elo an d'Gesetz ageschriwwen.

Am drëtten Avis complémentaire war dann nach de Problem mat der Formatioun. Mir hatten eng Formatioun virgesi fir déi Nei, déi wéilte Chauffeur gi vun engem Taxi, déi sollten och nach eng Formatioun maachen. Dat hu mer ewechgeloo, well fir de Statsrot war dat net ganz kloer genuch. An am véierte war dunn alles an der Rei.

Dat war et och. Ech wéilt dann nach zum Schluss awer Merci soen. Merci wéilt ech de Beamte Max Nilles a Jean-Paul Maas vum Ministère soe fir déi exzellent Zesummenaarbecht, awer och fir d'Présentatioun, well gréisstendeels hunn ech déi haut de Mëtte benotzt. An ech wéll awer hei net ofschléissen, ouni och den Accord vun der grénger Fraktioun ginn ze hunn.

Ech soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Rapporteur. An dann huet d'Wuert - elo richteg d'Wuert op der Tribün - den Här Serge Wilmes, mat der Invitatioun un d'Kollegen aus den zweete Reien - net alleguer d'Kollegen, mä eng Rei -, e bësse méi lues ze flüsteren, well een dat hei ganz gutt héiert an et de Riedner stéiert.

Discussion générale

► **M. Serge Wilmes (CSV).** - Merci, Här Président. De Message ass ukomm.

(**Brouhaha**)

Den Taxisecteur ass e schwierige Sektuer. Et gëtt hei eng grouss Rivalitéit a virun allem och ganz vill Spannungen an deem Sektuer. Et ass och e Sektuer, deen net onbedéngt dee beschte Ruff dobausse bei de Clienten huet. Kritiséiert ginn dacks virun allem déi héich Präisser, déi de Client muss fir en Taxi bezuelen an déi net ëmmer ganz transparent fir de Client sinn.

Wéi quokeleg déi Situatioun an deem Sektuer ass, dat konnte mer selwer och am Laf vun den Aarbechten zu dësem Gesetzesprojet feststellen, well ganz vill Taxientreprisé si jo och bei déi eenzel Fraktiounen a Parteie komm, fir mat ons iwwer hir Suergen an Erwaardungen par rapport zu dësem Gesetzesprojet ze schwätzen. An an deene Reuniounen, do huet ee kënne feststellen, wéi diametral opposéiert ganz dacks d'Intérëten an och wéi verschidden d'Suerge vun deenen Taxientreprisé par rapport zu deem Gesetz hei sinn.

Mir kënnen natierlech net weinsten där doter Situatioun all Mënsch an dësem Projet hei a mat dësem Projet gerecht ginn; däers si mer ons bewosst. Mä Näischtmaache wär awer och keng Lösung, well mir si jo gewinnt, Verantwortung ze iwwerhuelen, an dat maache mer heimadder.

Ech wéll an deem Kontext och dem Henri Kox als Rapporteur e ganz grouse Merci soe fir seng Aarbechten, fir seng Rapporten, déi e gemaach huet, well fir an dësem Dossier hei den Duerchbléck ze behalen, dat war net ëmmer ganz evident.

De Rapporteur huet hei déi grouss Punkte vun där Reform am Detail erkläert, an ech wéll am Numm vun der CSV just zu verschiddenen eppes soen. Fir d'Éischt begreisse mer, dass mat dësem Projet versicht gëtt, den Taxisecteur nei ze strukturéieren an ze optimiséieren, dat eben

am Sënn vun den Taxientreprise a vun de Clienten.

Mir begreissen, dass déi Tête-de-queue ofgeschaaft ginn, dass de Client an Zukunft op engem Taxistand deen Taxi kann huelen, deen e wéllt. Mir begreissen och, dass de Client net limitéiert ass, fir en Taxi ze huelen, deen op enger dofir reservéierter Plaz steet, mä et kann een eben och elo en Taxi huelen, dee laanschtfiert.

Mir bedauern awer just, sou wéi de Kolleg Roger Negri dat e puermol an der Kommissioun och gesot huet, dass déi Luucht um Daach vum Taxi nach ëmmer deen däitsche Modell ass, dee giel ass an deen een am Dag effektiv net esou gutt gesäit. Mir kruten awer d'Erklärung och vum Ministère, dass et u sech elo ze deier géif gi fir de Sektuer, wa mer dee Modell géife wiesselen an zum Beispill op dee franséische Modell géifen ëmstellen, deen do awer wesentlech méi visibel ass.

Mir begreissen, dass d'Präisser vun den Taxie méi transparent ginn. Si mussen an Zukunft baussen a bannen affichéiert ginn. De Client ass esou besser informéiert a kann d'Präisser vergläichen.

No enger Course muss den Taxichauffeur och all Kéiers dem Client eng Quittance ausstellen. Nieft deenen affichéierte Präisser kann de Client awer och mam Taxichauffeur e Forfait aushandelen. An engems muss dann déi ganzen Zäit den Taximeter lafen an de Präis, deen dierf herno net iwwert deem leien, wat den Taximeter weist.

A propos Taximeter: Dee gëtt an Zukunft vun de Kontrollstatiounen jo iwwerpréift. E gëtt kalibriert, homologéiert an och versigelt. Eng Rei Taxientreprisé stelle sech an engems d'Fro, ob d'Kontrollstatiounen, niewent der Aarbecht, déi se schonn ze maachen hunn, genuch Leit hunn, fir dat kënnen an Zukunft ze maachen. Och fäerte se, dass doduerch nach méi Käschte géifen op se duerkommen an dat sech herno géif op d'Präisser répercutéieren. Dës Punkte vum Gesetzesprojet sollen hëllefen, den Taxisecteur am Sënn vum Client méi transparent a méi attraktiv ze maachen.

Komme mer elo zu de Punkte vun der Reform, déi besonnesch d'Taxientreprisé concernéieren. D'Taxie kënnen an Zukunft op hir Säitendiere Reklamme pechen. Doduerch solle se kënnen nei Retetten erakréien. Hei froe sech awer verschidden Entreprises, wéi sou si net och kënnen, wéi d'Bussen, hannen op de Fënstere Reklammen affichéieren.

Mir begreissen, dass an Zukunft just nach den Transportministère fir den Taxisecteur responsabel ass. Hie gëtt déi Lizenz fir eng vun deene sechs Zonen. An duerch déi Zone komme méi grouss Raim, wou een Taxi ka fueren.

Mer verstinn awer och do d'Suergen, déi eng Rei kleng Entreprises ons mat op de Wee ginn hunn. Zemools déi, déi um Findel sinn, déi risquéieren elo, wa se an déi grouss Zon 1 eben erakommen, do par rapport zu de méi groussen Entreprises den zweete Präis ze kréien.

Bon, mir haten do ee Moment gefrot, ob et net méiglech wär, fir d'Zonen och eng Iwwergangszäit ze froen. Mir kruten awer gesot, dass u sech déi Entreprisé genuch Zäit hätten, fir sech op dat neit Gesetz kënne virzubereeden, zum Beispill mam Schafe vun enger gemeinsamer Telefonszentral. A mir kruten och gesot, dass si och elo an Zukunft wäerte kënnen d'Méiglechkeet kréien, fir an där méi grousser Zon vum Zentrum kënnen d'Clienten op aner Plaze sichen ze goen, notamment an der Stad Lëtzebuerg. A mir hunn déi Argumenter do zur Kenntnis geholl.

Mir begreissen, dass de Beruff vum Taxichauffeur méi kloer geregelt gëtt an dass eng Formatioun virgesinn ass. Dat gëtt hinnen an dem Client eng méi grouss Sécherheet.

Virun allem, an dat ass fir ons dee wichtegste Punkt vun dësem Gesetzesprojet, begreisse mer, dass méi héich Strofen agefouert ginn, wann ee géint d'Gesetz verstéisst. D'Police an d'Douane wäerten an Zukunft kënnen effikass Moyenen hunn, fir déi Taxien aus dem Verkéier ze zéien, déi net konform zum Gesetz sinn, mat zum Beispill souguer Schlüsselen- an Autopabeieren ofhuelen, respektiv den Auto op der Plaz musse stoe loossen.

Bis elo konnt just e Protokoll geschriwwen ginn. Huet een deen awer net bezuelt, dann ass net ganz vill geschitt, well deen ass meeschtens op de Parquet gaangen an dann ass deen do relativ séier klasséiert ginn, well dat net onbedéngt d'Prioritéit ass vum Parquet, wat ee jo versteet.

Mat deem neie Gesetz wäert dat sech awer änneren, an dat hëlt hoffentlech dann och Drock a Konfliktpotenzial aus deem Sektuer. Mir hu méi wéi eng Kéier och kënne Reportagen op der Tëlee gesinn, wat besonnesch op der Gare heiansdo do lass ass tëschent deenen Taxien, déi konform sinn, an deenen, déi net konform sinn.

Mat dëser Mesure waren dann natierlech och alleguerten déi konform Entreprises averstannen, mä verschiddener hätte sech gewünscht, dass u sech de Gesetzesprojet nëmmen dat sollt regele mat de Strofen an net nach all déi aner Punkten. Dat wär awer allerdéngs an onsen Aen och keng wierklech fundamental Reform vum Sektuer gewiescht, déi awer hei gebraucht gëtt.

Dann nach e Wuert zu de Lizenzen: Et wäert och weiderhin eng maximal Zuel dovunner ginn. Et ass eng Limitatioun. Si wäert e weineg méi héich si wéi bis elo; dat huet de Rapporteur beschriwwen. Dat gëtt kritiséiert. Et gouf nach haut jo och vum Conseil de la concurrence u sech a Fro gestallt. Dat kann een duerchaus novollzéien. Allerdéngs ass hei e Choix getraff ginn, fir e Sektuer och net vun haut op muer komplett op d'Kopp ze dréien. Et ass sech éischter fir en Tëscheewee décidéiert ginn, well keng Limitatioun kéint zwar vläicht zu méi déiwe Präisser féieren, et kéint awer och zu enger Monopolpositioun vun zwou, dräi groussen Entreprises féieren. Ob dat gutt wär, déi Fro sief och an de Raum gestallt.

En plus war am Ufank geplanzt gi jo, fir illimitéiert Zuele vu Lizenzen anzeféieren, nämlech déi fir Null-Emissioun-Taxien. Dat gouf vum Statsrot gekippt, well et eng Diskriminatioun ass par rapport zu deene klassischen Taxien. Déi ginn also elo, déi Null-Emissioun-Taxien, op ongeféier déiselwecht Zuel limitéiert wéi déi aner, eng ronn 500. Zesumme kéint een dann theoretesch 1.000 Lizenzen um Marché hunn.

Theoretesch, well bei deenen Null-Emissioun-Taxie si mer nach virsiichteg. Net, dass mer net derfir sinn, mir wëssen, dass se wäerten an Zukunft d'Natur schouwen, a si sinn och am Sënn vun engem Développement durable. Mä nach, an ech betounen „nach“, sinn esou Taxie relativ deier. Hei geet vu 65.000, 70.000 Euro fir esou en Taxi rieds. Dat ass vill! An dat net just nëmme fir kleng Entreprises, mä och fir déi grouss.

An dofir war vun hinnen d'Iddi komm, ob een net sollt e steierleche Virdeel ginn, wann een esou en Taxi keeft. An d'Regierung gesäit jo an hirer Steuerreform eng Subventioun vir vu 5.000 Euro, fir esou Autoe kënnen ze kafen. Da musse mer elo kucken, ob der doduerjer méi kaaft ginn an och ob déi technesch Entwécklung wäert dozou féieren, dass déi an Zukunft méi bëleg ginn.

Hei nach eng Fro: Wéi ass et mat engem nationale Réseau vu Bornen, fir kënnen esou Taxien opzelueden?

An dann nach ee Punkt, deen net direkt am Gesetz hei och behandelt gëtt: Wéi ass et mat deene VTCen, deene Véhicules de transport avec chauffeur?

Här President, dëse Gesetzesprojet reforméiert, no laangen Diskussiounen iwwer Joren ewech, ee Sektuer, deen net optimal fonctionnéiert huet. E soll Verbesserung fir de Client a fir d'Taxientreprisé bréngen. Dofir wäert d'CSV-Fraktioun dëse Projet och stëmmen.

Wéi d'Gesetz herno um Terrain ëmgëst gëtt, dat muss sech nach weisen, well et si fundamental Annerunge virgesinn. An dofir déposéieren ech am Numm vun der CSV-Fraktioun eng Motioun, déi virschléit, no zwee Joer e Bilan ze maache vum Gesetz. Ech soen „spéitstens no zwee Joer“. Näischt verhënnert natierlech, dass een dat och kann éischter maachen.

Motion

La Chambre des Députés,

- *tout en approuvant le projet de loi portant organisation du secteur des services de taxis et modification du Code de la consommation;*

- *considérant l'importance de créer un nouveau cadre légal pour l'organisation du secteur des services de taxis en vue d'améliorer l'organisation du marché et mieux répondre aux besoins de la clientèle;*

- *considérant la nécessité d'assurer une offre étendue et variée de prestations de services de taxis, tout en maintenant le niveau de qualité des prestations;*

- *considérant l'importance de concilier la stimulation de la liberté entrepreneuriale et de la concurrence avec la protection des consommateurs en matière de transparence tarifaire des prestations fournies;*

- *saluant la volonté du Gouvernement d'encourager la rationalisation et l'efficacité du marché pour limiter la pollution et protéger l'environnement;*



- *saluant l'introduction par la présente loi de sanctions pénales efficaces en cas de violation des dispositions légales;*

- *considérant les avantages et les faiblesses des expériences internationales en matière de réforme du secteur des services de taxis;*

- *considérant l'importance de déterminer par la loi les éléments qui pourraient être considérés comme une limitation de l'exercice d'une profession et les conditions et modalités de perception des taxes dues pour les prestations en relation avec la délivrance et le maintien des licences d'exploitant et des cartes de conducteur;*

- *considérant l'introduction par la présente loi d'une licence d'exploitation de taxi zéro émission;*

- *considérant la nécessité de mettre l'homologation des «taximètres» en conformité avec la directive 2004/22/CE du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 concernant les instruments de mesure;*

- *considérant la division du territoire du Grand-Duché de Luxembourg en six zones à validité géographique, et la détermination d'un nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique;*

- *considérant le fait que le service de taxis constitue souvent le premier point de contact des clients venant de l'étranger avec le Grand-Duché de Luxembourg;*

invite le Gouvernement

- *à présenter à la Chambre des Députés un premier bilan de la nouvelle loi deux années après son entrée en vigueur.*

(s.) Serge Wilmes, Claude Wiseler.

D'Majoritéit, gëtt mer gesot, ass prett, fir déi Motioun ze ënnerstëtzen. Mir hoffen dat op jiddwer Fall, well et wär et staarkt Signal fir de Secteur. An et wär näamlech och fir eis alleguerten d'Méiglechkeet, fir kënnen en obligatoresche Suivi vun engem Gesetz ze maachen, dat jo awer wirklech och Konsequenzen um Terrain wäert hunn, an zwar grësserer, dofir solle mer kucken, zesummen, ob dëst Gesetz och wirklech d'Liewe vun de Clienten a vun den Taxientreprisé wäert verbesseren.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och. An d'Wuert huet direkt deen nächste Riedner, den Här Roger Negri.

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Merci, Här Président. Dir Dammen an Dir Hären, als Eischt wëllt ech natierlech dem Rapporteur Henri Kox e grouss Merci soe fir seng excellent Rapporten, schréfflech wéi mëndlech.

De Projet de loi vun haut gesäit eng Reform an engem Beräich vir, deen zanter ville Joren ëmmer erëm an der Kritik steet. An d'LSAP ass frou, dass mer mam Projet de loi vun haut en neie gesetzleche Kader kréien, fir den Taxiservice nei ze reglementéieren.

(Mme Simone Beissel prend la présidence.)

Mir hunn all eng Virstellung dovun, wéi esou e Service idealerweis sollt fonctionnéieren. Engersäits, aus der Siicht vum Client, sollt am ganze Land eng Offer vun Taxie bestoen, déi e gudde Service zu engem rasonabele Präis ubidden. Aus der Siicht vun den Entreprisé sollt dës Secteur fairen an transparente Regeln ënnerleien, déi vu jiddwerengem och mussen agehale ginn. An net dann zulescht, aus der Siicht vun de Chauffeuren, muss dës Service och esou organiséiert sinn, dass d'Chaufeuren ënner korrekten Aarbechtsbedéngunge schaffe kënnen.

D'Realitéit ass awer leider oft eng ganz aner! An dat läit net nëmmen, awer och, um legale Kader, deen entweder net streng genuch ass oder deen net agehale gëtt, well et keng Kontrollen a Sanktiounen gëtt. Dat soll sech elo mat dësem Gesetzesprojet änneren.

Wat sinn d'Problemer, déi sech am Moment konkret stellen? Kucke mer d'Situatioun fir d'Eischt aus der Vue vum Client. An enger Etüd vun 2011, wou d'Qualitéit vum Taxiservice an 22 europäesche Stied matenee verglach gouf, ass Lëtzebuerg mat engem „mangelhaft“ grad emol op déi 20. Plaz komm! Méi schlecht hatten nach just Roum a Ljubljana ofgeschnidden.

Och wann dës Etüd net ganz rezent ass, kann een awer dovun ausgoen, dass dee Constat haut net wesentlech anescht ass. Zu der schlechter Notéierung huet virun allem d'Beheue vun de Chauffeure bäigedroen, déi net ëmmer dee kierzeste Wee gefuer sinn, keng Quittung ausgestallt hunn, ze héich Tariffer gefrot hunn an esou weider.

Als LSAP erhoffe mer eis, dass dës Situatioun sech verbessert, wann d'Ufuerderungen, fir eng Kaart als Taxichauffeur ze kréien, e bësse méi streng ginn a virun allem, wann d'Lizenzen net méi vun de Gemengen, mä zentral vum Stat gëréiert ginn.

Domat verbonnen ass och eng zentral Stell, wou d'Clientéi kënnen reklaméieren. Et gëtt reell méiglech, e Chauffeur ze sanktionéieren, dee sech systematesch net un d'Spillregelen hält.

E wichtege Sujet, deen och ëmmer erëm diskutéiert gëtt, ass de Präis. Tatsächlech ass deen zu Lëtzebuerg, am internationale Verglach, relativ héich, wat d'Leit zum Deel dovunner ofhält, en Taxi iwwerhaapt ze huelen. Et ass ëmstridden, ob dës Präisser wirklech ze héich sinn oder ob se, ënner anerem, opgrond vun de Personalkäschten, déi zu Lëtzebuerg och iwwerduerchschnëttlech sinn, ugemoooss sinn. Egal wéi schéngt et, wéi wann dee festgeluechte Präis an der Praxis souwiso ganz oft net géif agehale ginn, wat ëmsou méi schwéier ze kontrolléieren ass, wann dann ebe keng Quittungen ausgestallt goufen.

Dass hei Handlungsbedarf ass, kann een aus dem Rapport vum Rapporteur erauslesen. Bis elo sinn do zwéi Tariffer applikabel: Tariff 1 fir en Aller-retour, Tariff 2 fir en Aller simple. Do gëllt dann deen duebele Präis vum Tariff 1, wat jo normal ass, well en Taxi fir zrëck jo eng Leerfaart huet.

De Conseil de la concurrence heegt awer d'Beferchtung, dass fir en Aller-retour och oft den Tariff 2 verrechent gëtt, wat carrément eng duebel Berechnung ass. De Conseil de la concurrence hält och weider fest, dass de Moment d'Präisser tëschent 30 a 50% iwwert dem maximale Präis leien, deen am Règlement grand-ducal festgehalen ass! Mat der sougenannter Liberaliséierung vum Präis ass mat där Diskussioun - misst op jidde Fall - dann elo Schluss sinn! A mir wäerten dat gesinn, ob de reelle Marchépräis méi héich oder méi niddreg gëtt wéi dat, wat mer elo hunn.

Fir de Client gëtt dat ënner Ëmstänn awer elo e bësse méi ëmständlech. Hie muss zwar elo net méi deen éischten Taxi aus der File huelen, mä e muss - enfin, wann en dat wëllt - am Prinzip vun engem Taxi zum anere goen, fir sech do d'Präisser ze froen an ze vergläichen.

De Projet de loi setzt jo u sech drop, dass d'Präisser zum Deel erofginn, wann d'Konkurrenz no deenen neie Regele spillt, an dass dat d'Leit motivéiert, fir ebe méi oft en Taxi ze huelen, wat jo och am Sënn vum Taxisecteur misst sinn.

Ob dat esou Realitéit gëtt, wäert net zulescht dovunner ofhänken, ob et geléngt, d'Leit richtig iwwert d'Tariffer an iwwer hir Rechter a Reklamationsméiglechkeeten opzeklären an ze informéieren. Dat wäert nom Akraafttriede vun dësem Gesetz eng wichteg Aufgab fir de Minister ginn, well eleng den Affichage vun den Tariffer un den Taxie geet do wahrscheinlech net duer. Et ass zwar richtig, dass vill Leit sech en Taxi bestellen a sech am Virus iwwert d'Präisser informéieren, mä fir deen, deen um Flughafen ukënn a sech en Taxi aus der File hëlt, ass dat wahrscheinlech net esou evident! Et muss een och am A behalen, wéi dat an Zukunft an der Praxis dann hei fonctionnéiert.

D'Taxie ginn, wéi dat scho vum Rapporteur gesot gouf, a sechs Zonen agedeelt, wou d'Zon 1 a groussen Zich, muss ee soen, den Terrain vun der Stad Lëtzebuerg duerstellt, zesummen, wéi dat och scho gesot ginn ass, mam Lëtzebuerger Flughafen.

De Findel ass natierlech fir d'Taxien e lukratiivt Geschäft an do geet et och heiansdo da méi rau erof. Besonnesch déi kleng Betriber, mat engem oder zwéi Taxien, fäerten elo hei - ech mengen, mäi Virriedner, de Kolleeg Serge Wilmes, huet dat jo och scho gesot -, Betriber, déi een oder zwéi Taxien hunn, fäerten elo ëm hir Existenz, déi bis elo um Flughafen hire Service och korrekt gemaach hunn. A si fäerte ganz einfach, dass déi grouss Betriber hinnen do hir Aarbechtsplazen ewechhuelen. Vläch kann duerno den Här Minister eis dozou e puer Wuert soen, wéi et mat deene kleng Betriber ass, wéi déi sech um Flughafen do kënnen iwwer Waasser halen.

D'Méiglechkeet fir de Client, fir déi gönschtgast Offer ze notzen, besteet natierlech och net, wann een en Taxi erbäiwënk, deen ënnerwee ass. De Fait, dass an Zukunft all Taxi ënnerwee Clienten ophuele kann - dat ass wichteg -, egal a wat fir enger Zon e registréiert ass, ass awer eng ganz gutt Saach, souwuel am Intérêt vun de Clienten, déi net méi onbedéngt bis op deen nächsten Taxistand goe mussen, an awer och fir de Chauffeur selwer, deen net méi esou oft eng eidel Faart huet an zrëckfuere muss.

Ech hat an der Kommissioun - an de Kolleeg Serge Wilmes huet et och scho gesot -, e puermol drop higewisen, dass et fir de Client dann

awer wichteg ass ze gesinn, ob en Taxi fräi ass oder besat ass, wann e sech en Taxi, net um Taxistand, mä matzen an der Stad unhale wëllt. Dowéinst géif ech mengen, dass de Marquage duerch e Panneau lumineux, ob e fräi oder besat ass, vu Wäitem sichtbar uewen um Taxi misst sinn, wéi dat an anere Stied awer och de Fall ass.

Dat ass fir mech en entscheidende Punkt, fir de Client méi oft an en Taxi ze kréien an dass en dorop zrëckgräift an domadder och méi Service um Client bréngt.

Net jiddwereen zum Beispill weess, wou iwwerhaapt Taxistänn sinn. A si wiesselen alt oft hire Standuert, duerch Chantieren oder duerch aner Konditiounen bedéngt. Fir een, deen net esou kënneg ass, zum Beispill d'Touristen, ass et jiddfalls net esou evident.

Fir de Marquage lumineux waren eis awer an der Kommissioun verschidde Modeller gewise ginn. Mä dat ass awer net deementspreechend zrëckbehalte ginn, mam Argument, dat géif ze deier gi fir den Exploitant. Elo krute mer d'lescht Woch, wéi mer de Rapport ugeholl hunn, gesot, dass dat géif 58 Euro kaschten, fir esou en Taxi ëmzebauen. Do mengen ech, dat ass awer net der Däiwe, fir e bessere Service do kënnen unzibidden. Bon, wann dat eben elo esou ass, géif ech de Minister awer vläch bieten, bei enger éischter Evaluatioun dës Punkt vum Marquage uewen um Taxi nach eng Kéier vläch kënnen ënnersichen ze loosse, wa mer dann déi Evaluatioun, déi virgeschloen ginn ass, do géife maachen.

Et geet an dësem Projet awer net nëmme drëm, d'Rechter vun de Clienten ze stäerken. D'Taxientreprisé sollen an Zukunft besser virun deloyaler Konkurrenz geschützt ginn duerch Taxien, déi sech net un d'Regelen halen oder guer keng Autorisatioun hunn. Hei dierft et an Zukunft méi einfach ginn duerchzegräifen, engersäits, well d'Police an d'Douane aner Moyene kréien, fir géint déi illegal Taxie virzegoen, an anerersäits, well all Verstéiss vu Chauffeuren mat Autorisatioun zentral registréiert ginn an net méi, wéi bis elo, e Rapport un de jeeweilege Buergermeeschter gemaach gëtt.

Et muss allerdéngs och derfir gesuergt ginn, dass d'Police an Zukunft déi néideg Kontrolle mécht an déi Moyenen notzt, déi se mat dësem Gesetz och kritt.

Wat d'Taxichauffeure betrëfft, do misst d'ITM och regelméisseg déi néideg Kontrolle maachen, fir dass d'Aarbechtskonditiounen och agehale ginn a puncto Fuerzäiten.

D'Taxichauffeure sollen och all Konditiounen erfëllen, déi vis-à-vis vun engem Client néideg sinn: Honorabilitéit a professionell Capacitéit - eng Evidenz!

Op där anerer Säit muss se awer och kënnen sech d'Recht virbehalen, e Client ze refuséieren, dee manifestement net korrekt ass, sief et ënner anerem duerch Alkohol oder Drogen, respektiv sech op eng Plaz wëllt féiere loosse iwwer eng ganz wäit Distanz, ouni eng Provisioun virdrun ze ginn, respektiv op eng Plaz, déi dem Chauffeur net geheier ass, woubäi e sech d'Recht ka virbehalen, d'Identitéit vum Client, noutfalls mat Hëllef vun der Police, festzustellen.

Positiv dierft sech an dësem Kontext och auswirken, dass d'Lizenz strikt personnel an inaccessibel sinn an dass nëmme de Minister kann driwwer decidéieren, wa se nei mussen vergi ginn oder sollen op eng aner Persoun iwwerdroe ginn.

Een Aspekt, dee mer als LSAP besonnesch wichteg fannen, och wann et am Gesetzestext just an engem eenzege Saz am Kader vum Traitements vun den Donnéeën erwänt gëtt, ass eng systematesch Evaluatioun vun der Qualitéit vun den Taxiservicer, déi mat deem neie Regéister méiglech gëtt.

Dass an dëser Datebank souwuel all Donnéeën iwwert d'Exploitanten an d'Chaufeure wéi och iwwert d'Reklamatiounen registréiert ginn, verbounne mat deenen neie Sanktionsméiglechkeeten, misst et eigentlech an Zukunft méiglech maachen, schwaarz Schof an deem Secteur ze identifizéieren an hinnen, wann néideg, hir Lizenz ewechzehuelen.

Eng aner Verännerung, déi mer als LSAP begréissen, betrëfft d'Qualitéit vun den Autoen. An deem Vergläichstest vun 2011, vun deem ech scho virdru geschwat hunn, war dat deen eenzege Punkt, wou déi Lëtzebuerger Taxie gutt ofgeschnidden hunn. Hautdesdaags interesséiere mir eis awer net nëmme fir de Confort am Taxi, mä awer och fir seng Ëmweltfrëndlechkeet. Eischten gëtt am Gesetz festgeluecht, dass d'Taxien nëmme dann zougelosst sinn, wa se der Euronorm V entsprechen a manner wéi 150 g CO₂ pro Liter ausstoussen. Do gëtt dann och eng Modulatioun, de Rapporteur huet dat jo och am Detail erkläert, vun der järelecher Tax en fonction vun den

CO₂-Emissiounen virgeholl, dat am Kader vun engem neie Règlement grand-ducal.

Zweetens gëtt eng extra Kategorie geschafen, an do si mer besonnesch frou doriwwer, fir déi Taxien «zéro émission», déi net mussen op dëselwecht Liste d'attente komme wéi déi aner Demandé fir eng Autorisatioun, ouni CO₂ an ouni NO_x, besonnesch den NO_x, deen an de Stied de Smog an d'Luucht dreift mat senger Feinpartikelen.

Zwar ass hei och d'Zuel vun de Ween, déi kënnen zousätzlech geneemegt ginn, limitéiert, soudass d'Offer ni méi iwwer 1,5 Taxie pro Dausend Awunner bedréit. Mä dës besonnesch ëmweltfrëndlech Gefierer si bevirdeelegt, soudass mat der Zäit, hoffentlech, ëmmer méi en héijen Undeel vun deenen Taxien emissiounsfräi fuere wäert.

Domadder, Madamm Presidentin, géif ech den Accord gi vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi, an ech soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **Mme Simone Beissel, Présidente de séance.** - Merci, Här Negri. Als nächsten ageschriwwene Riedner hunn ech den Här Max Hahn. Här Hahn, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Max Hahn (DP).** - Merci, Madamm Presidentin. De berüümt a mëttlerweil leider verstuerwene Literaturkritiker Marcel Reich-Ranicki huet eng Kéier gesot: „Geld allein macht nicht glücklich, aber es ist besser, in einem Taxi zu weinen als in der Straßenbahn.“

Ech wëll direkt betounen, dass ech mat där Ausso net averstane sinn, well ech benotzen nawell ganz gär den ëffentlechen Transport. An, jo, fir Kollege vun der ADR, ech freee mech och scho richtig op den Tram!

Onofhängeg dovun, ob ee mat deem gudde Mann senger Ausso averstanen ass oder net, léisst sech awer eng Wourecht aus deem Zitat erauséien, déi ganz besonnesch fir Lëtzebuerg gëllt: Taxifuere kascht Geld, an nawell net ze weineg!

Wann een enger ganz rezenter Etüd vun der UBS gleeft, dann ass d'Stad Lëtzebuerg mat 20,47 Euro fir 5 km mam Taxi déi drëtsteiert Haaptstad op der ganzer Welt. Just Oslo an Zürich sinn där Etüd no nach méi deier wéi d'Lëtzebuerger Stad. An Europa ass iwwregens déi bëllegst Faart, déi ee ka maachen, fir 5 km 5 Euro, an zwar zu Athen.

Den Taxi präägt säit Jorzéngten de Verkéier a grouss Stied an ass heiansdo och e bësse Kult. Den Times Square zu New York, op deem sech Honnerte vu gielen „Cabs“ tommelen, ass genausou berüümt wéi déi markant schwaarz Taxien zu London.

Nieft engem Markenzeche kënnen a sollen d'Taxien awer virun allem e ganz praktescht Verkéiersmëttel sinn. An enger friemer Stad an ouni eegenen Auto ass den Taxi oft déi séierst an, jee no Situatioun, och déi bëllegst Léisung, fir vun A op B ze kommen, dat virun allem a Stied, wou den ëffentlechen Transport net esou gutt fonctionnéiert.

Dat kann engem och heiheim virkommen, zum Beispill, wann een owes e bësse méi laang ënnerwee war, wéi dat vläch geplangt war an, jo, och vläch e Patt iwwert den Duuscht gedronk huet. Ech mengen, jiddwereen heibanne stëmmt mir hei zou, dass et besser ass, an esou engem Fall op en Taxi zrëckzegräifen, wéi selwer mam Auto ze fuere!

Mir sinn eis och alleguer eens, dass den Taxi e ganz sénnvollt Verkéiersmëttel ass, och hei zu Lëtzebuerg. Dofir ass et och wichteg, dass mir haut dës Taxireform stëmmen, déi eng ganz Partie Mesur virgesäit, déi d'Taxifuere méi attraktiv maache soll. Den Erfolg vun dëser Reform, an, léif Kollegen, do dierfe mer eis näischt virmaachen, wäert awer vun de Leit doru gemooss ginn, wéi de Präis sech entwéckelt.

De Moment stécht d'Taxibranche an enger Zort Däiwelskrees. Potenziell Clientéi ginn duerch déi héich Tariffer ofgeschreckt. An dat bréngt vill Taxichauffeuren dozou, wéinst engem Manktum un Demande d'Präisser onerlaabterweis weider an d'Luucht ze setzen, fir esou mat deene wéinege Coursen, déi si hunn, iwwerhaapt nach iwwert d'Ronnen ze kommen. Dat ass weder gutt fir d'Clientéle nach fir d'Taxibranche selwer, well esou d'Attraktivitéit vun hirem Service riskéiert, weider ze falen.

Dat prioritäert Zil muss et also sinn, d'Attraktivitéit vum Taxi ze stäerken. Dës Projet de loi, deen haut virläit, gesäit an deem Sënn e puer Piste vir. Ech wëll ufänke mat engem Ëmstand, dee mir als Client bis dato net esou bewosst war. An zwar d'Regel, déi gëllt, an zwar de Principe de tête de file, also dass een deen éischten Taxi an enger Schlaang vu méi Taxie muss huelen (veuillez lire: also dass d'Taxie sech een nom aneren an d'Rei stellen an op Clientéle waarden). Dëst gëllt virun allem op



grousse Plazen, wéi zum Beispill um Findel, awer och op der Stater Gare. An dat wäert och an Zukunft esou bliwien.

Wat ech allerdéngs net wousst, ass, dass ee sech och als Client huet missen un dee Prinzip halen, dass een also ëmmer deem éischten Taxi an der Rei huet missen huelen. Dat wäert mat dësem Gesetz ofgeschafte ginn. De Client kritt also déi komplett Entscheedungsfreiheet, mat wat fir engem Taxi hie fuere wëllt. An ob hien elo op deem éischten oder op dee leschten Taxi zréckgräift, läit him elo also fräi. Et kann ee sech also selwer e Bild maachen, mat wéi engem Taxi ee vun A op B wëllt kommen.

A vläicht gëtt et och nach aner Leit wéi ech selwer, déi vläicht léiwer mat engem Null-Emission-Taxi fueren, wéi mat engem décke Schlitt duerch d'Géigend ze fueren.

Ech hu mer awer och soe gelooss, dass et op verschidde Plazen an der Stad, virun allem um Findel, awer och op der Stater Gare, ganz schweier wäert ginn, dës nei gewonne Fräiheet och ze nutzen. Et ass nämlech esou, dass en Taxi, deem net ganz vir steet, nëmme ganz schweier aus der File erausfuere kann, well d'Taxie ganz no unenee parken. Hei muss een och vläicht baulech Upassungen op der Plaz virhuelen.

Da ginn an Zukunft d'Taxilizenzen net méi vun deenen eenzelne Gemenge verdeelt, mä der Zentral vum Nohaltgekeetsministère. D'Land gëtt a sechs Zonen agedeelt, an deene jee weils eng maximal Zuel u Lizenze virginn ass. Am ganze Land wäerte maximal 520 Autorisatiounen ausgestallt ginn.

Dës Zentraliséierung ass vun duebelem Notzen.

Éischters huet de Ministère als eenzegen Akteur eng vill méi grouss Kontroll iwwert d'Offer, déi hoffentlech derzou féiert, dass och d'Tariffer erofginn. Hei hätt een, no mengem Goût, souguer nach e bësse méi wäit kënnen goen, andeems een amplaz vun deene sechs geographeschen Zone just nach eng eenzeg Zon fir dat ganz Land geschafen hätt, ouni d'Unzuel vun de Lizenzen ze limitéieren. Mir wieren esou an enger klassischer fräier Konkurrenzsituatioun gewiescht, wou de Client eleng decidéiert hätt, mat wéi engem Taxi en zu wéi engem Präis fuere wëllt.

Et funktionéiert jo och an anere Branchen, wéi dem Handwierk oder an der Gastronomie, och net anescht. Jiddwereen, deem déi lokal Ufuerderungen erfëllt, gëtt op de Marché zouge-looss.

D'Andeelung a sechs Zone par rapport zu iwwer 100 Gemengen aktuell ass awer natierlech ëmmer nach eng ganz gutt Décisioun an e klore Fortschrétt par rapport zu der aktueller Situatioun.

Een oder zwee Joer nodeems d'Gesetz a Kraaft ass, mussen mer e Bilan zéien, fir ze kucken, wat de genauen Impakt vun dëse Mesuren ass an ob een d'Zuel vun den Zone respektiv vun de Lizenzen deemno wéi net nach eng Kéier misst upassen.

Deen zweete grouss Virdeel vun der Zentraliséierung ass natierlech deem, dass de Ministère eleng den administrative Volet ënner senger Responsabilitéit huet. Esou fällt d'Kontroll vu méigleche schwaarze Schof natierlech vill méi einfach. A schwaarze Schof, léif Kollegen, där gëtt et der genuch am Taxiwesen. De Phänomeen vun illegalen Taxien ouni Lizenz ass sécherlech net nei. Virun allem ronderëm d'Hotspotten - de Findel an d'Stater Gare - hunn déi unerkannten Taxichauffeuren dacks mat onéierleche Gesellen ze kämpfen.

Den heitege System ass leider ineffikass, fir deem Problem Meeschter ze ginn. D'Police kann nämlech op der Plaz selwer net vill méi maachen, wéi dem Parquet e Rapport ze schreiwen. Ech hu mer soe gelooss, dass bei ville Beamten um Terrain eng grouss Frustratioun besteet, well de Parquet weinst der héijer Unzuel an Dossierien, déi en ze traitéieren huet, oft de Contraventionen net kann nogoen, wéi dat awer néideg wier.

Ech betounen direkt, dass dat elo keng Kritik um Parquet ass. Et muss een awer feststellen, dass hei en akute Problem besteet, an dat net nëmme wat d'Taxibranche ugeet.

Et ass dofir méi wéi néideg, dass mat dësem Projet de loi d'Méiglechkeet vun den Avertissement-taxée geschafft gëtt, déi direkt vun de Polizisten an och den Douanieren op der Plaz kënnen ausgeschwat ginn, wann e Verstouss festgestallt gëtt.

Ech wëll op dëser Plaz soen, dass ech et fir méi wéi richtig halen, dass sech jiddwereen un déi nämleche Spillregelen ze halen huet. Et kann an där net sinn, dass eng Firma wéi Uber - an et gëtt där nach eng ganz Partie, déi vläicht awer net gradesou bekannt sinn -, jo, dass Uber einfach esou iwwert den Émwee vun enger drëtter

Persoun deem nämlechte Service ubitt wéi en Taxi, ouni et Taxi ze nennen, an dofir net d'Kritären erfëlle muss, un déi sech awer normal Taxichauffeure mussen halen.

An déi Spillregelen hu jo och hir Daseinsberechtigung. Et ass um Législateur, fir sécherstellen an ze kontrolléieren, dass souwuel d'Autos wéi och d'Chauffeuren apte sinn, fir e sécheren Transport ze garantéieren. De Client kann nämlech net ëmmer op der Plaz erkennen, ob hien et elo mat engem seriöse Betrieb a mat engem konformen Auto ze dinne huet oder ob hien eventuell e Sécherheitsrisiko ageet.

Ech félicitéieren dofir den Auteur vum Projet de loi ausdrécklech, dass mer eis der Causa Uber direkt am Gesetz ugeholl hunn an net op en Uerteel vun engem Richter gewaart hunn. Et ass am Gesetz ganz kloer formuléiert, dass déi Persoun, déi eng oder méi Lizenze fir een oder méi Gefierer ufreet, och Propriétaire oder Détenteur vun deene Gefierer muss sinn. Ech mengen, dass dëst dat Logeschst op der Welt ass, well et de Propriétaire vum Taxi ass, deem derfir surgen muss, dass säi Gefier och wierleech konform ass an d'Konditiounen erfëllt. Ech denken, dass dat am Sënn vum Client wier.

Immens flott - an och dofir géif ech vläicht dem zoustännege Minister François Bausch félicitéiere fir eng vun den Erweiterunge par rapport zum urspréngleche Projet - ass d'Afëierung vun de sougenannten Taxis à zéro émission, also den Elektrotaxien. Et ass richtig, hei en Ureiz ze schafen a Form vu Lizenzen, déi à part vun den normalen Taxien zousätzlech agefouert kënnen ginn. Maximal 20 d'Joer sollen et der sinn. Och hei hätt ee kënnen méi wäit goen. An ech soen et nach eng Kéier: Näischt verhängert, an engem oder zwee Joer, dass mer an eise Bilan kënnen e Fazit zéien, fir eventuell och an deem heite Fall kënnen nozebesseren.

E Bilan zéien, muss een awer och nach op engem anere Punkt. An do hunn ech virun allem Echoen aus dem Secteur kritt. An zwar geet et ëm d'Prozedur vun der Lizenzerdeedung. Vill Taxibetriebeschweiere sech haut schonn iwwert de groussen administrativen Opwand, dee si musse bedriewen, fir déi administrativ Ufuerderungen ze erfëllen. Hirer Aussoen no schléit och dat op de finalen Tarif. An och dat mécht den Taxisecteur oninteressant fir de Client.

Mä och am Sënn vun der Simplification administrative ass et natierlech unzueroden, dës Prozedur regelméisseg ënnert d'Lupp ze huelen, fir ze kucken, wou ee vläicht kéint de System optimiséieren, ouni - an dat wëll ech betounen - u Qualitéit an u Sécherheet anzubéissen!

Ech wëll net weider op déi eenzel Mesuren agoen, well de Rapporteur dat schonn am Detail gemaach huet, woufir ech him op dëser Plaz ausdrécklech wëll Merci soen.

Ofschléissend bleift ze soen, dass dës Taxireform Potenzial huet. D'Taxibranche ass sécherlech net dat einfachst Geschäft, an dat wäert och an Zukunft esou sinn, an awer wäerte mir hir mat dësem neie Gesetz eng ganz Partie Outil mat op de Wee ginn, déi substanzuell Verbesserungen duerstellen. Souwuel d'Clienté wéi och d'Taxibranche wäerte profitéiere kënnen. An dat ass wichteg, well mir brauchen en attraktiven Taxiservice zu Lëtzebuerg.

Wuel wëssend, dass mer mat dësem Gesetz mat Sécherheet déi fënnf Euro fir fënnf Kilometer vun Athen net erreche wäerten, ass dëst Gesetz e Schratt an déi richtig Richtung. Jo, Madamm Presidentin, dëst Gesetz ass e weidert klengt Stéck vum groussen Puzzle, deem den Transport zu Lëtzebuerg duerstellt.

Ech hoffen op alle Fall, dass an Zukunft d'Lëtzebuerger weder am Taxi nach am Tram kräische müssen. An domat ginn ech den Accord vu menger Fraktioun.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Mme Simone Beissel**, *Présidente de séance*.- Merci dem Här Hahn. Als nächste Riedner hunn ech den Här Roy Reding ageschriwwen.

► **Une voix**.- Très bien!

► **Mme Simone Beissel**, *Présidente de séance*.- Här Reding, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Roy Reding** (ADR).- Merci, Madamm Presidentin. De Rapporteur Kox, deem ech hei och duerfir wëll Merci soen, huet en exzellente Rapport gemaach iwwert dat heite Gesetz an éierlechkeetshalber zouginn, dass et keng, wéi hie sot, wierleech Liberaliséierung wier.

Kee vu menge Virriedner konnt, zumindest mir, glaubhaft maachen, firwat dat Zonen a Lizenzen néideg wieren, ausser vläicht elo ganz um Schluss de Kolleg Max Hahn, wéi en erkläert huet, een, deem eng Lizenz géif ufroen, misst Propriétaire oder Détenteur vun deem Wonsinn. En huet gemengt, domadder wär d'Causa Uber ugeschwat. Ech mengen éischter, domadder

der war d'Causa vun deene groussen Taxibetrieb ugeschwat, déi et hei am Land gëtt a fir déi dat Gesetz hei gemaach gouf.

De Max Hahn huet eng weider richtig Feststellung gemaach. Dat ass, dass Lëtzebuerg eng vun deenen deiersten Haaptstied vun der Welt ass, wat d'Taxien ugeet. A mir fäerten als ADR, dass trotz der fräier Festleedung vum Präis dat heite Gesetz den Taxi wäert méi deier maachen, amplaz méi bëleg. Béis Zonge géife soen: Wéi alles, wat dës Regierung upéckt.

Mir fäerten och, dass dëse Projet Entrepreneuren a besonnesch och Chauffeuren, déi sech wëlle selbstänneg maachen, nei Steng an d'Wee leet an de Contraire ass vun administrativer Vereinfachung. Béis Zonge kéinte soen: Wéi bal alles, wat dës Regierung upéckt.

Mir denken och, dass dësen Text neien Uelech schëtt op d'Feier am Sträit tëscht Taxichauffeuren an eben deene genannte groussen Taxientrepreneuren, dass nei Grief opgerappt ginn, wéi bei bal all Projet, deem dës Regierung upéckt.

Et ass och eng Prise gréng Ideologie derbäi, déi därerf hei net feelen, wéi bei all Projet, deem dës Regierung upéckt. Mä d'Quote fra bei de Chauffeure gouf awer Gott sei Dank déi Kéier net agefouert.

Op engem méi eeschten Toun: De Roger Negri huet mat Recht drop opmierksam gemaach, dass d'sozial Situatioun vun den Taxichauffeuren hei am Land mat dat Schlëmmst ass, wat mer kennen. Déi Leit fueren zu Bedéngungen, zu Léin an ënner sklavenähnleche Kontrakten. An dat ass net hinneembar, an dat gëtt duerch dëst Gesetz och net verbessert.

Dat Eenzegt, wat dëst pseudoliberaalt Gesetz ofschaft, dat ass dat mat der Tête de file, wou ee sech virstellt, dass dann e Client bei deem zweeten oder drëtten oder véierten Taxi geet an de Präis négociéiert; eppes, wat mer an der Praxis net gesinn. An och de Conseil de la concurrence, deem hei jo ugeschwat ginn ass, huet a sengem Avis vu virun zwee Joer scho gesot, déi Mesur wieren en „semblant de libéralisation“.

Sou, genuch Polemik. Wat hätte mir als ADR anescht gemaach? De Conseil de la concurrence huet a sengem Avis vu virun zwee Joer ganz richtig gesot, dass d'Taxien e wichtegt Element si vum Image de marque vun engem Land. Och do goufen elo schonn d'„yellow cabs“ an d'„black cabs“ an esou weider genannt. Et ass effektiv eppes, wat wichteg ass. Ee mediokre Service zu iwwerdeierte Präisser ass net positiv fir eng Image de marque vu Lëtzebuerg oder, wéi dës Regierung et géif nennen, fir den Nation Branding.

Wann ech mat engem Boeing owes verspéit landen, an et sti 15, 20, 30 Leit an enger File op en Taxi ze waarden an et ass keen eenzegen Taxi do, dann, denken ech, hannerloosse mir als Land bei deenen, sief et Londoner Banquieren oder sief et aner Ausländer, déi heihinner op Besuch kommen, e ganz schlechten Androck.

A firwat ass déi Situatioun esou? Firwat ass keen Taxi do? Mä weinst de Lizenzen. Lizenze gësch, Lizenzen haut! Firwat soll ausgerechent d'Taxigewerbe limitéiert sinn? Firwat soll et ausgerechent do Lizenze ginn? Gëtt et Lizenze fir Schongeschäfte? Gëtt et Lizenze fir Bäckeren? Gëtt et Lizenze fir Parteien? Gëtt et Lizenze fir iergendeen aneren ekonomesche Betrieb hei am Land? Et gëtt einfach absolutt keng Justifikatioun fir deen Unfug!

Dat wichtegst Objektiv wier selbstverständlech, e méiglechst gënschtege Präis fir de Konsument. An do fanne mir et expressis verbis gutt - dat ass dat Eenzegt wierleech liberaalt an dësem Gesetz -, dass d'Präisser fräi gemaach ginn. Mä se wäerten doduerch, dass d'Zuel vun den Taxien limitéiert gëtt, awer eropgoen, seet de Conseil de la concurrence eis; dat Organ, wat mer geschafft hunn, fir eis an esou Saachen ze beroden.

De Conseil seet: «(...) si l'offre est fixée, toute augmentation de la demande se traduira inévitablement par une augmentation du prix (...)» Nëmme wann d'Offer fräi wier, wier de fräie Präis, wier de richtige Präis fir de Konsument garantéiert. Mir sinn also fir Fräiheet, anstatt Numerus clausus. A mir denken, dass hei wierleech nëmme grouss Entreprisë sollen avantagéiert ginn. Dozou seet och de Conseil de la concurrence: «Les licences (...) servent d'abord à verrouiller le marché pour empêcher l'arrivée de concurrents.» An ech mengen, domadder ass genuch gesot.

A grad e Fräimaache vum Maart géif et den Taxichauffeuren erlaben, als onofhängeg fräi Entrepreneuren ze schaffen an aus hirem Misär erauszekommen. Mir hätten och mat enger kompletter Liberaliséierung - awer enger wierlecher Liberaliséierung vun deem Marché -, enger Ofschafung vun deenen Zonen an enger

Ofschafung vun deem Numerus clausus genuch a gutt Taxien zu faire Maartpräisser. Mir hätten dat, wéi gesot, nëmme mat fräie Präisser.

Esou engem Gesetz hätte mir als ADR gären zougestëmmt. Dësem Gesetz kënnen mer net zoustëmmen.

Ech soen lech Merci.

► **Une voix**.- Très bien!

► **Mme Simone Beissel**, *Présidente de séance*.- Merci dem Här Reding. Als nächsten ageschriwwene Riedner hunn ech den Här David Wagner. Här Wagner, Dir hutt d'Wuert.

► **M. David Wagner** (déi Lénk).- Merci, Madamm Presidentin. Wéi de Rapporteur dat och scho matgedeelt huet, hu mir eis an der Kommissioun enthalte bei dësem Projet de loi. Et enthält ee sech ëmmer, well ee sech der Saach net esou richtig sécher ass, an deem Sënn, dass Elementer an engem Projet de loi dra sinn, mat deenen ee kann averstane sinn an déi een och dréit, an anerer, déi awer vläicht, an eisen Aen op jidde Fall, e bësse méi problematesch kënnen sinn. E bësse méi oder e bëssen... E bësse manner oder e bësse méi, souguer.

Natierlech kënnen mir nëmme begrëissen, wann Effort gemaach ginn um Niveau vun den Taxis zéro émission. Ech mengen, dat ass nach ëmmer eppes ganz Positives. An anerersäits muss een awer och wëssen, dass den CO₂ net erofgeet onbedéngt, wann een dat bei den Taxien duerchsetzt. Mä et ass schonn ëmmerhin dat, an et ass besser wéi näischt. Dat ass ganz kloer. Ech mengen, duerno stellt sech déi aner Fro vum öffentlechen Transport eendeiteg méi akut.

Ech wëll vläicht drun erënneren, dass et vläicht och interessant wier, wann een och, zemoos an de Grousstied - enfin de Grousstied; hei am Land hu mer der net esou vill, mä op jidde Fall an den Zentren -, wéi och hei um Boulevard Royal oder am Zentrum vun der Stad, dass een och misst ganz kloer affichéieren, wéi den Zoustand vun der Loft ass, ob d'Limite respektéiert ginn oder net respektéiert ginn. Dat war nach eng kleng Klammer.

D'Salariatskummer begréisst zum Beispill eppes Positives - an dat mécht d'Saach jo esou spannend -, dass een och elo Ticket-reçe kritt, ënner anerem. A si formuléiert awer op eng ganz elegant Aart a Weis, dass dat en „corollaire consommériste de la libéralisation des tarifs“ ass. An do kann ech der Chambre des Salariés och nëmme recht ginn. Wann d'Tariffer liberaliséiert ginn, et gëtt natierlech net alles liberaliséiert, ech mengen, ass dat wahrscheinlech - an do hu mer eng aner Vue wéi mäi Virriedner - net onbedéngt eng falsch Saach.

Mir hunn awer justement e Problem och mat der Liberaliséierung vun den Tariffer. Et ass kloer, dass hei zu Lëtzebuerg d'Tariffer vun den Taxien eendeiteg ze héich sinn. Et gëtt och scho längstens gesot, dass déi Tariffer net méi respektéiert ginn. Ech weess net, ob eng Liberaliséierung vun den Tariffer, déi net respektéiert ginn, duerno d'Léisung sinn. Ech mengen, et missten aner Léisunge kommen. Ech menge wierleech...

A mir sinn net der Meenung, dass d'Liberaliséierung vun den Tariffer op Dauer, éischters, dem Konsument zeguttkënn. Dat ass eng ekonomesch Diskussioun, déi ee ka féieren, ob een d'Präisser prinzipiell liberaliséiert. Ech mengen, mir brauchen elo net an där Diskussioun wierleech op de Fong ze goen, mä de Problem ass ganz einfach deem, dass dat vläicht an enger éischer Phas kann de Fall sinn, mä dass duerno weider Phase komme vu Konzentratioun a vu Betriber, déi dominéieren an duerno och d'Präisser kënnen dominéieren a sech aneschtens kënnen upassen. An deemno wéi kënnen d'Präisser natierlech och erëm méi an d'Luucht goen.

Souwiso, ze gleewen oder ze mengen, dass an engem total liberaliséierte Secteur just déi Beschte géifen iwwerliewen, also déi, déi beschte Konditiounen fir d'Salariéen an och déi beschte Konditiounen fir d'Usagere kënnen bidden, dat ass eng Illusioun. Dat gesi mer och an anere Beräicher. An ech mengen, zu Recht hält d'Salariatskummer och dozou als Beispill d'Faarschoulen.

Ech mengen, dass ass an eisen Aen e Problem. A wann een och seet, d'Präisser sollten erofgoen, därerf een ni vergiessen an et muss ee sech ëmmer d'Fro stellen: Jo, op Käschte vu wem ginn déi Präisser erof? Ech mengen, et läit schonn op der Hand, dass och gréisser Sociétéite sech dat kënnen erlaben a méi kleng Sociétéite sech



dat manner kënnen erlabe an datt dat sech schlussendlech och op déi Leit, déi an dësem Secteur schaffen, kann erëmschloen. Dat heescht, mir hunn do e reelle Problem mat dëser Fro.

Ech stelle mer awer och e puer Froen, wat déi komesch hallef Dérèglementatioun ugeet vum System vun den Tête-de-queue, wou d'Chauffeure sech mussen drun halen, wou de Client sech net muss onbedéngt drun halen. Ech fanne dat perséinlech ëmmer vill méi agréabel, wann ee weess, wou een drun ass. A wann een an enger Schlaang steet, an esou laang steet een net onbedéngt an enger Schlaang, an do ass manner, da brauch ee manner ze streide mat aneren.

Ech hunn Angscht, datt et do zu méi Stress wäert féieren tëschent Usagere vläicht selwer an tëschent, deemno wéi, och Taxichauffeure selwer. An et gouf zu Recht gesot, och vu mengem Virriedner, dem Här Reding: Et ass en haarde Beruff, den Taxichauffeurberuff. An ech gleewe kaum, datt dee Beruff duerch méi Dérèglementatioun fir déi, déi en ausüben, méi einfach gëtt.

Ech sinn awer frou, also, den Här Hahn huet virdrun och vum Problem vum System Über geschwat. An en huet sech, wann ech hien och richtig verstanen hunn, kloer dogéint ausgeswat, wat ech och begrëssen. Ech mengen, et ass och berouegend, datt souguer eng liberal Partei seet, datt dat net okay ass.

Dat ass eng aner Attitüd, wéi déi franséisch Regierung se huet, déi zwar net liberal ass an der Etikett, mä ganz wuel an der Praxis, wou een den Androck huet, datt se awer domadder dee System lorgnéieren. Ech si frou, datt och dës Koalitioun net an déi Richtung wëllt goen. Dat ass souwisou net nëmmen e System, dee sech op d'Taxie beschränkt, mä et ass e System vun Doléinertum a Wierklechkeet, wann een dat richtig kuckt, vu falscher Indépendance, deen do geschafte gëtt, an och vun enger Aart a Weis, fir kënnen laanscht sozial Cotisatiounen ze kommen.

An dat ass e System, dee kéint d'Tendenz hunn, sech op aner Beräicher auszeweiden, wat katastrofal wier natierlech fir Lounofhänger, déi an deem Fall keng richtig Lounofhänger en plus emol wieren an u sech och keng richtig Indépendanté wieren. Dofir begrëssen ech och, datt mer net an dës Richtung ginn.

Voilà, aus all deenen Ursaache wäerte mer eis da mat enger gewëssener Skepsis enthalten. Et hätt een och souguer kënnen dergéintstemen. Mir enthalten eis dës Kéier.

Soll ech och nach schnell zur Motioun vum Här Wilmes schwätzen?

Et ass esou, datt mer d'Invitten natierlech droen. Mir hu selbstverständlech kee Problem domadder, datt e Bilan gemaach gëtt. Mä d'Considérante sinn e bësse problematesch, vu datt et schon domadder ufänkt „tout en approuvant le projet de loi“ - dat ass jo net eise Fall - an datt mer och e bësse Problemer hu mam véierte Considérant, dee vu Stimulatioun vun der Konkurrenz schwätzt, woumadder mir och e Problem hunn.

(M. Mars Di Bartolomeo reprend la présidence.)

Dat heescht, mir wäerten eis och e bësse wootlech behuele bei der Motioun genausou wéi beim Projet de loi an eis deementspreechend - jo, ech hunn dat net gär - enthalten.

Ech soen lech Merci.

► **Mme Viviane Loschetter** (*déi gréng*).- Et ass lech verzien.

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och dem Här Wagner. An d'Wuert huet elo den Här Nohaltegeektsminister, deen deen heite Beräich och a senge Kompetenzen huet.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President, an och Merci allen Deputéierte fir hir Stellungnam. Merci och virun allem dem Rapporteur, dem Henri Kox, fir säi gudden schréfflechen a mëndlechen Rapport. Duerfir brauch ech net méi op all déi Saachen nach eng Kéier anzegoen, déi en hei wierklech gudden bruecht huet, wat d'Neierunge sinn am Projet.

Ech wëll awer nach eng Kéier déi wichtegst Saachen eraussträichen - déi allerwichtigst. Virun allem wëll ech déi eraussträichen am Zusammenhang mat enger Rei Kriticken, ënner anere enger Kritik, déi nach de Moien um Radio ze héiere war vum Conseil de la concurrence, op déi ech awer och wëll agoen, respek-

tiv vun deem engem oder anere Spriecher de Mëtteg hei.

Mir hunn hei eng Reform gemaach - also mir wäerten hei eng Reform maachen. De Projet schéngt jo, wéi et ausgesäit, mat enger grousser Majoritéit gestëmmt ze ginn, an dat ass och gudd esou, well et ass eng grouss Reform.

A wann ech héieren, datt och ënner anere moien e bëssen um Radio do ënnergejubelt ginn ass, och scho geschter Moie vun engem anere selbst ernannten Expert, deen um Radio geschwat huet doriwwer, datt näischt sech géif änneren, datt hei bal alles beim Ale géif bleiwen, da muss ech soen: Wa mer vun am Fong 43 Zonen, déi mer haut hunn - 43 Zonen! - op nach sechs Zonen erofginn, da kann een net behaupten, dat hei wär keng Reform an et hätt sech näischt Wesentlech geännert.

Well wann ech vun 43 op sechs Zonen erofginn, dann ass et jo evident, datt déijéineg, déi an deene sechs Zonen do nach wäerte fueren, deenen hire Radius fir kënnen ze operéieren, fir ze schaffen, fir och Suen ze verdéngen, natierlech wesentlech wäert vergréissert gi par rapport zu haut, wou et, wéi gesot, 43 Zone gëtt, dat heescht, wou de Radius extrem kleng ass fir Verschiddener.

Wann ech haut eng Taxigesellschaft hunn, déi hir Lizenz - ech soen elo emol - zu Bartreng kritt huet an da just am Raum Bartreng dierf operéieren, an awer vun ausserhalb vu Bartreng, wou se firt, kee méi dierf mat erëmbrengen, dat ass relativ limitéiert; do gitt Der mer recht. An dat féiert jo ënner anere souguer derzou, datt mer vill Problemer hunn, net nëmmen tëschent legalen an illegalen Taxien, mä och mat deem sougenannten „Fishing“, wéi e genannt gëtt am Taxisecteur, deen och dermat ze dinn huet, datt der mat Lizenz vun ausserhalb kommen, zum Beispill an d'Stad, an dann an der Stad awer Clientë mat zréckhuelen, wat ech awer emol deem Einzelnen, dee jo zumindest eng Lizenz huet an do an der Legalitéit ass, souguer net ka verdenken.

Dat heescht, de Fait, datt mer hei, wéi gesot, nëmme méi sechs Zonen hunn, dat ass awer eng wesentlech Ännerung par rapport zu virdrun a misst eigentlech och derzou féieren, datt nei Geschäftsmodeller sech kënnen entwéckelen, nei Tariffstrukture sech kënnen entwéckelen, well jo deen eenzelne Betrib doduerch vill méi Méiglechkeeten huet wéi déi, déi en haut huet. Dat misst jo d'Rentabilitéit eropsetze vun der Firma a misst donc, logescherweis, och en Afloss hunn op de Präis.

Ob et en huet oder net, dat hänkt net vun eis of - d'Präisser si jo fräi -; dat gesi mer. An duerrfir maache mer jo e Bilan no zwee Joer. An ech kann och direkt soen, datt ech dem Här Wilmes seng Motioun... Also, et steet mir net zou, der Chamber ze soen, wat se ze stëmmen huet, mä op alle Fall hätt ech se och ënnerschriwwen, wann ech Deputéierten an der Chamber hei wär. Duerfir sinn ech frou, datt se wahrscheinlech jo dann ugeholl gëtt.

Déi zweet Saach ass: D'Präisser, wéi gesot, gi fräi. Och dat ass eng wesentlech Neierung. Elo gëtt gesot vum Conseil de la concurrence, an och nach enger Rei vun anere Leit, oder mindestens een huet dat elo kritiséiert: „D'Lizenz ginn net ganz fräi.“ Mä si gi jo eropgesat. Si ginn eropgesat duerch d'Null-Emissioun-Taxien, an donc ass dat och do eng gewësse Liberaliséierung.

Da gëtt gesot, doduerch geschéich näischt. Doduerch wäerten d'Präis entweder bleiwen, soen déi eng, an et gëtt der souguer, déi behaupten, se géifen eropgoen. Ech froe mech zwar, wou se dorunner kommen, well et gëtt jo awer um Niveau vun den Zonen, wéi ech gesot hunn, viles geännert.

Ech wëll just soen: Ech hat am Ufank proposéiert, fir bei den Null-Emissioun-Taxien illimitéiert ze maachen (veuillez lire: fir d'Null-Emissioun-Taxien illimitéiert ze erlabe). Eischtens krute mer eng Opposition formelle vum Statsrot dowéinst an zweetens waren dat awer och vill Diskussiounen.

An ech wëll och soen: Et gëtt Länner... An ech huelen elo e Land eraus, wat mat Lëtzebuerg vergläichbar ass, net datt ech herno gesot kréien, ech géif hei elo iergendeent zitéieren, ech soen elo emol Manhattan oder eppes, wat ee mat Lëtzebuerg net kéint vergläichen. Ech huelen Irland eraus, dat jo bestëmmt mat Lëtzebuerg vergläichbar ass.

An Irland hu se och eng Reform gemaach an déi hunn dat nämlech gemaach: Déi hu ratzkal einfach d'Präisser fräiginn a si hunn och d'Lizenz fräiginn. Ech kann lech awer soen, datt dat zu engem gréissere Chaos gefouert huet. Eischtens ass d'Qualitéit massiv erofgaangen, well do egal wat op eemol op de Marché komm ass. An zweetens sinn d'Präisser net erofgaangen, mä se sinn eropgaangen. An et huet derzou gefouert, datt d'Irlänner erëm

séier duerno nogebessert hunn an erëm zréckgeruddert sinn an där Situatioun.

Also dat heescht, déi Formele wéi „il n'y a qu'à“, déi fonctionnéiere souwisou meeschtens net, scho guer net, wann et ëm esou komplex Secteur geet wéi deen heiten. Also dat „il n'y a qu'à“ - engersäits d'Präisser fräiginn, anerersäits d'Lizenz komplett liberaliséieren -, dat ass alles schon experimentéiert ginn. Esou einfach ass et wierklech net an deem dote Secteur. Et gëtt awer nach viles ze maachen, an ech kommen herno dorobber nach zréck.

Also, wéi gesot, d'Präisser si fräigi ginn, d'Zone méi grouss ginn, wat mengen ech, ganz kloer en Afloss wäert hunn.

An dann ass ee Punkt, dee jo awer och wesentlech ass an dëser Reform, eppes, wat d'Clientë gefrot hunn a wou zumindest déi Recommandatiounen, déi ech kritt hunn, ëmmer ganz grouss waren, dat ass eischtens d'Transparenz, d'Transparenz, net nëmme par rapport zum Präis, mä och par rapport zum Chauffeur.

De Chauffeur ass elo kloer affichéiert. De Client huet eng Méiglechkeet, well e weess genau, mat weem e firt, a ka reklaméieren, wann en onzefridden ass, wann en zum Beispill eng Äntwert kritt wéi déi, déi ech emol eng Kéier kritt hunn, wou ech wollt mam Taxi vun hei bis bei mech heem op d'Areler Strooss fueren, wou den Taxichauffeur refuséiert huet mech matzehuelen, well e fonnt huet, dat wär jo net wäit genuch an e géif mech duerrfir net mathuelen; fir esou e kuerze Wee sollt ech de Bus huelen.

En hat vläicht recht. Ech hätt och vläicht kënnen de Bus huelen, mä et war awer leider an der Nuecht an et ass net méi gaangen, fir de Bus ze huelen. Mä den Taxichauffeur huet... Mä ech mengen, bei esou Äntwerte wéi där doter weess ech an Zukunft, wien dat ass an da kann ech reklaméieren dowéinst. An da si jo och hei elo Mechanisme virgesinn, wéi ee ka virgoen, jee nodeem wéi d'Qualitéit vum Service ass oder esou; dat sinn awer Saachen, Neierungen, déi extrem wichtig sinn an deem Text.

An dann d'Bekämpfung vun der Schwaarzaarbecht. Déi ass natierlech wichtig, fir déi ze honnoréieren, déi sech un d'Regelen halen, déi hir Lizenzen ufroen, déi den Taxi uerdentlech beschëldert hunn, déi alles respektéieren, wat virgeschriwwen ass. Dat ass ee Punkt. Dat heescht, do kréien d'Police an och d'Douane, déi mer jo mat bäigeholl hunn, wierklech zolidd Méiglechkeeten, fir direkt virzegoen: Strofen, déi bis 500 Euro kënnen goen; den Taxi kann direkt immobiliséiert ginn, wann een net bezilt. Also dat ass eppes aneres wéi haut, wou - den Här Kox huet et jo beschriwwen - näischt méi kann nokommen.

Mä et ass awer net nëmmen aus deem Grond. Et ass net nëmmen, well ech fannen, datt et richtig ass, datt awer déijéineg solle respektéiert ginn, déi sech un d'Regelen halen an déi eben och dat Geld bezuelt hunn, wat se hu misse bezuelen, fir d'Lizenz ze kréien, hir Steiere bezuelt hunn an esou weider; dat ass déi eng Saach.

Mä op där anerer Säit ass et och eng Saach vun der Sécherheet. Ech wëll net, datt e Client an iergendeen Auto eraklëmmt bei e Chauffeur, wou en emol wahrscheinlech net weess, wien et ass, wou en à la limite emol net weess, ob en iwwerhaupt e Führerschäin huet, wann e firt, an datt en dann esou duerch d'Landschaft gefouert gëtt. Dat ass e Sécherheitsproblem! An duerrfir ass et och wichtig ze soen, datt déi Bekämpfungsmesuren, déi dra sinn, wesentlech Neierungen sinn an och richtig sinn.

Da kommen ech zu där Fro vun den Null-Emissioun-Autoen. Ech mengen, datt dat e wichtegt Element ass, wat mer drabuecht hunn. Wéi gesot, ech hätt léiwer gehat, mir wäeren do nach méi wäit gaangen. Dat huet de Statsrot eis net zougeloo. Et waren och am Secteur selwer e bësse Befierchtungen, da kéim ee ganz Groussen aus dem Ausland an dee géif där dann do direkt - ech soen elo emol - 400 akaafen an nëmme mat Null-Emissioun-Autoe fueren.

Bon, dat waren och Befierchtungen, déi bestanen hunn, mä ech mengen awer, datt de Wee dee richtigen ass, well den Taxi jo awer zu engem ganz groussen Deel en urbaant Verkéiersmëttel ass. A mir wëssen, datt mer an den urbane Raim och hei zu Lëtzebuerg grouss Problemer hu mat de Stickoxiden. Mir musse vill doru schaffen; mir leien deelweis iwwert de Grenzwärter. Et gëtt eng europäesch Direktiv, duerrch déi eis dat an Zukunft ënnerbonne gëtt, a vëlleg zu Recht.

Ech fanne souguer, datt an der Direktiv d'Grenzwärter ze héich sinn, well d'WHO gëtt Grenzwärter, déi nëmme 50% si vun deem, wat am Fong de Moment d'Virgab ass vun der Europäescher Unioun. An d'WHO ass net bekannt derfir, datt se elo besonnesch - wéi soll

ech soen? - Hals über Kopf verréckt Norme setzt. Mä et ass einfach e Problem mat de Stickoxiden an den urbane Raim. An duerrfir, mengen ech, ass et wichtig, datt mer och iwwert deen heite Wee e grouss Schratt maachen, dee mat derzou bäidréit, niewent anere Saachen, déi mer maachen, den Tram an der Stad an esou weider an esou fort, fir d'Stickoxiden erofzekréien a fir och ze hëllefen, d'Elektromobilitéit ze fërderen.

Et ass gesot ginn: „Gëtt et dann“ - ech mengen, den Här Wilmes hat dat gefrot - „an Zukunft och Méiglechkeete mat Elektroborren?“ Jo, déi wäerten et ginn. Mir wëlle jo kucken, och am effentlechen Raum, där Bornen ze setzen am Kader vun deenen 800. An ech mengen, de Ministère ass jo och duerchweegs bereet ze hëllefen, souguer plazeweis op Taxistatiounen matzehëllefen, datt der do sur place kommen. Doru soll et wierklech net scheitern, wann et drëms geet, hei méi séier weiderzecommen.

Da kommen ech zu engem nächste Punkt: Mir hu gesot, an zwee Joer zéie mer de Bilan vun deem Gesetz hei. Zu engem Punkt kommen ech awer dann, dee generell d'Fro vum Taxiwiesen an och vun där anerer Problematik betrëfft, deene sougenannte „voitures de location avec chauffeur“, wat jo keen Taxi ass - mä mir wëssen, do sinn d'Grenzen awer flëssend vun deem engen zu deem aneren -, a wat, mengen ech, an Zukunft wäert op eis duerkommen, a wou ech och mengen, datt et falsch ass, fir dorunner defensiv erunzegoen.

Well ech mengen och, datt do grouss Chancen dra sinn, fir déi Serviceleeschungen ze verbesseren, d'Taxiwiesen, oder iwwerhaupt den Auto als Complément zum effentlechen Transport, als en Deel vun der Mobilitéitsketten hei kënnen weider ze fërderen, an datt et wichtig ass, datt ee sech domadder ausenaner setzt.

An ech soen och ganz kloer, dat hunn ech dem Secteur souwisou och gesot, datt, wann d'Taxiwiesen, an dat trefft net nëmmen op Lëtzebuerg zou, insgesamt sech net aneschtens opstellt, da gëtt et komplett iwwerrullt! Da firt eng Dampwalz doriwwer, total, well déi Techniken an déi Dëngschtleeschungen, déi et entre-temps um Maart scho ginn, an déi wäerte sech weiderentwéckelen, déi kritt een net opgehalen!

An et ass och net sënnavoll, déi opzehalen, well, ech ginn dem Här Wagner zwar recht, et si ganz geféierlech Diskussiounen hannendrun a Froen, mä déi sinn awer léisbar: D'Fro vu Sécurité sociale, d'Fro vu Scheinselbstständigkeit, an dat ass och e Grond, firwat mir hei zu Lëtzebuerg de Moment do virsichtg sinn, mä déi kann ee léisen.

Dat wëllt awer net heeschen, datt déi Leeschungen an déi Dëngschtleeschungen an déi Techniken, déi do ugebuede ginn, per se schlecht sinn. Au contraire! Ech wëll lech just soen: Über zum Beispill, fir déi dann erauszehuelen. Dat, wat se ubidden, ass vun der Technik hier exzellent; dat soen ech lech ganz kloer. Dat géif ech vum Service hier exzellent fannen, wann net déi Froen hannendru wäeren, déi den Här Wagner opgeworf huet, vun der Scheinselbstständigkeit a vun der Sécurité sociale a vu Steiere bezuelen. Da wär dat eng super Saach, déi sech och doudsécher kéint duerchsetzen.

A si wäert sech och duerchsetzen, well ech mengen, datt déi Froen ugefaangen hunn, diskutéiert ze ginn, a sech iergendwann eng Kéier och léisen. Ech wëll just soen: Litauen huet zum Beispill eng Léisung fonnt. Litauen huet elo eng Gesetzgebung - ech hu mer déi och schonn ugekuckt - op den Instanzwee bruecht, wou déi Froen do all positiv geléist sinn a wou awer esou Serviceleeschungen wéi déi do kënnen ugebuede ginn.

Hannendrun - dat dierf ee jo och net vergiesen - kënnt eppes aneres, eng aner Technik, déi - an dat muss ee soen - den Taxisecteur souwisou wäert revolutionéieren: autonoomt fueren. Ech wëll lech soen: Wat geschitt an zéng Joer? An zéng Joer hutt Der de selbstfuerenden Auto. A wann Der de selbstfuerenden Auto hutt, dann ass natierlech dat heiten eng ganz aner Diskussioun. An duerrfir kann déi Gesetzgebung, déi mer haut hei maachen, nëmmen eng Transitiionsgesetzgebung sinn an déi wäert permanent missen adaptéiert ginn; se wäert evoluéieren an deenen nächste Joren.

An duerrfir maachen ech dat och léiwer an ech déiféieren och all déi Leit, déi de Moment aus der Héft erausschéissen a séier Léisunge wëlle proposéieren, datt se sollen oppassen, wat se maachen, well eben dat heiten an engem risego Wandel ass a risego Changement wäerte kommen. An deene musse mer ons alleguerte stellen: Mir hei, déi musse reglementéieren, also d'Chamber, d'Regierung, déi d'Gesetz musse maachen, mä och de Secteur dobaussen. Och d'Taxigesellschaften musse sech dorobber astellen, well - wéi huet schonn e be-



rüünten Här gesot, wéi d’Mauer gefall ass? -: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Merci och. Mir wärem um Enn vun eiser Diskussioun ukomm a mer géifen direkt ofstëmmen iwwert de Projet de loi 6588.

Vote sur l’ensemble du projet de loi 6588 et dispense du second vote constitutionnel

An d’Ofstëmmung fänkt un. Fir d’Éischt déi perséinlech Stëmmen. Dann d’Procuratiounen.

An d’Ofstëmmung ass elo eriwwer.

(Interruption)

D’Motioun kënn eréischt.

► **Mme Viviane Loschetter (déi gréng).**- War dat d’Motioun?

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Neen, et ass de Projet de loi.

(Brouhaha général)

Also gleeft mir, net der Maschinn!

► **M. Alex Bodry (LSAP).**- De President zielt!

► **Une voix.**- Den Här President ass méi staark wéi d’Maschinn.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Mä Dir hutt nach kee selbstfuerende President.

(Hilarité)

► **Une voix.**- Obwuel...

(Hilarité, brouhaha et concertation interne)

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Meng Maschinn huet schonn ofgeschalt. Gutt, dass de Generalsekretär d’Resultat op Pabeier huet. Mir hunn 58 Participatiounen um Vott an de Projet de loi 6588 ass ugeholl mat 51 Jo-Stëmmen, 2 Abstentionen a 5 Nee-Stëmmen.

Résultat définitif après redressement: le projet de loi 6588 est adopté par 53 voix pour, 3 voix contre et 2 abstentions.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher (par Mme Sylvie Andrich-Duval), Félix Eischen, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf (par Mme Diane Adehm), Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaesch (par M. Félix Eischen), MM. Aly Kaes, Marc Lies, Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz (par M. Claude Wiseler), Serge Wilmes, Claude Wiseler, Michel Wolter et Laurent Zeimet;

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten (par Mme Cécile Hemmen), Mme Claudia Dall’Agnol (par M. Alex Bodry), MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur (par M. Eugène Berger), M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps (par M. André Bauler), Claude Lamberty, Edy Mertens et Mme Lydie Polfer (par M. Lex Delles);

MM. Claude Adam, Gérard Anzia, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter et M. Roberto Traversini.

Ont voté non: MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Se sont abstenus: MM. Marc Baum et David Wagner.

Ass d’Chamber bereet, d’Dispens vum zweete Vott ze ginn?

(Assentiment)

Merci. Dann ass dat esou décidéiert.

Motion

Ech ginn dervun aus, dass mer d’Motioun, déi den Här Wilmes abruecht huet a fir déi ech eng allgemeng Zoustëmmung hei an der Chamber a bei der Regierung festgestallt hunn, duerch Handophiewe kënnen unhuelen.

(Assentiment)

Vote sur la motion 1

Da géif ech alleguer déi, déi derfir sinn, bieten, d’Hand ze hiewen.

Géigeprouf: Wien ass dergéint? Wann ech gelift dohannen an der zweeter Rei, den Aarm erof,...

(Hilarité générale)

...wann Der net dergéint sidd!

(Interruptions)

Also Géigeprouf: Wien ass dergéint? Si follegen.

A wien enthält sech?

Bei zwou Enthalungen ass d’Motioun ugeholl. Ech soen lech Merci.

(La motion 1 de M. Serge Wilmes est adoptée à main levée avec les abstentions de la sensibilité politique déi Lénk.)

Här Generalsekretär, ech hu jo d’Dispens gefrot?

(Assentiment)

Da géife mer zum nächste Punkt, wat och dee leschte fir haut ass, iwwergoen.

(Brouhaha général)

Wann ech gelift! Dat ass de Projet de loi 6645 iwwert d’Promotioun vum kombinéierten Transport. An d’Wuert huet elo direkt de Rapporteur, den honorabelen Här Roger Negri.

5. 6645 - Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Rapport de la Commission du Développement durable

► **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.**- Här President, Dir Dammen an Dir Härën, de Wuerentransport a genomte Containeren huet den Avantage, dass dës souwuel mam Camion, mam Zuch oder mam Schëff transportéiert kënnen ginn an domat vun engem vun deenen dräi genannten Transportträger op ee vun deenen zwee anere kënnen ëmgeluede ginn.

(Brouhaha)

Dat Ganzt geschitt als Transport combiné, wou d’Containeren op enger agreéierter Plate-forme intermodale oder multimodale ëmgeluede ginn. Hei am Land hu mer zu Beetebuerg eng Eisebunnplate-forme intermodale niewent dem Beetebuerger Eisebunnstriage vu Waggonen, wou virun allem de Moment jo e gigantische Projet op 33 Hektar realiséiert gëtt...

(Brouhaha)

...tëschtent Beetebuerg an Diddeleng als nei modern Plate-forme intermodale...

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Et héiert een de Rapporteur relativ schlecht.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).**- E schwätzt e bësse lues.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.**- Här Rapporteur, Dir hutt d’Wuert.

► **M. Roger Negri (LSAP), rapporteur.**- Villmools Merci.

...als nei modern Plate-forme intermodale tëschtent Camion an Zuch, déi mer hei an der Chamber a verschidde Etappe gestëmmt hunn, mat engem Gesamtkäschtepunkt vun 220 Milliounen Euro. Eng aner Plate-forme multimodale besteet hei am Land am Hafen zu Mäertert, wou souwuel vum Schëff op de Camion oder den Zuch transbordéiert ka ginn an ëmgedrëit.

D’Zil vum Projet de loi vun haut ass et, eng legal Basis fir eng nei staatlech Subventioun ze schafen, déi d’Transporteuren encouragéiere soll, vum Transport combiné ze profitéieren an hir Wueren iwwer méiglechst laang Strecke mam Zuch oder mam Schëff amplaz mam Camion iwwert déi gesamt Distanzen ze transportéieren.

Dës Subventiounen sollen net nëmmen dozou bäidroen, dass déi Infrastrukturen, déi mer hei am Land zu Beetebuerg an zu Mäertert ausgebaut hunn, besser genotzt ginn, mä déi Hëllef sinn och am Kontext vun der europäescher Transportpolitik ze gesinn.

De fräie Wuerentransport ass ee vun deene ganz grouse Sujeten um Niveau vun der Europäescher Unioun. An deene leschte Jorzéngte goufe grouss Ustrengungen ënnerholl, fir d’Mobilitéit ze verbessern. An et goufe vill Suen a Verkéiersinfrastrukture gestach. Eng gutt Verkéiersinfrastruktur ass och eng wichteg Viraussetzung fir d’Economie. Dës Mobilitéit huet awer net nëmme positiv Säiten. Den Transportsektor verbraucht vill Energie a verursaacht déi meeschten Ëmweltschied vun CO₂-Emissiounen.

Tatsächlech mécht an der EU de Wuerentransport ronn 40% vun den CO₂-Emissiounen am Transportsektor aus. Wa mer elo also eise Klimaziler wëlle gerecht ginn, muss et eis onbedéngt geléngen, beim Wuerentransport eng däitlech Verbesserung erbäizeféieren. Déi Erkenntnis ass net nei an et gi scho laang Efforte gemaach, fir een Deel vun Wuerentransport vun der Strooss op d’Schinn oder op d’Schëff ze verleeën, mä d’Resultater si bis elo net zefriddestellend.

Laut enger ëmfaangräicher Etüd vun 2015 mécht de Fret, de Gütertransport, deen iwwert d’Schinn transportéiert gëtt, an der EU nëmmen 22% vum gesamte Wuerentransport aus. Potenzial ass laut der Etüd awer duerchaus do, virun allem wann ee sech d’Situatioun an Nordamerika ukuckt, wou d’Situatioun an den 80er Joren äänlech schlecht war wéi an der EU a wou den Trend awer komplett ëmgedrëit

konnt ginn. Den Undeel vum Schinnentransport ass do entre-temps bal duebel esou grouss wéi an der EU.

Déi Etüd gëtt och eng ganz Rei vun Erklärungen, wéisou den Transport combiné an der EU esou wéineg Succès huet. A vill vun deenen Ursaache sinn och scho laang bekannt. Dat betrëfft souwuel technesch Aspekter wéi eng mangelnd Interoperabilitéit duerch schlecht ofgestëmmt international Politicken, déi trotz ëmmer méi detailléierten EU-Regelen ëmmer nach net derfir suergen, dass den Zuchverkéier uerdentlech iwwert déi verschidde Landesgrenzen zirkuléiere kann.

En Hauptargument ass a bleift awer de Präis vum Transport. Well mer hei eis an engem Bërich vun enger kommerzieller Dëngschtleeschung befannen, kënnen d’Memberstaaten och nëmmen indirekt drop awierken, fir wat fir en Transportmëttel déi betreffen Transporteure sech entscheiden. An do schneit den Transport combiné mat Containeren noutgedronge méi schlecht of, well en eng Rupture de charge huet, also ënnerwee ëmgeluede muss ginn. Wann d’Containeren vum Camion op den Zuch oder d’Schëff ëmgeluede muss ginn, geet Zäit verluer. Et brauch ee méi Personal an déi néideg Plattformen, mat Kranen an esou weider, wou d’Containeren och da kënnen ëmgeluede ginn. Besonnesch bei relativ kuerze Strecken ënner 300 km ass de Surcôt iwwerproportional héich.

De Projet de loi huet deemno als Zil, déi Méikäschten an domat de Wettbewerbsnodeel duerch eng staatlech Bähilëf ze kompenséieren. Lëtzebuerg huet e ganz besonneschen Interessi dorunner, well mir an der EU eng zentral Lag hunn an équipéiert si mat deenen néidegen Infrastrukturen, mam Container-Terminal zu Beetebuerg a mam Mäerterter Hafen, fir dës Zort vun Transport an Dëngschtleeschungen unzebidden. Dat ass och kohärent mat eiser nationaler Strategie, fir zu Lëtzebuerg de Logistiksektor auszebauen.

D’Hëllef ginn direkt un den Operateur a sollen esou säi Choix zum Transportmëttel mat Containeren hi veränneren. Fir dass dës Subside konform si mat den EU-Regelen iwwert d’Aides d’État, mussen eng Rei vu ganz prezise Konditiounen agehale ginn. Deen Text, iwwert dee mer de Mëtten ofstëmmen, leet genau fest, wat fir eng Donnéeën en Demandeur muss virléien, fir kënnen e Subsid ze kréien, wat fir prezis Kritäre gëllen, fir éligibel ze sinn, a wéi déi Prozedur ofleeft.

Genau dat war eng Fuerderung vum Statsrot, déi esou am initiale Projet och net erfëllt war, wat erkläert, firwat mer insgesamt dräimol hu missen amendéieren, bis de Statsrot säin definitiven Accord konnt ginn. Am Ufank war virgesinn, eng ganz Rei vu Froen iwwer Règlement grand-ducal ze léisen. De Statsrot huet awer drop bestanen, dass dat net verfassungskonform wier, a verlaangt, dass all déi Prezisiounen an de Gesetzestext kéimen.

Deen ass doduerch däitlech méi laang a komplex ginn, soudass nach zwou Navettë mam Statsrot hu misse gemaach ginn. Dofir huet den Text, deen elo virläit, bal duebel esou vill Artikeléier wéi den initialen Text an ass op alle Punkte prezis an transparent.

Här President, als Rapporteur wëll ech dann domat och elo op déi Hauptprezisiounen vum Gesetzestext agoen, déi ganz technesch sinn. Ech wäert probéieren, esou verständlech wéi méiglech ze bleiwen. Eng Virbemierkung zum europäesche Kontext ass, dass d’juristescht Fundament vun deenen europäesche Memberstaaten, fir eng staatlech Hëllef un d’Transporteuren ze ginn zur Reduktioun vun hiren externe Käschten, wa se Containeren intermodal benotzen, um Artikel 93 vum Traité sur le fonctionnement de l’Union européenne baséiert. Dës staatlech Hëllef gëtt a Form vu Subventions directes ausbezuelt.

D’Subventiounen gëllen, wéi gesot, nëmme fir den Transport vu Containeren, an do dierf och nëmmen eng bestëmmte Form benotzt ginn, fir d’Inter- respektiv d’Multimodalitéit tëschtent Strooss, Schinn a Waasser ze garantéieren, an dat sinn déi sougenannten „20-Fouss-Container“, „twenty-foot equivalent unit“, TEU ofgekierzt. D’Gréisst ass 2,591 m héich, d’Breet 2,438 m an eng Längt vu 6,058 m. Déi gëllen da bei Transportcontaineren international als Unité de transport intermodal, UTI ofgekierzt.

D’Containeren intermodal benotzen heescht, dass den Operateur säi Sëtz um Territoire vun der Europäescher Unioun muss hunn. Intermodal heescht och, den Transbordement, also en Ëmluede vu Strooss, Schinn oder Waasser, muss do stattfanne bei engem bestëmmten Transport vun A no B. Dat heescht net nëmmen en horizontalen Transport an der Distanz, mä och e vertikalen Transport, wat nëmme mat engem agreéierte Container-Terminal per Kran stattfanne kann, wou déi minimal Distanz tëschtent zwee Terminale mindestens 20 km bedroe

muss a wouvu mindestens een entweder op der Eisebunn oder an engem Hafe läit.

Zu Lëtzebuerg hu mir, wéi gesot, bis elo just zwee Container-Terminal, een zu Beetebuerg, de multimodalen Terminal beim Eisebunnstriage, an deen zweeten am Mäerterter Hafen. D’Distanz tëschtent Beetebuerg a Mäertert bedréit ronn 40 km, also iwwer 20 km. En Transporteur, deen also säi Container vu Beetebuerg op Mäertert an ëmgedrëit transportéiere léisst, kënn deemno och an de Genoss hei am Land, am nationalen Transport, vun enger Subventioun. Dat esou wäit zur nationaler Subventioun vun dësem Gesetz.

Fir den internationalen Transport sinn och Subventiounen méiglech. Éischtens op der Eisebunn, wa mindestens 30% vun de Containeren vun engem Zuch zu Lëtzebuerg, spréch Beetebuerg, ëmgeluede ginn. An zweetens um Schëff, wann do och mindestens 30% vun de Containeren an engem Lëtzebuerger Hafen, spréch Mäertert, ëmgeluede ginn, an zousätzlech awer dann nëmmen, wann dat respektiiv Schëff seng Containeren mindestens 150 km wäit transportéiert.

D’Subventiounen mussen och op Ufro vum Transporteur vum Minister geneemegt ginn, an dat an engem Délai vun dräi Méint ab deem Moment, wou den Dossier komplett a konform ass.

Dës Subventiounen gëlle souwuel national fir d’Schinne wéi international fir d’Schinnen an d’Waassertransporter fir d’Joren 2015 bis zum 31. Dezember 2018. D’Gesetz ass deemno och retroaktiv fir d’Joer 2015 gültig. Déi staatlech Aidë mussen all Joer vum Transporteur nei ugefrot ginn, bis zum 15. September fir dat Joer duerno. Dat gëllt natierlech eréischt ab 2017, wou d’Demande ee Mount no der Mise en vigueur vum heitege Gesetz ka gemaach ginn. D’Demande fir d’lafend Joer 2016 mussen och bis de 15. September 2016 dobanne sinn.

Zu där Demande gehéiert, niewent deenen üübleche Koordinaten an Donnéeën, och e prévisionnelle Businessplang vun de geplangte Containertransporter fir déi Joren duerno. D’Netanhale dovun gëtt op Basis vu Kontrollen natierlech och sanktionéiert.

D’Subventiounen belafe sech op der Schinn am nationalen Transport op eng Part fixe an eng Part variable. D’Part fixe ass 1.600 Euro pro Transportorgan, also Zuch oder Schëff, an d’Part variable ass 30 Euro pro UTI, déi virdru genannte genormten 20-Fouss-Containeren.

International bedréit d’Part fixe op der Schinn 1.600 Euro fir eng Distanz ënner 400 km, 1.200 Euro tëschtent 400 an 800 km a 600 Euro fir eng Distanz iwwer 800 km.

D’Part variable besteet aus 30 Euro pro Container fir de vertikalen Transport, also beim Ëmlueden, an 10 Euro fir den horizontalen Transport, fir déi gefueren Distanz. Um Waasserwee beleeft sech d’Part fixe op 3.600 Euro pro Schëff an op 30 Euro pro Container.

D’Subventiounen sinn awer och plafonéiert bis zu engem Maximum vun: éischtens 100% - bon, dat ass kee Plaffong - fir d’Zousazkäschten duerch de Gebrauch vun der Infrastruktur vu Schinn oder Strooss, den Trassekäschte souzeoen; zweetens 50%, fir d’Differenz vun den externe Käschten tëschtent Strooss a Schinn respektiv tëschtent Strooss a Waasser auszegläichen, an drëttens 30% vun de Gesamtkäschte vum Transport.

Här President, de Statsrot huet awer och nach e puer méi generell Bemierkunge gemaach. Ënner anerem huet en op d’Bedeitung vum Flughäfe fir den internationale Wuerentransport higewisen. Hei hätt e sech awer och méi detailléiert Informationen zum finanziellen Impakt vun dëser neier staatlecher Bähilëf gewünscht. Dozou muss ee soen, dass dem Projet, deen déposéiert gouf, eng Fiche financière bäilouch an och en Tableau mat enger Simulation virlouch, wéi deen Impakt kéint ausséinn.

Et ass awer verständlech, dass een net virus ka gesinn, wéi gutt dës nei Mesurë wäerten ugeholl ginn a wéi héich d’Ausgaben dovunner wäerte sinn, wa se herno an d’Realitéit ëmgesat ginn. Bon, dat sinn eben Erfahrungswärter, déi sech am Laf vun der Zäit erginn. An et schéngt mer deemno selbstverständlech, dass d’Effikasitéit vun dëser neier Mesure no enger gewëssener Zäit evaluéiert muss ginn.

Här President, ech géif mäi Rapport ofschléisse mat der Iwwerzeegung, dass de Wuerentransport esou vill wéi méiglech vun der Strooss op den Zuch an/oder op d’Schëff verluecht muss ginn.