



D'Chambre des Fonctionnaires et Employés publics seet: «La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics exprime son désaccord avec les choix idéologiques proposés par la Commission européenne en matière budgétaire.»

Soll Lëtzebuerg ieren d'Regele vum Stabilitéits- a Wuesstumspakt net méi respektéieren? Et gi genuch Beispiller an Europa, déi weisen, wéi schwéier et fir Länner gëtt, déi sech net un déi europäesch Regeln halen, a wéi schwéier et herno ass, dorausser erauszekommen, a wivill Abousse se dann an hirer Souveränitéit hunn. Déi europäesch Regeln hëllefen eis iwwrengens, fir kredibel dobaussen opzetrieden.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances.** - A sengem Rapport recommandéert den Här Kox, d'Iddi opzegraifen, déi ech am Oktober hei och erwänt hat, d'Diskussioun iwwert d'pluriannuel Orientatioun vum Budget och am Sënn vum europäesche Kalenner an d'Fréijoer ze verleeën. Ech zitëieren aus dem Rapport: «- prévoir un débat spécifique autour de la programmation budgétaire pluriannuelle afin de souligner davantage les grandes orientations budgétaires à moyen terme et faciliter ainsi la consultation et l'implication de toutes les parties prenantes dans l'élaboration du Plan national de réforme.» Ech freeë mech, dass déi Iddi esou positiv opgehall ginn ass vum Rapporteur, mä ech mengen, dass déi Iddi en général och wierklech gudden Uklang fënnt.

Ech kommen elo zum drëtten Deel vu menger Presentatioun. Et ass e Budget vun der Solidaritéit, nieft engem Budget vun der Kontinuitéit a vun der Zouverlässegkeet, e Budget vun der Solidaritéit a vum sozialen Triple-A, wat mer erlaabt ze soen, dass dee sozialen Triple-A jo och d'grouss Iwwerschrëft war vun eiser Présidence vun der Europäescher Unioun. A mir hunn och do eng Rëtsch jalone gesat.

A sengem Rapport sträicht den Här Kox eraus, an dat fret mech, dass d'Dépensé fir Politique pour personnes âgées, Politique de solidarité a Politique pour personnes handicapées weider eropginn. Dat ass richtig.

De Chômage bleift e Problem. Mir hunn zwar an de leschte Méint festgestallt, dass en erofgeet, dass en elo ënnert déi 7%-Schwell kënnt, wou e laang stoe bliwwen war, an doriwwer solle mer eis freeën. Mä trotzdem, mat deenen héije Croissance-Tauxen, déi mer hunn, kéint ee sech erwaarden, dass de Chômage méi erofgeet. Firwat geschitt dat net?

Eh bien, well déi Leit, déi am Chômage sinn, net déi richteg Qualifikatiounen hunn, fir Aarbechtsplazen ze fannen, déi um Marché disponibel sinn. Dofir wäert d'Regierung, esou wéi de Minister Meisch dat och mécht, weider massiv an d'Éducation an an d'Weiderbildung investéieren, fir dass déi jonk Leit besser kënnen eng Aarbechtsplaz fannen, well se dann och besser virbereet sinn.

Ech wëll och nach eng aner Kéier an den Detail goe vun all deene Mesuren, déi geholl gi sinn am Intérêt vun deene Schwächsten an eiser Gesellschaft. Ech denken do un d'Investitiounen an de soziale Wunnengsbau, un d'Subvention loyer, déi d'nächst Joer fir d'Éischt applizéiert gëtt an déi 28 Milliounen kascht, an den Zouwuess vun de Käschten an de Chèque-services, déi 12,5% an d'Luucht ginn. Am Résumé kann ee soen, dass d'Sozialleeschtinge bal d'Halschent vun eisem Budget anhuelen!

Vereenzelter werfen der Regierung vir oder ënnerstellen hir, dass sozialen Ofbau géif gemaach ginn, ënner anerem d'Chambre des Salariés. An Zäiten, wou d'Dépensé 4,8% eropginn, ass dat eng erstaunlech Aussol! De Statsrot schreift: «Toute affirmation selon laquelle le Gouvernement pratiquerait une rigueur excessive, voire une politique d'austérité, ne correspond pas à la réalité observée.» De Rapport vum Här Kox confirméiert dat och explizitt.

Au contraire ginn et aner Stëmmen, wéi d'Chambre de Commerce, d'Cour des Comptes, déi verlaangen, et soll méi gespuert ginn, och an deem Domän. Eh bien, dat wäerte mer net maachen. Mir sinn och hei an der gëllener Mëtt.

Zur Solidaritéit gehéiert och Steiergerechtegkeet. An den Avisen, besonnesch deem vum der Banque centrale, steet vill iwwert d'Steierreform. Déi eng, zum Beispill d'Cour des Comptes, fäerten, d'Steierreform kéint ze generéis ginn an den Équiliber vum Budget a Gefor setzen. Déi aner fäerten, si kéint net generéis genuch ginn a besonnesch de Mëttelstand géif net genuch entlaascht ginn. Dat sinn alles interessant Iwwerleeungen. Déi wäerte mir mat an d'Aarbechten afléisse looszen.

Mä haut ass d'Steierreform net de Sujet. Mir sinn amgaang, op där wichtiger Reform ze schaffen, an amgaang, d'Konture festzeleeën.

Ee Punkt vun der Fiskalitéit ass zwar am Budget 2016 dran, dat ass dee vun der Régularisation fiscale. Ech wëll hei ganz kloer ënnersträichen, dass dat keng Amnestie ass, contrairement zu deem, wat behaupt gëtt, a contrairement zu deem, wat och a villen anere Länner gemaach ginn ass. Firwat nenne mer dat eng Regularisatioun?

Eh bien, well d'Leit d'Geleeënheet kréien, hir Steieren op déi zéng lescht Joren ze regulariséieren. Dat, wat se vergiess hunn ze deklaréieren, kënnen se da maachen a si bezuelen dann eng Strof vun 10% am Joer 2016 an am Joer 2017 eng Strof vun 20%. Da sot Der mer: Wou ass dann do den Intérêt? Eh bien, den Intérêt ass, dass een net op d'Gericht geet, dass keng penal Strof derbäikënn. Dat ass dat Element, wat den Ennerscheid mécht a wat d'Leit soll encouragéieren, sech ze regulariséieren.

Déi Mesure ass sënnvoll. Déi ass eiser Zäit ugepasst. Déi kënnt an engem Moment, wou Lëtzebuerg elo den Échange automatique vun Informatiounen mat Europa mécht. An an engems maache mer hei eng Initiativ, déi ënnersträicht, dass och zu Lëtzebuerg, wéi an allen anere Länner, d'Évasion fiscale, d'Steierhannerzéiung, net gewënscht ass an net gedult ass. Mir sinn also doranner och wéi an der Transparence fiscale haut e Land wéi déi aner.

Wat méiglech Recetten ugeet vun dëser Mesure de régularisation fiscale, hu mir ganz einfach an de Budget „null“ agesat, well mer guer net wëssen, wat do op eis duerkënn, a well mer d' Règle de prudence budgétaire wëllen hei applizéieren.

Solidaritéit ass och d'Solidaritéit tëschent de Generatiounen. Den Här Kox huet a sengem Avis ganz grouse Wäert op de Volet vun der Nohaltegkeet vun eise Statsfinanze geluecht. Och d'Diskussioun am Ufank vum Mount, déi mer haten op Basis vun der Interpellatioun vum Här Gibéryen, huet gewisen, dass dat fir Lëtzebuerg e Schlëssel ass. Mir mussen derfir suergen, dass mer fir déi nächst Generatioun net e Scholdebierg hannerloossen. Dofir hu mer och als Regierung d'lescht Joer schonn de Fonds souverain gegrënnt. A mir wäerten deen och d'nächst Joer normal alimentéieren.

Eng Fro bleift en Damoklesschwäert, obwuel d'Damoklesschwäert vläicht e bësse wäit ewech ass, dat ass d'Nohaltegkeet vun eise Pensiounen. Mir wäerten 2016 d'Analys vun der Reform vun 2012, Här President, kucken, fir ze rechnen, ob déi Reform, déi gemaach ginn ass, hir Friichten dréit, an eis Assurancé gi fir d'Zukunft.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, esou wéi ech schonn am Oktober gesot hat, hunn ech an deem heite Budget fënnf Prioritéite gesinn an ervirgestrach:

1. de Wuesstum ënnerstëtzen,
2. investéieren am Intérêt vum Bierger,
3. de Sozialstat weider stäerken,
4. de Klimawandel eescht huelen,
5. Solidaritéit weisen iwwer eis Grenzen eraus.

De Wuesstum ënnerstëtzen a vill investéieren am Intérêt vun de Bierger, dat ass quasiment unanimement vun allen Avisé begreist ginn. 2014 op 2015 sinn d'Investisementer schonn 18% eropgaangen a si wäerten elo 2016 nach eng Kéier 15% an d'Luucht goen. Dat ass Rekordniveau! Mir sinn an Europa dat Land, wat am Prozentsatz am zweetmeeschten investéiert, no Estand. Dat ass eng Politik, déi international exemplaresch ass an déi och vun der EU an aneren internationalen Organisatiounen begreist gëtt.

De Gros vun deenen Investisementer, vun deenen 2 Milliarden 249 Milliounen, ass am Transport en commun, besonnesch beim Zuch, Ëmweltpolitik, besonnesch beim Waasserschutz, Recherche, wou mer wëllen den Deel vun der Recherche publique an d'Luucht schrauwen, an awer och d'Diversifikatiounspolitik, wou ech do eng Neiegkeet hu par rapport zu menger Ried am Oktober, an dat ass, dass mer en House of FinTech 2016 wäerte grënnen.

D'Prioritéit 3, déi vun de Sozialstat weider stäerken, hunn ech elo schonn am Detail virdru beschriwwen. Dat ass ongeféier d'Halschent vun eisem Budget.

Déi 4. Prioritéit, e puer Wuert dozou, dat ass natierlech dee ganzen Défi vum Klimawandel. Do hu mer jo zu Paräis elo e Succès kënnen enregistrieren. An ech géif gär d'Geleeënheet benotzen, fir der Ministesch Dieschbourg an dem Statssekretär Camille Gira ze félicitéieren fir déi Aarbecht, déi se do gemaach hunn am Numm vun der Europäescher Présidence. Ech hu ganz vill Luef héieren iwwert d'Roll, déi Lëtzebuerg gespillt huet. A mir kënnen houfreg sinn, dass Lëtzebuerg do als gudden a wichtige Partner konnt zum Succès bäidroen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances.** - Déi Engagementer, déi mir international geholl hunn, ginn heiheem direkt konkret ëmgësat. Dofir geet eis Dotatioun fir den Ëmweltfong an d'Luucht, a mir sinn eent vun deene Länner, wat am meeschte fir de Klimaschutz ausgëtt, 240 Euro pro Kapp. Ech freeë mech, dass mer iwwert déi Politik e grouse Konsens zu Lëtzebuerg hunn. An et beweist och, dass mer um richtege Wee sinn, dass ënner anerem eng Chambre des Métiers an dësem Kontext an hirem Avis eis Efforten als Regierung ënnersträicht, fir d'Rénovation énergétique an den nohaltege Bau ze ënnerstëtzen.

Leschte Punkt ass natierlech d'Solidaritéit iwwer eis Grenzen eraus. Säit dem Dépôt vum Budget waren natierlech déi grausam Uschléi zu Paräis a säit dem Budgetsdépôt ass d'Migratiounskris nach ëmmer méi kloer a méi heftig ginn. A ganz Europa an och zu Lëtzebuerg wäert an Zukunft méi a Sécherheet investéiert ginn. An dat wäerte mir och als Lëtzebuerg maachen. Dëst si keng Zäiten, fir egoistesche ze sinn. An dëst sinn och keng Zäiten, fir d'Entwécklungshëllef zréckzeschrauwen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances.** - An dat wäert mäi leschte Punkt sinn: Mir wäerten d'Entwécklungshëllef bei 1% vum Revenu national brut halen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Pierre Gramegna, Ministre des Finances.** - Dat sinn iwwer 340 Milliounen Euro d'nächst Joer.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech si frou iwwert déi konstruktiv Avisen, déi mer kruten, an iwwert deen déiwen an interessante Rapport vum Här Kox. An ech wäert mat grousem Intérêt dës Debatte verfollegen.

Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci dem Här Finanzminister.

Wéi ofgemaach komme mer de Mëtten un d'Diskussiounen a mir géifen elo zu eiser normaler legislativer Aarbecht iwwergoen. Mir kommen elo zum Projet de loi 6715, eng Ofännerung iwwert d'Gesetz iwwert déi technesch Autoskontroll. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. An d'Wuert huet elo direkt d'Rapportrice, d'Madamm Josée Lorsché.

3. 6715 - Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Rapport de la Commission du Développement durable

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, mam Projet de loi 6715 kënnt et zu enger weiderer Modifikatioun vum Gesetz vum 14. Februar 1955, wat de Verkéier op allen ëffentleche Stroosse regelt. Et ass also e Gesetz, wat 60 Joer um Bockel huet a scho méi wéi eemol modifizéiert ginn ass.

Méi speziell geet et haut drëms, de Contrôle technique vun de Gefierer besser ze organiséieren an zur gläicher Zäit dräi europäesch Direktiven aus dem Joer 2014 ëmzesetzen. Si bezéie sech allen dräi op den europäesche Paquet Contrôle technique.

Wéi Dir wësst, gëtt de Contrôle technique hautdesdaags vun der SNCT, der Société Nationale de Contrôle Technique, duerchgefouert. Insgesamt ginn et dräi Kontrollstatiounen am Land, eng zu Sandweiler, eng zu Esch/Uelzecht an eng zu Wëlwerwol, mat enger Annex fir Camionen zu Biissen. Well dës Statiounen, dat wësst Der och, ganz oft iwwerlaascht sinn a wéinst laange Waardezäiten ëfters an der Kritik stinn, huet d'Regierung am Koalitiounsaccord vum 2013 festgehalten, de ganze System op de Leescht ze huelen an ze verbesseren.

Nodeems an der Vergaangenheet schonn eng Rei Verbesserungen um System virgeholl gi waren, wéi ënner anerem d'Verlängerung vun den Öffnungszäiten, d'Installatioun vun zousätzleche Spuren, d'Méiglechkeet, liicht motoriséiert Gefierer an de Garage kontrolléieren ze looszen, geet et also bei dësem Gesetzesprojet ëm weider Erliichterungen. Ëm Erliichterungen, déi de System méi kulant an accessibel solle maachen, ouni awer en negativen Impakt op d'Sécherheet vun de Gefierer an op hir Emisiounsnormen ze hunn. Well technesch Sécherheitsmängel de Grond vu schwéieren Accidenter kënnen sinn, ginn d'Exigenzen um Niveau vun der Sécherheet souguer mat dësem Projet de loi nach verschäerft.

Domat kommen ech bei déi konkret Ännerungen, déi mat dësem Projet de loi an d'Wee geleet ginn. Engersäits bezéie se sech op d'Périoritéit vun der Kontroll, anersäits op d'Ouverture vum Marché fir aner Organismes de contrôle.

Um Niveau vun der Périodicitéit si sechs grouss Modifikatiounen virgesinn:

Éischtens gëtt de Contrôle de conformité, dee bis haut fir d'Immatrikulatioun vun engem neie Gefier virgeschriwwen war, ofgeschaaft. Dat heescht, an Zukunft ass et net méi néideg, mat engem neien Auto an enger Kontrollstatioun ze passéieren. D'Immatrikulatioun mécht sech an Zukunft op Basis vun engem Dossier, deen iwwer Courrier postal oder électronique un d'SNCA geschéckt gëtt an duerno iwwer Recommandé oder bei der SNCA an Empfang geholl ka ginn.

Zweetens gëtt déi éischt technesch Kontroll net méi no 3,5 Joer fälleg, mä eréischt no 4 Joer.

Drëttens steet bei normalen Autoen, Motorieder a Remorquë mat engem Gewicht tëschent 750 a maximal 3.500 kg eréischt 2 Joer no der éischter Kontroll eng zweet Kontroll um Programm, also net méi wéi haut no engem Joer. No enger Lafzäit vun insgesamt 6 Joer ass dann eng järelech Kontroll virgesinn. Haut ass déi, wéi Der wësst, no 4,5 Joer fälleg.

Déi véiert Modifikatioun um Niveau vun der Périodicitéit betrëfft d'Remorquen, déi net fir den Transport vu Persounen destiniéiert sinn an e Gewicht vun ënner 750 kg hunn. Hei gëtt d'Kontroll ganz einfach ofgeschaaft, well dës Gefierer net iwwer technesch Elementer, wéi zum Beispill Bremsen oder aner Elementer, verfügen.

Dann déi fënneft Modifikatioun: Hei gëtt d'Dispositioun ofgeschaaft, datt Autobussen, Autocaren, Camionen, Trakteren oder Semitraktere vu Remorquen, déi geluede méi wéi 3.500 kg kënnen errechen, all 6 Méint kontrolléiert musse ginn. Hei gëtt d'Périodicitéit op 1 Joer verlängert, woumat de Fuerderung vun de Gewerkschafte Rechnung gedroe gëtt.

Sechstens: Da gëtt déi järelech Frequenz vun Autoschoulen a vun de Locatiounsween, déi iwwer Locatiounsfirmer an ouni Chauffeur kënnen gelount ginn, ofgeschaaft. Dës Autoe gi mat deenen anere Gefierer gläichgesat.

Ee Punkt, deen nei definéiert gëtt, bezitt sech op d'Oldtimer, an anere Wieder op d'Véhicules historiques, déi an de betraffene Kreesser fir eng Rei Diskussiounen a Froe gesuergt hunn. Hei trëtt eng europäesch Dispositioun a Kraaft, déi d'Konditiounen festsetzt, ënnert deenen en Auto als Véhicule historique unerkannt gëtt. Et handelt sech dobäi ëm déi Kategorie vun Autoen, déi 30 Joer al sinn op d'mannst, an hirem Originalzustand bliwwen sinn an déi och haut net méi produzéiert ginn.

Ech weess net, wivill Leit vun lech esou een Oldtimer hunn, mä et ass eng interessant Diskussioun gewiescht och an der Kommissioun. Well dës Autoen an éischer Linn als historesche Patrimoine ugesi ginn a kaum am Alldag benotzt ginn, brauchen d'Ween, déi virum 1. Januar 1950 ugemellt gi sinn, och an Zukunft net kontrolléiert ze ginn.

Aner motoriséiert Gefierer, déi vun der Kontroll entbonne ginn, si sämtlech Gefierer, deenen hir maximal Vitesse ënner 25 km/h läit, grad wéi aner modern Gefierer wéi Segway, Scooter, E-Bike, motoriséiert Go-Karten oder motoriséiert Rollstill, där et der ëmmer méi ginn. Dës Gefierer brauchen och an Zukunft net méi enregistriert ze ginn, wat natierlech eng administrativ Vereinfachung fir d'Biergerinnen an d'Bierger wäert duerstellen.

Sämtlech Detailer zu den Échéancen a Konditiounen fannt Dir am Artikel 3 vun dësem Projet de loi, deen den Artikel 4bis vum Gesetz vum 14. Februar 1955 modifizéiert. E ganz iwwersiichtlechen Tableau mat de Bestëmmungen wäert Dir och um Site vum MDDI fannen, deen do wäert publizéiert ginn. A fir déi, déi ganz presséiert sinn, ass schonn en Dokument prett, wat ech lech dann emol beispillhaft wëll iwwerreechen, wann Der wëllt wëssen, ëm wat et hei speziell geet.

(Mme Josée Lorsché dépose une documentation sur le bureau de la présidence.)

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci.

► **Mme Josée Lorsché (déi gréng), rapportrice.** - Ech kann lech och eng Mail maache mat alle Bestëmmungen. Et ass wierklech relativ komplizéiert an detailléiert, soudatt ech elo net op all Detailer kann agoen.



Ech kommen dann zum zweete Volet, Här President.

Nieft de beschriwwenen Ännerungen am Beräich vun der Périodicitéit gëtt de Contrôle technique och fir d'Konkurrenz opgemaach. Dat heescht, datt d'SNCT hir Monopolstellung verléiert an aner Organisme kënnen zougelooos ginn, dëst allerdéngs just am Fall, wou se am Aklang mat den europäesche Bestëmmunge stinn a vum Nohaltegkeetsminister agrémentéiert ginn.

Eng Haaptkonditioun ass déi, datt eng Kontrollstation fir sämtlech Kategorië vu Gefierer muss zur Verfügung stoen.

Eng aner wichteg Konditioun ass, datt de Contrôle technique als Haaptaktivitéit oder, wéi am Gesetz ausgedréckt, „à titre principal“ muss ausgefouert ginn.

Fir den Territoire awer weiderhin ofzedeecken oder besser ofzedeecken, mussen déi eenzel Kontrollorganismen de Garagiste Kontrollinspektoren zur Verfügung stellen, dëst op Basis vun enger Konvention tëscht deenen zwee Partner.

Bei der Aushënnung respektiv beim Réckzuch vun engem Agrément gëtt de Minister vun enger nei geschafener Kommissioun assistéiert, déi iwwerwaache muss, ob d'Dispositione vum Gesetz och wierklech um Terrain respektéiert ginn. Sämtlech Detailer, déi dësen Agrément regelen, fannt Dir och a mengem schrëftleche Rapport.

Wat d'Aushënnung vun de Certificats de contrôle technique ugeet, esou kënn et och hei zu enger Ännerung. Hautdesdaags läit dës Kompetenz bekanntlech an den Hänn vum Nohaltegkeetsminister; mam neie Gesetz gëtt den Organisme vum Contrôle technique zoustänneg fir dës Missionen.

Eng weider Ännerung bezitt sech op d'Präisser, déi fir eng Kontroll ze bezuele sinn. Hei kënn et zu enger Liberaliséierung an deem Sënn, datt d'Organismes de contrôle hir Präisser selwer kënnen fixéieren, also net méi wéi haut, wou d'Tariffer duerch e Règlement grand-ducal fixéiert sinn.

Fir d'Qualitéit vun de Kontrollen ofzesécheren ass, wéi scho gesot, virgesinn, datt speziell ausgebild an agréiert Inspektoren fir d'Duerchféierung vun der Kontroll zoustänneg ginn. D'Formation vun dësen Inspektoren leeft iwwert d'Formation professionnelle.

Ech kommen dann zu den Avisen, ugefaange bei zwee Avisa vum Statsrot. Säin éischten Avis datéiert vum 22. Juni 2015 a stoung den 2. Juli 2015 um Ordre du jour vun der Nohaltegkeetskommissioun. Den Avis complémentaire stamt vum 1. Dezember 2015 an ass den 3. Dezember 2015 vun der Kommissioun ënnersicht ginn.

A sengem éischten Avis huet de Statsrot bedauert, datt d'Auteurs vum Projet de loi keng minimal Exigence fir d'Eröffnungszäite vun de Kontrollstationen virgeschriwwen hunn, an der Suerg, datt et weiderhin zu Enkpäss kéim. D'Nohaltegkeetskommissioun huet där Kritik Rechnung gedroen an d'Eröffnungszäiten am Text festgehalen.

Dernieft huet de Statsrot och d'Fro opgeworf, ob eng adequat territorial Verdeelung vun de Stationen mat dësem Projet de loi dann elo wierklech garantéiert kéint ginn. Well d'Liberté d'établissement an dësem Fall awer muss garantéiert bleiwen a well de Stat och déi europäesche Direktiv a puncto Servicer muss respektéieren, huet d'Kommissioun keng Obligation um Niveau vun der territorialer Verdeelung vun de Stationen virgesinn. Derbäi kënn, datt d'Garagiste jo, wéi gesot, op Kontrollinspektoren kënnen zrëckgräifen, soudatt eng gutt Verdeelung iwwert dee Wee wäert méiglech gemaach ginn.

Nieft dëse Remarquen huet de Statsrot och fënnf Oppositions formelles erhuewen. Bezunn hu se sech éischten op d'Tariffer vum Contrôle, zweetens op eenzel Konzepter, déi net kloer definéiert waren, drëtten op d'Informationen, déi eng Demande d'agrément muss enthalen, véiertens op d'Recht op Verteidigung bei all administrativer Prozedur a fënneftens op déi penal Dispositionen, deenen et am initialen Text u Präzision gefeelt huet.

Fir dëse formellen Oppositionen Rechnung ze droen, huet d'Nohaltegkeetskommissioun, wéi ëmmer, eng Rei Amendementer proposéiert. Am Avis complémentaire vum Statsrot koum et allerdéngs zu zwou weideren Oppositions formelles, déi awer séier behuewe waren, well et sech just ëm kleng Formulatiounen gehandelt huet, déi nach hu missen nodréiglech geännert ginn. Am Commentaire des articles vu

mengem schrëftleche Rapport kënn Der Iech e Bild maachen iwwer all déi Amendementer, déi virulouchen an déi des Laangen an des Breeden diskutéiert gi sinn.

D'Chambre des Salariés hirersäits huet d'Ziletzung vun dësem Projet de loi ënnerstrach an huet sech mam neie System averstane gewisen. Hire Avis stamt vum 30. Oktober 2014.

Och d'Chambre des Métiers huet de Projet de loi begréisst an d'Hoffnung ausgedréckt, datt d'Gesetz virum Autosfestival a Kraaft trëtt an engem Land, wou den Auto dem Bierger säi léifstent Kand ass. Dernieft huet d'Chambre des Métiers virgeschloen, de Conseil de la concurrence mat der Fro vu maximalen Tariffer, déi fir eng Kontroll muss bezuelt ginn, ze befaassen. Hire Avis datéiert vum 31. Oktober 2014.

Bleift nach den Avis vun der Chambre de Commerce, deen den 8. Dezember 2014 erakoum. An hirem Avis ass d'Berufskummer der Meinung, datt eenzel Gefierer aus Sécherheetsgrënn méi oft kontrolléiert misste ginn, wéi am Gesetz virgesinn, an datt net nëmmen den Alter vum Gefier, mä och d'Zuel vun de gefuere Kilometer als Kriter soll gëllen. An deem Sënn verweist d'Chambre de Commerce op eng europäesch Etüd, déi am Kader vum Kilométrage a vum grenziwwerscheidenden Informationsaustausch op deem Niveau realiséiert gëtt, a mengt dann och, datt d'Resultater vun där Etüd sollte considéiert ginn.

Léif Kolleginnen a Kollegen, bleift nach ze soen, datt dëse Projet de loi de 4. September 2014 vum Nohaltegkeets- an Infrastrukturminister François Bausch déposéiert ginn ass, an datt d'Kommissioun sech a fënnf Sätzungen domat befaasst huet. An der Sëtzung vum 10. Dezember 2015 huet se mäi Rapport eestëmmege ugeholl.

A wéi ëmmer wéilt ech ofschléissend der Madamm Josiane Pauly an dem Här Guy Heintz vum Nohaltegkeetsministère e grouse Merci fir hir kompetent Berodung an dësem kniwwelen, äusserst kniwwelen Dossier ausdrécken a gi selbstverständlech och den Accord vun der grénger Fraktioun zu dësem Projet de loi, op dee vill Leit mat Schmärze gewaart hunn.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och der Madamm Rapportrice. An d'Wuert huet elo direkt den Här Serge Wilmes.

► Et ass e bësse vill Gegrommels am Sall. Dat stéiert de Riedner bei sengem Virtrag. Also, wann ech gelift, e bësse méi lues! Merci.

Discussion générale

► **M. Serge Wilmes (CSV).** - Merci, Här President. Léif Kolleginnen a Kollegen, ech wëll der Rapportrice villmools Merci soe fir hire Rapport, dee se ëmmer wéi gewinnt ganz detailéiert mécht, wat et engem och dann dee Moment erlaabt, fir net méi mussen op all déi Punkten anzegoen, wat souguer an dësem Fall mer wierklech erlaabt, fir kënnen relativ kuerz ze sinn, souguer méi kuerz wéi eng technesch Kontroll normalerweis dauert, obwuel ee muss soen, datt an de leschte Joren immens vill Efforte gemaach gi si schonn, fir déi Kontrolle méi séier ze maachen. Dat ass och de Fall. Do ginn nach weider Efforte gemaach, fir déi Kontrollen an Zukunft kënnen nach méi ze vereinfachen, nach kënnen méi séier ze maachen, nach méi ze entlaaschten. Dat ass eng gutt Saach.

Dee Projet ass zum Deel scho vun deem viregte Minister jo ausgeschafft ginn, ass dunn iwwerholl ginn, ugepasst ginn. A mir si selbstverständlech mat deem heite Projet d'accord, mir begreissen dat. Wichtig ass, datt et net wäert zulaaschte goe vun der Qualitéit a vun eben der Sécherheet och, wat jo och an dem Projet de loi prezisiéiert ass. Do gëtt et eng Partie Konditionen, déi mussen erfëllt ginn, fir wann een den technesch Contrôle wëllt maachen, och an Zukunft fir déi privat Prestatairen.

Nach eng Kéier: Dat ass fir eis den Haaptpunkt, op deem mer just nach eng Kéier wëllen insistéieren, datt et net därz zulaaschte goe vun der Qualitéit a vun der Sécherheet. Mä soss u sech, grosso modo si mer domadder averstannen.

Ech ginn den Accord vun der CSV-Fraktioun. Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Wilmes. An d'Wuert huet direkt den Här Negri.

► **M. Roger Negri (LSAP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'Éischt wëll ech natierlech der Rapportrice Josée Lorsché e grouse Merci soe fir hir exzellente Rapporten, schrëftlech wéi mëndlech.

D'Autoen, fréier BMW 507, eng DAF 600, Fiat 600, Mercedes-Benz 220 oder Simca

Aronde sinn Autoen aus de 50er Joren. Kuckt ee sech d'Fotoe vun dësen Autoen un, gëtt engem bewosst, wéi eng net nëmmen optesch, mä virun allem och technesch Evolution den Automobillssektor an deene leschte sechs Jorzénge gemaach huet. D'Weiderentwécklung vum Automobil huet sonner Zweifel zum wirtschaftleche Wuelstand vun haut bäigedroen. Gläichzäiteg huet d'Entwécklung vum Automobil awer och eng ganz Rei vu Problemer geschafen, en fonction wéi d'Zuel vun den Autoen op eise Stroosse gewuess ass an nach ëmmer wiisst.

D'Konsequenze vun dëser automobiller Inflation erlieue mir all Dag méi oder manner selwer, oder mir kréie se zumindest iwwert d'Norichte mat: verstoppte Stroossen, Stauen, Zäitverloscht, Stress an esou weider, awer och Accidenter mat vill mënschlechem Leed. A vergiesse mer e puer Deeg, nodeems zu Paräis op der COP21 en historeschen Accord fonnt konnt ginn, net d'Belaaschtung vun der Loft a vun der Émwelt allgemeng.

Dat ursprénglech Gesetz, dat de Contrôle technique beziungsweis d'Immatrikulation vun den Autoe regelt, staamt schonn, wéi gesot, aus dem Joer 1955, also aus dem Joer, wou och déi Autosmodeller, déi ech am Ufank opgezielt hunn, hierstamen an hir Héichzäit hatten.

Et ass deemno net verwonnerlech, dass opgrond vun der beschriwwener Entwécklung dës Reglementation, och wa se tëschenduerch punktuell emol ëmgeännert gouf, net méi den Ufuerderung vun der heiteger Zäit entsprécht. An deem Sënn gëtt mam Projet de loi vun haut d'technesch Kontroll vun den Automobile reforméiert, fir engersäits d'Kontrollstationen weider ze entlaaschten a fir esou de Service fir d'Automobilisten ze verbesseren an anerersäits awer och d'Frequenz vun den obligatoreschen Kontrollen den europäeschen Dispositionen unzepassen. Et ass jo hei scho vun der Rapportrice ugeklungen, dass Lëtzebuerg an dësem Beräich momentan nach ee vun deene contraingnantste Regimier an der Europäescher Union huet.

Als LSAP begreisse mer prinzipiell, dass duerch dës Reform den aktuelle legale Kader spierbar erliichtert an doduerch d'Praxis fir eis Bierger vereinfacht gëtt, andeems nei Autoe bis 3,5 t sech zukünfteg eréischt no enger éischter Kéier no véier Joer, an net wéi bis elo no dräi an engem hallwe Joer, eng zweet Kéier no insgesamt sechs Joer, an net wéi bis elo no véier an engem hallwe Joer dëser Prozedur ënnerzéie mussen.

Wichtig ass et och fir eis als LSAP, dass dës gesetzlech an domadder praktesch Vereinfachungen net de wichtige Impakt vun der technesch Kontroll op d'Sécherheet an de Schutz vun der Émwelt a Fro stellen. Trotz dëser zätlecher Erliichterung vun de Kontrollperiode bleiwen awer weinst der héijer Unzuel vun Autoen d'Waardezäite sécherlech nach ëmmer ganz héich. Dofir sicht de Minister, wann ech dat richtig verstanen hunn, nach no enger zousätzlecher Plaz, fir eng nei Kontrollstation ze bauen. Hei wollt ech de Minister François Bausch froen, ob en eis dozou scho vläicht eventuell e bësse méi Detailer ka soen.

Säit e puer Joer ass et och weiderhi méiglech, de Contrôle technique a bestëmmten Automobillsgaragë maachen ze loosse, wann och zu méi engem héije Präis. An hei wollt ech och eise Minister froen, wéi d'Erfahrung si bis elo dozou an ob herno, wa géif déi nei Kontrollstation gebaut sinn, déi Méiglechkeet, fir och an den Automobillsgaragë weider dës Kontroll zousätzlech maachen ze loosse, bestoe bleift.

An domat, Här President, ginn ech den Accord vu menger Fraktioun a soen Iech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Negri. An d'Wuert huet elo den Här Gusty Graas.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Stroosseverkéier, dee beschäftegt eis jo regelméisseg op verschidde Manéieren hei. Déi motoriséiert Mobilitéit hält nun eben eng speziell Position an eiser Gesellschaft an. Et ass och evident, wann et virun allem ëm den Auto geet, datt dann och d'Emotionen relativ séier héichkommen. A wann een do zrëckkuckt, wat fir Diskussiounen gefouert goufe viru Joren, wéi et zu Enkpäss an deenen eenzelne Kontrollstationen koum, da kann ee sech jo licht virstellen, wéi u sech den Auto nach ëmmer awer trotzdeem an eiser Gesellschaft gesi gëtt. Deemools war net nëmmen Onverständnis, mä zum Deel och Roserei opkomm, well Leit hu misse relativ laang waarden op e Rendez-vous respektiv laang och hu missen an de Kontrollstationen Geduld weisen. Do ass awer do relativ séier och gehandelt ginn an dat war jo och net vun Nodeel.

De Fuerpark insgesamt hei zu Lëtzebuerg ass nach wie vor am Wuessen. Ech wëll e puer Zuelen hei nennen. 2000 hate mer 318.914 Gefierer am Total. 2014 waren dat der scho 431.245, an dovun 363.247 Autoe vun all Genre an 32.933 Camionen a Camionnetten. Ech hunn zwar net méi spéit wéi elo virun e puer Minutte gelies, datt d'Vente vun den Autoen awer dëst Joer an den éischten eelef Méint hei zu Lëtzebuerg ëm 5% zrëckgaange wär, mä nichtsdestotrotz wiisst awer de Fuerpark permanent. Ech wëll och direkt hei aleeedend soen, datt mir als Demokratesch Partei déi Reform hei, wat eng déif gräifend Reform ass, ouni Zweifel, awer begreissen.

Ech mengen, et geet natierlech an éischer Linn hei ëm d'Reorganisatioun vum Contrôle technique, dee jo schonn zënter 1955 obligatoresch ass. Et spiert een, datt hei eng méi liberal Approche geholl gëtt. De Marché gëtt méi opgemaach. Dat sinn natierlech Intentionen, déi bei eis mat Sécherheet net op daf Ouere fallen. Ganz au contraire! Obwuel een awer net därer vergiesse, datt d'Iwwersiicht, d'Opsicht vum Stat awer nach wie vor hei muss garantéiert ginn, well am breetste Sënn vum Wuert geet et jo awer och schlussendlech hei ëm d'Sécherheet an eiser Gesellschaft.

Ech wëll awer och emol eng Kéier e bëssen op d'Position vun der Société Nationale de Contrôle Technique hiweisen, enger Sàrl, déi iwwregens 1963 vum Stat opkaaft gi war. Dat war dunn eng privat Gesellschaft. 1985 goufen d'Statute geännert a se krut den Numm, dee se haut nach huet. Mat der Ouverture och vun der Kontrollstation zu Esch huet d'SNCT dunn eng Rei Aktivitéite vum Service d'immatriculation aus dem Transportministère kritt. 1997 sinn dunn och déi „Reschtkompetenzen“ ausgelagert ginn, zwësche Guillemets - ech weess, et ass en Term, deen net jiddwerengem gefällt -, an dunn ass och souguer dee Service, dee fréier am Ministère war, suppriméiert ginn.

Den 3. Juli 2002 hu mer hei och e Gesetz diskutéiert, wou d'SNCT u sech nach gestärkt gouf, well se zousätzlech Kompetenze krut, wat d'Ausstellung an d'Gestien vum de Führerscheiner ubelaangt. Dat geschitt jo haut dann iwwert d'SNCA. Deemools hunn natierlech eng Rei Leit sech hei dach zimlech opgereegt iwwert dat, wat den Henri Grethen schonn hei richtegerweis virbruecht hat, soudatt se gemengt hunn, et géif ze vill wäit goen an der Privatiséierung. Interessant ass och feststellen, datt den deemolege Fraktiounssprecher vun deene Gréngen an heitegen Transportminister allerdéngs dat begreist hat, déi Initiativ, déi deemools ënnert der CSV/DP-Regierung an d'Wee geleet gi war.

Haut erlieue mer e bëssen eng aner Entwécklung. Haut gesi mer éischer e licht Zrëckschrauwe vun de Kompetenzen vun der SNCT, an zwar, datt mer de Marché, wéi gesot, méi opmaachen.

D'SNCT, déi ronn 450.000 Kontrollen am Joer mécht, muss dobäi feststellen, datt eng 67.000 Autoen Defiziter opweisen, wat jo och eppes ausseet; besonnesch natierlech Problemer um Niveau vun de Pneuen, vun de Bremsen an der Ophängung.

Ech wëll an deem Kontext awer och hei op de Contrôle mobile hiweisen, dee jo zënter 2006 hei op eise Stroosse funktionéiert, dat an Zesummenaarbecht mat der Douane. Ech mengen, eng ganz gutt Initiativ. Iwwregens huet deen Apparat eng héich Renommee. E gëtt och am Ausland sollicitéiert. A wann een och heiansdo matkritt, wat do fir gelunge Saache munchmol bei de Kontrolle festgestallt ginn, da kann een nëmmen hei nach eng Kéier ënnersträichen, datt et gutt ass, datt mer esou en Apparat hunn. An heiansdo wär et och vläicht net schlecht, en nach méi a Betrib ze setzen. Well wann een emol am Stau hält op der Autobunn an et huet een d'Chance oder de Pech, zwësche Schlaange vu Camionen ze stoen an et kuckt een emol heiansdo op deenen hir Pneuen, da ginn engem awer och munchmol d'Dronkenellen aus, ouni datt ech dat elo hei wëll generaliséieren. Mä et muss een allerdéngs ëmmer erëm feststellen, datt et nach eng Rei Defiziter do besonnesch um Niveau vun auslänneschen Transportfirmen gëtt.

Ee wesentleche Punkt ass jo hei, datt elo och d'Garagen zousätzlech Méiglechkeete kréien, wat mir als eng ganz gutt Saach empfinden, datt eben och kënnen an Zukunft Autoen an de Garagë kontrolléiert ginn. Dat ass en zousätzleche Confort och fir d'Autofuerer, fir d'Clienten, an ech mengen, och souguer fir d'Garagen insgesamt. Si kënnen doduerch hir Clienté mat Sécherheet nach méi fidéliséieren.

Mir hunn de Moment eng ronn 90 Inspektoren um Niveau vun der SNCT schaffen. Dofir och meng Fro un de Minister, wann an Zukunft déi zousätzlech Aarbecht op déi Kontrollen zoukënn, ob et mat där Zuel do och duergeet. Richtig ass och, datt nach wie vor eng Forma-



tion continue garantiert muss sinn, well d'Technik vun den Autoe jo permanent evolueert.

Ech mengen d'Gefor, dass elo vill Interessenten hei op Lëtzebuerg kommen, fir Kontrollstationen opzerichten, dierft awer trotzdeem limitéiert sinn, wann een déi Contrainté kuckt, déi awer nach virgesi sinn.

Vläicht e puer kuerz Kommentarer nach zu eenzelnen Dispositionen. Dass een Auto, deen elo frësch aus der Produktioun kënnt, net méi direkt muss op Sandweiler goen, ass, géif ech soen, eng Evidenz. Normalerweis geet ee jo dervun aus, eng Wuer, déi frësch higestallt ginn ass, dass déi net schonn direkt technesch Defiziter opweist.

Mir begrëssen et och, dass elo déi éischt Visitt net méi no dräi an engem hallwe Joer muss sinn, mä dass dat op véier Joer eropgesat gëtt. Änlech Argumenter kann een och uféiere fir d'Eropsetze vu sechs Méint op ee Joer fir Camionen, Autocaren an Autobussen.

Et ass och hei schonn iwwert déi historiesch Autoe geschwat ginn. Effektiv soll een dat net a priori als e Fortbewegungsmittel gesinn, mä et ass u sech e wichteg Bäitrag och zu eisem kulturelle Patrimoine, ouni Zweifel. An dass och do, wéi gesot, Verbesserungen ugestriift ginn, kënne mir nëmme begrëssen.

Wat d'Bestëmmungen ubelaangt, déi ee muss erfüllen, fir kënne en Agrément ze kréien, do gëtt jo ënner anerem och drop higewisen, dass een à titre principal muss déi Aktivitéit ausféieren. Och do wär et vläicht awer wichteg, dass een dat géif nach méi detailléiert duerstellen. Wat heescht dat am Kloertext, deen „titre principal“?

D'Chambre de Commerce huet eng interessant Remarque gemaach. Och déi soll ee sech trotzdeem iwwerleeën. Si huet gesot, et soll een net u sech den Alter vum Auto a priori als Kritär huelen, weéni ee muss an d'Kontroll goen, mä éischter vläicht de Kilométrage. Och dass ass eng Iwwerleeung, déi et derwäert ass, sech vläicht eng kéier doriwwer zousätzlech Gedanken ze maachen.

Ech mengen, als Konklusioun kann een ouni Zweifel hei zrëckbehalen, dass mer e qualitative Sprong maachen, wat d'Gestioun vun dem Fuerpark ubelaangt. Et ass e gutt Gesetz. Et ass eng Combinaison, kann ee soen, zwësche fréiem Maartdenken, rasonablem Handeln, awer trotzdeem och enger Portioun Opsicht vum Stat, déi nach wie vor hei muss garantiert sinn. Bref, insgesamt ass et eng biergerno Reform, déi mat Sécherheet och dobausse wäert op positiv Resonanze falen.

Ech wëll vläicht zum Schluss awer nach eng Remarque maachen. Dat Gesetz staamt aus dem Joer 1955. Dat kléngt ëmmer esou anachronistes. Dofir meng Fro, ob mer net sollen awer, wa mer erm eng kéier un dat Gesetz bastelen ginn, an et wäert jo och keng Éiwegkeet méi daueren, deen Texte coordonné dee Moment vläicht nei nennen an em och méi en adaptéierten Datum ginn. Iergendwéi kléngt dat, wéi gesot, awer ëmmer esou e bëssen aus dem viregte Jorhonnert praktesch, wann een deen Datum do héiert.

Awer onofhängeg dovun nach eng kéier d'Zoustëmmung vun der Demokratescher Partei an awer och de Merci un d'Madamm Lorsché fir hiren exzellente Rapport.

Ech soen Iech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci dem Här Graas. An d'Wuert huet elo den Här Roy Reding.

► **M. Roy Reding (ADR).** - Merci, Här President. Léif Kollegen, mir liewen an engem Zäit-Raum-Kondominium, well et ass e bëselche relativ, wat lues oder séier ass. Den Här Graas huet elo grad gemengt, hei wär séier reagiert ginn op déi Mësstänn zu Sandweiler. Ech nennen et einfach elo emol „Sandweiler“, wéi am Volleksmond. Ech mengen awer, säit ganz ville Jore gi ganz vill Bierger geplot duerch dee Contrôle technique.

Schonn den 31. Oktober 2008 huet eisen ADR-Kolleg Roby Mehlen deemools en parlamentaresch Fro gestallt un den deemolegen Transportminister Lucien Lux, wéi héich hien de Schued, deen eiser Ekonomie entsteet duerch déi laang Waardezäiten, pro Joer géif aschätzen. Op déi Fro hat den Här Lux keng Äntwert. Den Här Mehlen huet och nach gefrot, ob dat, wat hei zu Lëtzebuerg wier mat deem Contrôle technique als Statsmonopol, net géif géint europäesch Wettbewerbsregele verstoussen. Dat huet den Transportminister deemools net esou gesinn.

Ech denken awer, dass deen Text effektiv en organisierte Statsmonopol war. Wann ee seet, de Minister kann e Contrôle technique autorisieren, mä, da mussen folgend Konditione

erfüllt ginn, an dat war notament, dass ee misst landeswäit Pistes de contrôle opbauen - natierlech léisst een dann enger Konkurrenz kee Choix méi.

Mir sinn extrem frou, an duerfir stëmme mer och deesen Text mat grousser Freed, dass dee Monopol hei elo, zumindest emol am Text, gebrauch gëtt an an Zukunft och aner Organisme wéi TÜV oder DEKRA, déi dat och ganz gutt maachen, kënne hei zu Lëtzebuerg de Contrôle duerchféieren. Dat wäert bestëmmt derzou féieren, dass d'Waardezäiten erofginn, dass d'Präisser net an d'Luucht schnellen an dass d'Leit de Choix hunn, och frëndlech zerwéiert ze ginn.

Fir de Rescht gëtt gesot vun der Madamm Rapprtrice, déi effektiv e ganz gudden a komplette Rapport gemaach huet, si huet hir Ried ugefaangen dermat, dass se seet: „Am Regierungsprogramm hu mer décidéiert, déi Problematik do unzegoen.“ Dat mag ganz richtig sinn, mä dat war, wéi d'Direktiv 2014/45 schonn dolouch, dat heescht, et war kloer, dass een dat dote misst ugoen. Et war also elo net eng Heldentat vun dëser Regierung, fir ze soen: „Elo maache mer emol eppes zu Sandweiler.“

Am Contraire! Déi Direktiv gëtt hei iwwerëmgesat, wéi esou oft. Ech hat eigentlech gemengt, mir wieren eis duerch d'Bänk allegueren eens, dass mer géife soen, mir setzen d'Direktiven nach just a minima ëm, „la directive, rien que la directive“, mä hei gëtt alt nees net profitéiert vun deem Spillraum, deen d'Direktiv eis gëtt.

Zum Beispill géif d'Direktiv eis de Spillraum ginn, no deene véier Joer, wann deen éischte Contrôle gemaach gëtt bei den Autoen, op eng Périodicitéit vun zwee Joer ze goen. Aus iergendengem Grund, deen ech net kann novollzéien, gëtt gesot, mir profitéieren dovun nëmme bei der éischter Kontroll, dass heescht sechs Joer, an duerno muss den Auto all Joer an d'Kontroll. Wéi gesot, do hätte mer kënne soen, och duerno all zwee Joer, wat jo alt nees eng kéier méi biurgerfrëndlech gewiescht wär, ouni wierklech d'Sécherheet a Fro ze stellen. Ech mengen, en Auto, deen duerchgeet duerch de Contrôle, dee jo streng ass, an dee verkéierstüchtes ass, deem geschitt normalerweis an deenen zwee Joer näischt, wat dat verhënnert.

Och bei de Voitures historiques: Ech mengen, ech si ganz frou, dass Autoen, déi vu virum 1. Januar 1950 sinn, guer net méi mussen an de Contrôle goen. Mä en Oldtimer ass jo en Oldtimer no 30 Joer, laut Direktiv. Dat heescht, da leie mer bei 1985. An d'Fro ass: Wat ass mat deenen Autoen vun 1950 bis 1985?

Do ass elo eng Périodicitéit virgesi vun zwee Joer. Och dat schéngt mer relativ héich. Well och do gëtt et ganz vill Ween, déi jo nëmme bei ganz speziellen Okkasionen erausgeholl ginn oder am Summer eng kéier spadséiere gefouert ginn. Och do hätt ee kënne, a mengen Aen, méi liberal sinn.

Eppes, wouriwwer guer net geschwat ginn ass, sinn d'Placken. Si gi ganz kuerz ernimmt, dass eben dee System u sech fortgefouert gëtt, dass ee speziell Immatriculationen huet.

Och hei hätt ech mer gewënscht, nach méi eng grouss Liberalitéit un den Dag ze leeën. Wa mer kucken, bei eise belsche Kollegen ass et elo méiglech, souguer Placken ze hunn, déi net an deem sturen alphanumeresche System sinn: zwee Buschtawen, véier Zuelen oder esou. Eng Immatriculation ass jo just do, fir een Auto ze erkennen, wann eppes geschitt, dass een en Auto ka mellen. A firwat sollt dat net och kënne sinn: iergendee Lieblingswuert, den Numm vu mengem Hond oder, wann ech en Unhänger si vun dëser Regierung - wat ech net sinn -, Gambia?

Ech soen Iech Merci.

► **M. Fernand Kartheiser (ADR).** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Do mat si mer um Enn vun der allgemenger Diskussioun ukomm. D'Wuert huet elo direkt den Nohaltegeektsminister, den Här François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.** - Merci, Här President, fir d'Wuert. Fir d'Éischt Merci der Rapprtrice fir hire gudde schréfflechen a mëndleche Rapport an och alle Kollege fir hir Interventionen a virun allem och fir déi breet Zoustëmmung hei. Dat Gesetz schéngt jo dann à l'unanimité gestëmmt ze ginn, wat mech fret.

Et ass e wichteg Gesetz. Et ass e Gesetz, wat fir d'Bierger eppes bréngt. Mä et ass awer och e Gesetz, wat fir d'Betribler vill bréngt. An et ass awer och e Gesetz, dass wëll ech och derbäi betounen, well dass ass net onwichtig, wat awer d'Sécherheet garantiert. Well heiandsdo huet

een e bëssen d'Impressioun, wann ee verschidde Leit héiert hei schwätzen, wéi wann de Contrôle technique just eng Schikan wär fir d'Leit an am Fong bal eppes Iwwerflësseg war an een am beschten hätt, et géif een et ganz ofschafen. Ech wëll awer duerfir drun erënneren, dass esou e Contrôle technique extrem wichteg ass, well et geet drëms ze kucken, dass déi Autoen an engem uerdentlechen Zustand sinn an dass eben d'Stroossesécherheet domat och garantiert ass.

Mä dat awer gesot, wéi gesot, freeën ech mech iwwert déi unanime Zoustëmmung. Ech wëll och soen, dass, wann hei gesot gëtt, d'Regierung hätt hei kee Mérite quasi drun, et wier souwisou eng europäesch Direktiv, déi hätt misse ëmgesat ginn: Dat ass richtig, et ass eng europäesch Direktiv hei hannendrun, mä mir hunn awer hei nach méi légiféiert wéi dat, wat an där Direktiv steet.

Mir hunn insgesamt déi Reform esou ausgeriicht, dass se der Spezifitéit vu Lëtzebuerg Rechnung dréit. An natierlech geet et och drëms ze kucken, dass mer am Service de Contrôle technique nach eng besser Performance kréien, nach méi e Service au client kréien. Ech mengen hei, an dat ass dee wichtigste Punkt mam Gesetz niewent dem Fait, dass natierlech d'Périodicitéiten erofgesat ginn, wat den normale Bierger dobausse elo a priori direkt am meeschten interesséiert, ass et esou, dass mer elo dee Marché komplett hei liberaliséiert hunn. Dat heescht, dass och méi einfach anerer kënne zu Lëtzebuerg, wéi gesot, Contrôle-techniquen opmaachen, sech agrééiere loosse.

A fir dann direkt op déi Fro ze äntwerten, déi gestallt ginn ass, vum Här Negri mengen ech, mat: Wat geschitt, firwat? Wëllt Sandweiler nach vläicht aner Stationen opmaachen, sech méi regional implantéieren? Ma dat huet domadder ze din, well een awer muss dermat rechnen, dass ka Konkurrenz kommen an dass, wann natierlech mer méi no beim Client sinn an de Regionen, bei den Uertschaften, da kënne mer e bessere Service au client maachen. An dat ass natierlech desto méi wichteg, wann ech gär hätt, dass ech meng Clienté bei mir behalen.

Ech mengen, dass ass am Fong de Parallelismus dovunner. Also déi ganz Strategie de Moment vun „Sandweiler“ - fir et dann emol esou ze nennen, wéi dat och gesot gëtt am Volleksmond, wat de Moment net méi grad richtig ass en fonction vun der Struktur, wéi et haut opgebaut ass, mä dass ass egal, da versteet jiddwereen, ëm wat et geet -, déi een also de Moment sech wëllt ginn, dass ass eben, fir ze kucken, sech op déi nei Situation och anzustellen an, wéi gesot, ze kucken duerch verschidde Saachen, déi gemaach ginn, wéi ënner anerem nach weider Stationen, méi regionaler, fir dann nach e bessere Service au client kënne ze maachen.

Ech muss och soen, dass ech iwwerrascht sinn iwwer Aussoen, dass gesot gëtt, mir hätten hei misse oder mir hätten hei sollen „la directive et rien que la directive“ applizéieren, an da gëtt d'Beispill grad geholl beim Privatauto, wou gesot gëtt, véier Joer an zwee Joer an dann all Joer, an do hätt ee sollen all zwee Joer soen.

Ech wëll awer emol eng kéier drop hiweisen, dass no sechs Joer deen Auto da sechs Joer al ass. An et weess een hoergenee - niewent dem Fait, dass zu Lëtzebuerg déi weéngst hir Autoe méi wéi fënnf Joer halen, dass ass emol nach en anerem Aspekt -, mä et ass awer och esou, sechs Joer ass déi Périodicitéit, wou dann d'Autoe wierklech ufänke Problemer, Pépinnen ze kréien a wou et dee Moment och grad ufänkt wichteg ze ginn, dass da Kontrollen eben, dass dann de Contrôle technique gemaach gëtt. Also et geet, wéi gesot, hei ëm Sécherheet an et geet net nëmme drëms, einfach belibeg Périodicitéiten eropzesetzen.

Dann ass och nach gefrot gi vum Här Negri, wat d'Garagen ubelaangt, d'Kontrollen an de Garagen: Dat sinn der haut 28. Dat wäert och no der Reform bleiwen. Et ass och souguer esou, dass hei duerch d'Reform eng gewëssen Obligation jo kënnt, fir dass dat Organismes agréés ginn. Dat heescht, dass mer och iwwert d'Garagen, géif ech soen, an Zesummenarbecht vun de Garag mat Sandweiler eng besser geografesch Couverture nach kënne kréien.

Den Här Graas hat och nach gefrot, wat d'Formation ubelaangt vun deenen Inspekteren. Dat ass an der Direktiv esou virgesinn an och souwisou hei am Text iwwerholl ginn. Duerfir ass dass dann deementspriedend och esou ofgeséichert.

Ech wëll dann och nach soen, dass et eigentlech net meng Prioritéit war, mech ze beschäftegen an deem Projet hei mat Placken an ob d'Leit wëilten en Numm vun engem Hond op eng Plack schreiwen. Dass ass net dat, wat mech beschäftegt. An ech mengen, et ass och net

dat, wat wierklech d'grouss Prioritéit misst si vun enger Regierung.

D'Regierung kuckt dono, dass mer hei e Gesetz maachen, wat eis éischters fir d'ekonomesch Akteure vill wäert bréngen. An ech mengen, am Januar ass den Autofestival, an da wäerten natierlech d'Verkeefer frou sinn, wa se virun allem bei dem Contrôle de conformité, deem éischten, also wann nei Autoe verkaaft ginn, net méi brauchen dat heiten ze maachen, well mer eis do ugepasst hunn op d'Nopeschlänner.

An deementspriedend, wéi gesot, bréngt dat Ganz och fir den Transportsecteur eppes en général duerch verschidde besser, méi gönschteg Périodicitéiten, an natierlech fir de Bierger dobausse, well ënnert dem Stréch dat hei wäert och hëllefen herno, dass mer nach e Schratt weider ginn, fir dass mer méi konnefrëndlech ginn an deem heite Beräich.

Ech soen Iech Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Minister.

Mir géifen dann zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6715 iwwergoen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6715 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmung fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. D'Procuratiounen. D'Ofstëmmung ass elo eriwwer.

De Projet de loi 6715 ass mat 58 Jo-Stëmmen, bei 2 Enthaltungen ugeholl.

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

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

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

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

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding.

Se sont abstenus: MM. Serge Urbany et David Wagner (par M. Serge Urbany).

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

(Assentiment)

Merci. Dann ass dat esou décidéiert.

Mir géifen dann direkt zum nächste Projet iwwergoen. Dat ass de Projet de loi 6761, eng Ëmsetzung vun der Resoloutioun 2178 vum UN-Sécherheetsrot. D'Riedezeit ass nom Modell 1 festgeluecht. An d'Wuert huet direkt d'Madamm Rapprtrice Viviane Loschetter.

4. 6761 - Projet de loi modifiant le Code pénal et le Code d'instruction criminelle aux fins de mettre en œuvre certaines dispositions de la Résolution 2178 (2014) du Conseil de Sécurité des Nations Unies

Rapport de la Commission juridique

► **Mme Viviane Loschetter (déi gréng), rapprtrice.** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, de Projet de loi 6761 ass de 7. Januar dëst Joer déposéiert ginn. Den 21. Januar huet de Justizminister dëse Projet de loi a sän Historique an enger Commission juridique presentéiert. Den 19. Mee krute mer en éischten Avis vum Statsrot. Den 11. November sinn ech vun der Kommissioun als Rapprtrice designéiert ginn. Den 18. November hu mer an der Commission juridique d'Analys vum Avis vum Statsrot duerchgeholl.

Mir hunn de 25. November en Amendement parlementaire gestëmmt, e klengen Amendement parlementaire gestëmmt. Mir kruten