


| | | |
|---|------------------------------|--|
|  | 57^e séance | Présidence M. Jean Spautz , Président M. Willy Bourg , Vice-Président |
| | Mercredi 3 juillet 2002 | |

Ordre du jour

1. Projet de loi 4712 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

(Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports – Discussion générale – Lecture du texte du projet de loi – Amendements – Votes – Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel – Motions)

2. Projet de loi 4752A portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

(Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports – Discussion générale – Lecture du texte du projet de loi – Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel)

Au banc du Gouvernement se trouve: M. Henri Grethen, Ministre.

(Début de la séance publique à 9.00 heures)

M. le Président. - Ech maachen heimat d'Sitzung op.

Huet d'Regierung der Chamber eng Kommunikatioun ze maachen?

(Négation)

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 4712 iwwert de Punkteführerschäin. D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluegt. Et hu sech schonn ageschriwwen: déi Hären Hauptert, Zanussi, Graas, Greisen, Bausch, Urbany a Bodry.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här John Schummer.

1. Projet de loi 4712 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports

M. John Schummer (DP), rapporteur. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mat dësem Projet de loi ginn nieft aneren Adaptatiounen zwou grouss Innovatiounen an eis Législation routière iwwerholl. Dat ass den Délit de grande vitesse an de Punkteführerschäin.

Dëst sinn och déi zwee Punkten, op déi ech mech a mengem mëndleche Rapport wëll prioritär konzentréieren. Dëst fir ze vermeiden, dass duerch eng ganz Partie Rediten a Widderhuelungen d'parlamentaresch Debatte vun haut de Moien ze vill an d'Längt gezu ginn. Ech wëll mech op dat Wesentlecht konzentréieren; dëst och aus dem Grond, datt am Virfeld vun dëser Debatt vun haut vill Tënt gefloss ass, a vill geschwat ginn ass iwwert de Contenu vun dësem Gesetzprojet.

De Projet 4712 ass den 12. Oktober 2000 vum Transportminister - deem ech hei nach ausdrécklech wëll merci soe fir seng virbildhaft Zesummenaarbecht mat der Kommissioun - an der Chamber déposéiert ginn. A siwe Réuniounen huet d'Transportkommissioun de Projet de loi analyséiert an huet den 10. Dezember 2001 nach eng Série vun Amendementer ugehall, déi dëse Projet a wesentleche Punkte verbessert an affinéiert hunn. De Statsrot huet säin Avis de 15. Mee 2001 ugehall, an den 29. Januar 2002 huet de Statsrot an engem Avis complémentaire Stellung geholl iwwert déi virgenannten Amendementer vun der Kommissioun.

D'Avisé vun de Chambres professionnelles, op déi ech net extra wëll agoen, well se am schrëftleche Rapport kënne consultéiert ginn, si folgend Deeg ugehall ginn: d'Chambre des Fonctionnaires et Employés publics de 17. November 2000; d'Chambre de Travail de 15. Dezember 2000; d'Chambre de Commerce de 17. Januar 2001, d'Chambre des Employés privés den 13. Februar 2001 an d'Chambre des Métiers de 16. Februar 2001.

An de leschte Jore sinn enorm Efforten an d'Sécurité routière investéiert ginn, sief dat duerch Informatiounscampagnë vun der Sécurité routière asbl an Zesummenaarbecht mam Transportministère, sief dat op legalem Plang, oder och vu Säite vun den Autosconstructeurs, déi an deene leschte Joerzénge d'passiv Sécherheet vun hire Gefirer ëmmer erëm verbessert an ausgebaut hunn, an och permanent nei Adaptatiounen op de Maart bréngen.

Mä trotz all deem sinn Dag fir Dag op eise Stroosse vill ze vill Verletzter an Doudeger ze bekloen. D'Ursach vun engem Accident läit oft un enger Onopmierksamkeet vun enger Sekonn oder vun engem Brochdeel vun enger Sekonn. Vill ze oft läit d'Ursach awer och an engem net ugepasste Fahrstil: ze séier, ze vill Alkohol consomméiert,

d'Virfahrt geholl, duerch rout gerannt, oder geféierlech iwwerholl, wou een net soll, ënnert anerem. Dat alles huet als dramatesch Konsequenz oft en Accident a Leed a Betraffenheet fir déi Concernéiert an hir Familljen. Ganz schlëmm ass et, wann en Accident vun engem sou genannte Verkéiersrowdie provoziert gëtt, deem oft Onschëlleger mat an de Misär zitt. D'Leit vun der Association des Victimes de la Route hunn dat zur Genüge haut de Moie virun der Chamber zum Ausdrock bruecht.

De Verkéiersrowdientum an en aggressive Fahrstil sinn e Phenomeen, deem an eiser Gesellschaft d'Behuelen op de Stroossen ëmmer méi prägt. Iwwerdriwwwe Vitesse, déi aner Verkéierspartner drängen, well se anscheinend net séier genuch fueren, nach séier duerch eng rout Luucht flitzen, onverantwortlech schnell rennen duerch Uertschaften asw. sinn e Bild, wat leider dagdeeglech am Verkéier dobaussen op eise Stroosse kann noverfollegt ginn. Datt dës Leit hiert Liewen op d'Spill setzen, läit ganz eleng an hirer eegener Verantwortung. Wann dës Chauffere mengen, si kënnen sou lichtfankeg mat hirer eegener Gesondheet an hirem Liewen ëmspringen, sou soll dat hire Wëlle sinn. Et ass hiert Liewen an net maint. Mä wann ech glift, da solle se dat op engem Circuit de Course fermé maachen, an net op der Strooss, wou och aner Leit circuléieren.

Onverantwortlech an intolerabel ass et awer, wann dës Leit duerch hiert Behuelen d'Gesondheet an d'Liewe vun anere Chaufferen, Bäifuerer a Foussgänger op d'Spill setzen. Dat ass verantwortungslos, a well dës Leit anscheinend och net duerch all gutt gemengten Informationscampagnen an all Appeller un hiert Verantwortungsgefühl, de Protokolle vun der Police, an all legal aner Moyene kënnen gehollef kréien, oder anescht gesot: net kënnen gestoppt ginn, muss dee legalen Arsenal weider vervollständegt ginn, wat mer - sou hoffen ech - haut maachen.

E weidere Grond läit an enger ëmmer méi grousser Densitéit vum Verkéier zu Lëtzebuerg; eng Verkéiersdicht, déi nach verstärkt gëtt duerch den Transitverkéier an duerch déi dagdeeglech Pendler, also d'Frontalieren, déi heihin op Lëtzebuerg schaffe kommen. Ech erlabe mer hei ganz kuerz eng Klammer opzemaachen a verweisen dorobber, datt d'Regierung haaptsächlech aus deem Grond och eng konsequent Förderung vum öffentlichen Transport verfolgegt. D'Stéchwierder heizou sinn IVL a mobilitéit.lu. Klammer zou. Ech fuere mat mengem Rapport virun.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dës Problemer waren de politesche Verantwortlechen awer schonns laang bekannt. Schon den 19. Juni 1992 huet d'parlamentaresch Bauten- an Transportkommissioun deemools an engem Rapport geschriwwen, datt d'Kommissioun sech bewosst war, datt - ech zitieren: "...la majorité des accidents sont dus à la faute humaine (vitesse excessive, alcool au volant, non-respect de la priorité, défaut de

maîtrise) et estime ensemble avec le Gouvernement que les pouvoirs publics ne sont pas pour autant dégagés de leur responsabilité, mais doivent créer sur le plan pédagogique, infrastructurel, pénal et technique le cadre adéquat pour mener les usagers de la route à adopter un comportement plus responsable vis-à-vis d'eux-mêmes et d'autrui et plus conscient des dangers du trafic automobile." Wéi gesot, dat war 1992.

Déi aktuell CSV-DP-Regierung huet d'Sécurité routière als eng vun hire Prioritéiten an der Transportpolitik deklaréiert an huet entspriechend an hirer Déclaration gouvernementale vum 12. Juni 1999 Folgendes festgehal: "Le Gouvernement entend gérer et encadrer les transports de façon cohérente avec les objectifs de sa politique économique et environnementale, tout en réservant une attention particulière à la sécurité." Fin de citation.

D'Aféierung vum Punkteführerschäin war deementsprechend eng vun den Hauptprioritéiten vun der Regierung am Beräich vun der Sécurité routière. Mat dem Dépôt vum deemem Projet de loi kënn d'Regierung och endlech enger etlecher Unzuel vu Motiounen no, an deenen si vun der Chamber dozou invitéiert gi war, fir zu Lëtzebuerg de Permis à points anzeféieren. Et louch och also e grouss politesche Konsens vir, fir dëst Instrument an eis Législatioun ëmzesetzen. Trotzdeem a virun allem huet et awer e gewësse Courage gebraucht, fir dës Schratt ze ënnerrhuelen, well jo gewosst war, dass et hei am Land grad esou vill Experten a Fangioe gëtt wéi Führerschäiner. A kee méi kriddelech a kritesch op eng Ännerung oder Gefährdung vu sengem elementare Recht, wat den Autoführerschäin fir sou munchereen ass, wéi den Autochauffer selwer reagiert.

An dowéinsten kann een dem Transportminister nëmme félicitéieren fir säi Courage a säin Duerchsetzungsverméigen, fir de Punkteführerschäin anzeféieren, dëst och géint eng substanzuell Oppositioun vun zum Beispill den Transportgewerkschaften oder géint de Wëlle vu villen Automobilisten, déi dobaussen zu Onrecht fäerten, et géif hinnen elo mat deem heiten Instrument un d'Liewecht goen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dës Ängscht sinn onberechtigt, an am Numm vun der Transportkommissioun kann ech et och nëmme begrëssen, datt aus dësen Ängschtgefiller, Onsicherheeten an Hallefwouerechte kee politesche Verantwortleche versicht, en eegent politescht Kapital ze schloen. Dëst och virun allem dowéinst, well d'Besuergrnesser vun de Leit dobaussen oft op engem net richtege Verständnis vum Punkteführerschäin berouen.

De Permis à points bréngt eng progressiv Fragilisatioun vum Führerschäin mat sech. Dat ass ganz kloer. Dat heescht, et kritt een elo net de Führerschäin ewechgeholl, wann een eemol eng Dommheet gemaach huet. Och net bei zwou oder dräi klengen Dommheeten. Mä da kann et awer schonns ufänke kriddelech ze ginn. Da

muss ee säi Behuelen am Verkéier änneren, oder et riskéiert een awer, säi Führerschäin, well de Punktekonto no sou vill Infractionen op null gefall ass, ze verléieren.

A genee doranner läit den Effet vum Permis à points: Éischtens, en ass dissuasif, dat heescht, e soll een dovunner ofhalen, fir weiderhin am Verkéier verantwortlos ze fueren.

Zweetens, en ass pédagogique, dat heescht, e soll ee léieren, wat d'Regele vum Code de la route sinn, a se och befollege léieren. Oder e soll op d'mannst dozou bäidroen, datt ee säin deelweis aggressivt Behuelen am Verkéier am gudde Sënn ännert.

Drëttens huet de Permis à points e preventive Charakter, well d'Verkéiersaccidenter do verhënnert solle ginn, wou se an der Regel entstinn, dat heescht beim Automobilist selwer, dee sech am Verkéier duerch en entsprechend Feelverhale bemierkbar mécht.

D'Instrument vum Punkteführerschäin bestrooft also virun allem d'Recidivisten, dat heescht d'Widderholungstäter an déi Chaufferen, déi e chronesch falscht Behuelen am Verkéier opweisen. D'Aussicht, säi Führerschäin suspendéiert ze kréien, well de Punktekonto no bei null ukomm ass, ass net onbedéngt eng interessant a flott Aussicht, a misst sou munchereen dozou féieren, déi néideg Léieren ze zéien, a besser, méi virsiichteg a manner aggressiv ze fueren. Den Effet pédagogique gëtt och nach duerch Cours de formation verstärkt, déi een entweder fräiwëlleg am Trainingszenter zu Colmar-Bierg ka suivéieren, wann de Punktekonto bis op e gewëssene Stand erofgaang ass, oder déi ee suivéiere muss, wann een de Führerschäin suspendéiert krut, an een e finalement wëllt erëmkréien.

De Punkteführerschäin huet haut an all deene Länner, wou en agefouert ginn ass an applizéiert gëtt, eng positiv Resonanz fonnt, dëst an den Zuele vum Verkéiersaccidenter, mä och bei der Bevölkerung, oder op d'mannst bei deenen, déi lernfäheg sinn, an déi ëmmer esou fueren, datt se ni a Gefor kommen, de Punktekonto op null erofgesat ze kréien. Frankräich ass eent vun deene Länner, wou säit 1992 de Permis à points applizéiert gëtt, a wou bis haut eng positiv Konklusioun vu senger Applikatioun ka gezu ginn, dëst ënnert anerem duerch eng sensibel Diminutioun vum Verkéiersaccidenter. De franséische System ass jo och dee Modell, un deem sech de Lëtzebuerger Punkteführerschäin largement inspiréiert huet.

Wéi et an deenen auslännesche Beispiller de Fall ass, bleiwen niewent deem neien Instrument vum Permis à points an d'Suspensioun vum Führerschäin déi zwee aner Systemer, déi den Droit de conduire grevéieren, bestoen. Dëst sinn d'Répression pénale vum de Stroosseninfractionen an d'Echéance vum Droit de conduite um administrative Plang. Sou gëtt elo, nieft dem Retrait vum Führerschäin duerch de Minister (Artikel 2 vum Gesetz vum 14. Februar 1955) an der Méiglechkeet fir de Juge

pénal eng Interdiction de conduire ze verhängen, d'Suspensioun vum Führerschäin duerch deen neie System als drëtt Méiglechkeet agefouert.

Aus dësem Grond huet et och missen zu enger Ofstëmmung mat der bestehender Reglementatioun vum de Punkte kommen, déi am Fall vum enger Infraction kënnen ofgezu ginn. Dat heescht, d'Zuel vum de Punkten, déi a Rechnung gestallt ginn, hänkt vum der Gravitéit of vum der betreffender Infraction an ass Fonctioun vum der Strof, déi um Pénal gesprach ginn ass oder gëtt, an ass a Relatioun mat dem Avertissement taxé, dee vum Delinquant regléiert ginn ass.

De Lëtzebuerger Modell geet vum engem Initialkapital vum 12 Punkten aus, an et gi wéi a Frankräich Punkten ofgezunn. D'Infractionen, déi berücksichtegt ginn am Strofekatalog, sinn déi Délits a Contraventions graves, déi an der Législatioun, also am Code de la route virgesi sinn. Dës Weideren ginn och nach déi Kontraventionne bestrooft, déi mat dem Dispositif de sécurité am Zesummenhang sinn, dat heescht: de Gurt, de Kannersëtz oder de Motorshelm. Et ass also näischt Neies erfonnt ginn. Et kennt näischt Neies, Zousätzlech derbäi, wat bestrooft soll ginn. De gewëssenhafte Chauffer brauch also näischt aneres ze maachen an op näischt aneres opzepassee wéi bis elo.

D'Pondératioun vum de Punkte geet vu sechs Punkte fir en Homicide involontaire bis zu engem Punkt, wann een zum Beispill vergiess oder refuséiert huet, de Sécherheitsgurt unzeleeën. De Concours idéal a réel vum den Infractionne gëtt berücksichtegt. Wann ee säi Punktekapital ganz opgebraucht huet, gëtt de Führerschäin fir zwielef Méint suspendéiert. Fir de Führerschäin dono zréckzekeréien, muss een dee virdrun erwähntene Cours de formation spéciale zu Colmar-Bierg matmaachen.

De Chauffer, dee säi Punktekonto op e geféierlech déiwe Stand erofgesat krut, oder och all aneren, dee säi Konto einfach wëllt erëm vervollstännegen, kann all dräi Joer e Cours de Recyclage maachen zu Colmar-Bierg, deen aus zwee Volete besteet: éischtens, e Cours psychologique an zweetens praktesch Exercicer. Wann dës Cours bestan ginn ass, kritt en erëm dräi Punkte gutt geschriwwen. D'Initialkapital vum 12 Punkte kritt en awer och erëm gutt geschriwwen, wann e während dräi Joer keng komme gelooss huet, dat heescht, wann e während dësen dräi Joer keng Infraction am Stroosseverkéier begaangen huet, déi mat engem Punkteverloscht bestrooft gëtt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir vill Diskusioun an an ausserhalb der Transportkommissioun huet d'Regelung vum der Gläichbehandlung vum de Lëtzebuerger an den auslänneschen Automobilisten a vun de Chauffeurs professionnels vis-à-vis vum den normalen Automobiliste gesuergt.

D'Kommissioun ass der Meenung, dass d'Approche, déi am Projet de loi zréckbehale ginn ass, déi richteg ass. Effektiv wier et ongerecht, wann d'Lëtzebuerger, oder d'Bierger, déi hei am Land liewen a wunnen, géinge fir eng Infraktioun bestrooft ginn, woufir d'Auslänner, also d'Non-résidenten, déi mat därselwechter Infraktioun erwëscht ginn, ongestrooft dovun kéimen.

Dofir gëtt fir all Auslänner, deen op Lëtzebuerger Stroosse weinst engem Delikt oder enger Kontraventioun erwëscht gëtt, e virtuelle Punkteführerschäin erstellt an hie gëtt d'selwecht behandelt wéi e Lëtzebuerger Automobilist, dat heescht, wéi een, deen hei am Land wunnt.

Wéi d'Kommissioun an hirem Rapport festgehalen huet, gëtt den Transportminister invitéiert, fir d'Ustengunge weiderzeféieren, fir eng eenheetlech europäesch Léisung an dësem Domän ze fannen.

Wat elo den Traitement préférentiel fir d'Kategorie vun de Berufsschauffeure betrëfft, esou deelt d'Kommissioun d'Opfaassung vun der Regierung, fir eng Egalité de traitement vun den normalen Automobilisten a vun de Berufsschauffeuren.

Effektiv huet sech dës Fro an all de Länner gestallt, wou de System vum Punkteführerschäin agefouert ginn ass, an a kengem auslännesche Vergläichsmodell besteet eng positiv Diskriminatioun en faveur vun de Chauffeurs professionnels.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, e weideren diskutéierte Punkt betrëfft den Ancrage vum Punkteführerschäin an den Droit administratif a seng Compatibilitéit mat der europäescher Mënscherechtskonventioun, dat heescht am Spezifischen, mam Artikel 6 vun där Konventioun, deen all Mënsch en Zougank fir e fairen an equitable Prozess oder Contrôle juridictionnel garantéiert.

D'Kommissioun deelt hei de Choix vun der Regierung. Effektiv inspiréiere mir eis fir de Lëtzebuerger Modell vum Punkteführerschäin um franséische Beispill, wou de Permis à points ebenfalls am Droit administratif verankert ass.

Ech wëll elo net méi op d'Argumentatioun géint oder fir dës Choix zréckkommen, déi dës Laangen an dës Breeden an der Kommissioun diskutéiert ginn ass, an ech verweisen op de schrëftleche Rapport, wéi och op d'Documentation parlementaire, wou am Detail dësen Aspekt analyséiert, beliicht a kommentéiert ginn ass.

Am sou genannten "Arrêt Malige" vum 23. September 1998 huet d'Cour européenne des Droits de l'Homme d'Konformitéit vun der "procédure de retrait systématique et automatique" vum franséische Modell mat der Mënscherechtskonventioun bestätegt.

Här President, eng weider Ännerung am Code de la Route betrëfft d'Aféiere vum "délict de grande vitesse". Iwwert de Wee vun engem Amendement gëtt en Excès

de grande vitesse eréischt am Fall vun enger Récidive zu engem Délit. Dat heescht an anere Wieder, wann een innerhalb vun engem Joer zweemol mat engem Excès de grande vitesse, dat heescht, wann ee méi séier wéi déi erlaabte Vitesse, plus 50% erwëscht gëtt. Déi éischte Kéier gëtt et, wéi am Beispill vu Fueren ënner Alkoholafloss, eng Contravention grave, an eréischt bei enger Récidive gëtt et zu engem Délit.

D'Berechnungsformel vum Excès de grande vitesse erlaabt eng flexibel Approche. Dat heescht, si léisst op der Autobunn méi eng grouss Vitesse zou, während d'iwwerdriwwer Vitesse innerhalb vun den Uertschaften an op de Landstroossen, dat heescht, do wou séiert Fuere méi geféierlech ass, och méi streng gehandhabt gëtt.

Parallèlement zu der Aféierung vum Délit de grande vitesse begreift d'Kommissioun, datt d'Konklusiounen aus engem Avis vun der Commission de Circulation de l'Etat vun der Regierung ëmgesat ginn. Dat betrëfft eng Erhéijung vun der erlaabter Maximalvitesse op der Autobunn op 130 km/h bei entspreche gëddem Wieder, an eng Reduzéierung op 110 km/h bei Reen an aneren Intempéries, wéi Schnéi, Glatäis oder Niwwel.

Fir d'Poids lourds leien déi nei Vitesselimitatiounen bei 90, respektiv 75 km/h.

Des Weideren huet d'Regierung sech verpflichtet, fir eng besser a méi logesch Harmonisatioun vun de Vitesse-limitatiounen an der Signalisation routière virzehuelen. Esou ginn endlech déi faméis Radarfallen dans la mesure du possible évitéiert.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hoffen, dass ech mat mengem kuerze mëndleche Rapport, wou ech net op all Detail konnt agoen, lech dës wichtege Projet méi no bruecht hunn. Fir de Rapport vun der Kommissioun awer nach komplett ze maachen, wëll ech, niewent de Kontributiounen vun all deenen anere Memberen, nach d'Kontributioun vun de Kollegee vun der LSAP erwähnen, déi eng aner Approche zu der Problematik vum Punkteführerschäin haten an déi och virgeschloen hunn.

Si haten entre autres virgeschloen, datt am Fall vun de Chauffeurs professionnels eleng de Propriétaire vum Véhicule sollt bestrooft ginn, wann dësen net an der Rei wier, zum Beispill am Fall vun der Surcharge vun engem Camion.

Si haten och virgeschloen, datt et net zu engem Monopol fir de Centre de Formation pour Conducteurs vu Kolmar-Bierg kommen dierft, wou déi virerwähnte Cours de recyclage ugebuede ginn, datt d'Prozedur vum Retrait administratif vum Führerschäin soll ofgeschaaft ginn, ausser am Fall vun enger medezinesch bewiesener Incapacitéit, datt am Fall vun enger Interdiction de conduire den Trajet professionnel net dierf betraff ginn.

D'Kommissioun war awer net där Meenung an huet dës Amendementer majoritär ofgeleent.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ofschléissend wëll ech am Numm vun der Kommissioun de Wonsch ausdrécken, datt dës fir d'Sécurité routière esou wichtege Gesetzprojet op eng grouss Majoritéit stéisst. Effektiv wier et falsch, fir de Punkteführerschäin eleng als eng weider Schikan fir de Chauffeur ze betruechten, deem d'Freed um Fuere mat dësem Instrument soll geholl ginn.

Ech mengen, datt et falsch wier, dës Projet eleng aus der Perspektiv ze kucken vun deenen, déi hir héichgestaute PS-Boliden iwwert d'Landstrooss drécken. Mat dësem Projet gëtt kengem d'Freed um Autofuere geholl, an et gëtt fir kee verantwortungsvolle Chauffeur de Führerschäin präcariséiert, datt hie fäerte misst hanner all Kéier säi Führerschäin ze verléieren.

Et soll een dës Projet och emol aus der Perspektiv vun de Verkéiersaffer kucken, aus der Perspektiv vun deene betroffene Familljen, vun deene schwéier Verletzten, deenen hiert Liewen oft onverschold eng dramatesch Kéier fir ganz laang Zäit oder fir éiweg geholl huet.

Wann et eis geléngt mat dësem Projet déijéineg aus dem Verkéier ze zéien, déi ouni iergendee Verantwortungsgefill hir Gefierer drécken, fir mat iwwerdréiwener Vitesse duerch d'Dierfer ze rennen a fir an oniwwersichtleche Kéieren ze iwwerhuelen, oder duerch eng rout Luucht ze rennen, fir nëmmen eng hallef Minutt méi séier unzekommen, wann et eis geléngt fir dës Widderhuelungstäter - well et sinn en fait déi, déi beträff sinn -, ze erwëschen oder hiert onverantwortlecht Behuelen ze änneren, dann hu mir d'Zil erreecht, dat mer mat dësem Gesetz viséiert hunn: méi sécher Stroosse fir eis alleguer.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

M. le Président.- Als éischten Diskussiounsriedner ass den Här Norbert Hauptert agedroen. D'Wuert huet den Här Hauptert.

Discussion générale

M. Norbert Hauptert (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Haapterausfuerverderung vum Autosverkéier bleift nach ëmmer d'Onsécherheet op de Stroossen, mat den Akzidenten, déi geschéien, mat der Belaaschtung, déi se fir eis Keessen an déi ganz Gesellschaft duerstellen, awer besonnesch mat dem Misär an dem Leed, déi d'Affer, dat heescht, déi Blesséiert, déi Handicapéiert an déi Doudeg an hire Familljen a bei hire Frënn hannerloossen. Dofir muss d'Zil vun all Stroosseverkéierspolitik dora bestoen alles ze ënnerhuelen, fir d'Akzidenten esou wäit wéi nëmme méiglech ze verhënneren.

Vill Efforte goufen an deene leschten 30 Joer vun deene successive Regierungen ënnerholl, fir d'Sécherheet op eise Stroossen ze verbesseren. D'Resultater sinn och net

ausbliwwen. Esou muss ee feststellen, datt trotzdeem d'Zuel vun den immatrikuléierten Autoen bei eis am Land sech zënter 1970 bal verdreifacht huet, d'Zuel vun den neie Führerschäiner sech pro Joer ëm déi 6.500 stabiliséiert huet, d'Zuel vun de Frontalieren, déi och zum Deel eis Stroosse benotzen, sech souzesoe verzéngfacht huet, den Transitverkéier duerch den Ausbau vun eisen Autobunnen drastesch zougeholl huet, d'Zuel vun den Akzidenten mat Kierperschued vun 1970 bis haut vu 1.608 op 793 zréckgaangen ass, also ëm méi wéi d'Halbschent, an d'Zuel vun den Doudegen op eise Stroosse vun 132 op 69 reduzéiert konnt ginn.

Dee Succès kann an därer een awer net zefridde stellen, a mir därer eis och net domat offannen, well all Doudegen op eise Stroossen ass een zevill, an all Moosnam, déi dozou bäidroen kann, fir Akzidenten ze verhënneren, gëtt net ëmsoss geholl an all Initiativ an déi Richtung ass ze begrëssen an ze ënnerstëtzen.

Här President, ech wëllt gläich virausschécken, datt fir mech keen Zweifel besteet, datt d'Heefegkeet vun den Akzidenten net eleng op d'Behuele vum Automobilist zréckzeféieren ass. D'Zuel vun den Akzidenten hänkt vu ville Facteuren of:

- vun der Densitéit vum Verkéier
- vun der Qualitéit an dem Zoustand vum Stroossennetz
- vum Zoustand a vun der Ausféierung vun den Autoen an anere Gefierer
- vun der Heefegkeet vun de Kontrollen op eise Stroossen
- awer och vum Kënnen, dem Temperament an der Gewëssenhaftgkeet vun deenen, déi um Verkéier deelhuelen.

Wann een d'Zuel vun den Akzidenten also wëllt erofsetzen an doduerch de Misär an de Schued, dee se mat sech bréngen, zum Deel verhënneren, da muss ee versichen op all déi Facteuren anzewierken. Da muss een och kucken, datt een de Verkéier entlaascht kritt, obschonn déi schwéier Akzidenten net onbedéngt am dichte Verkéier geschéien.

Iwwerlaaschte Stroosse féieren awer zu Stress an Aggressivitéit, a Staue verleeden dozou, fir méi schnell ze fueren, well jo déi Zäit, déi am Stau verplempert gëtt, versicht gëtt, erëm ze gewannen.

Dofir sinn Initiative wéi Mobilitéit.lu an d'Erstelle vun enger Etüd iwwer en integratiivt Verkéiers- a Landesentwicklungskonzept, kuerz IVL genannt, déi vun dëser Regierung ënnerholl goufen, nëmmen ze begrëssen.

Awer och an der Vergaangenheet goufen eng Rei vu Moosname geholl, fir de Verkéier ze berouegen an d'Akzidenten ze verhënneren.

Eist Stroossennetz ass verbessert ginn, geféierlech Plazen op eise Stroosse goufen eliminéiert. Et ass versicht ginn de Verkéier an den Uertschaften ze berouegen, d'allgemeng Geschwindegkeetsbegrenzung ass agefouert ginn, d'Sécherheet fir d'Automobilisten an d'Motocycliste gouf duerch d'obligatorescht Droe vum Gurt a vum Casque verbessert an de Sätz fir kleng Kanner ass obligatoresch gemaach ginn.

D'Semaine de l'éclairage huet zur Verbesserung vum Zoustand vum de Gefierer bäigedroen a bei der Ausféierung, besonnesch vun den Autoen, gouf a leschter Zäit vill Wäert op d'Sécherheet geluegt.

Et ass also net richtig, wann d'Aarbechterkummer den Auteurs vum Projet virgehäit géint d'Folge vun der Onsécherheet op de Stroossen ze kämpfen, ouni Moossnamen ze ergreifen, fir géint d'Ursaachen ze wierken.

Grad esou falsch wier et ze behaapten, datt d'Hauptacteurs, dat heescht, d'Automobilisten, d'Motocyclisten, d'Velofuerer an esouguer d'Foussgänger nëmmen Affer a keng Verursaacher vun de Verkéiersakzidenten wieren.

D'Heefegkeet vun den Akzidenten hänkt och vun hinnen of, vun hirem Behuelen, dat duerch hiert Kënne, hiert Temperament an hir Gewëssenhaftegkeet bestëmmt gëtt. D'Kënne hänkt gréisstendeels vun der Ausbildung am Fieren, awer och vun der Erfahrung, déi ee sech an de Joren ugëeënt huet, of. D'Temperament ass engem ugebuer an hält meeschtens mam Alter of. D'Gewëssenhaftegkeet, dat heescht d'Uechte vun de Regeln a besonnesch de Respekt virun deenen anere Bedeelegten am Verkéier ass eng Saach vun Disziplin. Leider si Respekt an Disziplin zwou Eegenschaften, déi sech an der heiteger Zäit ëmmer méi selte maachen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Regeln am Allgemengen, a besonnesch déi am Verkéier, ginn opgestallt, fir datt jidderee sech viru sech selwer, awer och virun deenen anere beschütze kann. Een, deen d'Regelen am Verkéier net uecht, dee setzt sech a besonnesch déi aner a Gefor. Eng Partie Leit - Gott sei Dank gëtt et der net zevill - stéiere sech weéne drun, wa se d'Verkéisvirschrëften net anhalen, oder deenen anere kee Respekt am Verkéier entgéint bréngen. Et ka jo emol sinn, datt se net erwëscht ginn, oder wann, da komme se oft mat engem Avertissement taxé dovun, wat se weéne dréckt.

Déi Attitüd féiert zu engem gewëssene Laisser-aller, zu engem Mooss vu Respektlosegkeet, déi fir déi Leit selwer, fir d'Sécherheet op de Stroossen an déi aner Leit am Verkéier geféierlech kënne ginn.

Där lueser awer sécherer Degradatioun vum Civisme automobile muss ee konsequent entgéint steieren, andeems ee versicht déi Leit vun hirem rücksichtslose Verkéisbehuelen ofzebréngen. Et muss ee se op hiert Verfeelen opmierksam maachen a warnen, woubäi déi Warnung méi e spierbare Charakter muss hu wéi e klengen Aschnëtt an de Portmonni.

Et muss ee se awer net gläich condamnieren, mä hinnen d'Méiglechkeet bidden, hiert Behuelen am Verkéier ze verbessern. Deejeénege awer, deen net wëllt héieren an dee sech net wëllt beléiere loosse, deem muss een ze verstoe ginn, dass hien eng Gefor fir de Verkéier duerstellt an hie wahrscheinlech net dohinner gehéiert.

De Punkteführerschäin kann en Instrument duerstellen, fir dës Objektivitéit ze erreechen. De Punkteverloscht bei engem Verstouss géint d'Verkéisregelen stellt eng Warnung duer, déi méi déif sëtzt wéi d'Bezuele vun engem taxierten Avertissement. E léisst d'Méiglechkeet zou, sporadesch Verstéiss géint d'Reglementer auszemäerzen, andeems ee säi Punktekapital automatesch zrëckkritt, wann ee während enger gewësser Zäit sech näischt ze Schëlle komme gelooss huet. De System viséiert haaptsächlech d'Récidivisten, déi jo déi gréisste Gefor am Verkéier duerstellen. Déjeénege, déi hiert Behuele verbessere wëllen, kënnen zousätzlech Formatiounscoursé suivieren a kënnen doduerch hiert Punktekapital erëm opbesseren.

De System iwwehléisst d'Schicksal, de Führerschäin ze verléieren, also net dem Zoufall oder dem Pech. Déi haart Sanktioun trëfft nëmmen déi, déi sech un näischt wëllen halen, déi, déi op näischt Rücksicht huelen, a vläicht och nach déi, déi der Situatioun am Stroosseverkéier net gewuess sinn. All déi stellen eng Gefor fir déi aner duer. Si géinge besser drun doen, sech féieren ze loosse amplaz selwer ze fieren. Dofir kann ech och net novollzéien, dass de Verloscht vum Führerschäin en Agrëff an dem Mënsch seng Fräiheet, fir sech ze déplacéieren, soll duerstellen. Well fir sech ze déplacéieren ass ee jo net nëmmen eleng op säin Auto ugewisen, mä et kann een op d'Hëllef an d'Servicer vu senger Matbierger zrëckgräifen an et kann een och den öffentliche Transport benotzen.

Well de System esou opgebaut ass, dass de Verloscht vum Führerschäin keen Onschëllegen trëfft, awer déi, déi iwwe all Regeln erhave sinn, soll een de System och net vu virera verdamen an him eng Chance ginn sech am Sënn vun enger Verbesserung vun der Verkéisssécherheet ze dévoppéieren.

De Kolleg John Schummer, deen ech fir säin ausféierleche Rapport wëll félicitéieren, huet de Fonctionnement vum Punkteführerschäin am Detail erkläert an ass op déi wesentlech Problemer agaangen. Ech wëll mech op eng Remarque beschränken, an dat ass déi vun de Berufsschauffeuren.

Wann ech mam Prinzip vun engem eenheetleche System kann averstane sinn, da kann ech awer net d'Argument vun der Gläichheet vum Bierger virum Gesetz richtig novollzéien. Et ass nämlech en Ënnerschied, ob ech eng respektiv zwou Stonnen am Dag fieren oder der aacht op der Strooss hannert dem Steierrad verbréngen. Wann ech 200.000 km oder méi am Joer mam

Bus oder Camion zréckleeën, dann ass d'Probabilitéit e Schëld ze iwwersinn oder eng Virfahrt ze mëssuechte vill méi grouss, wéi wann ech nëmmen 10.000 km am Joer mam Privatauto fueren. Ech sinn awer domat averstanen, dass wann ech mam Fuere mäi Brout verdingen, ech duebel esou gutt oppasse muss a vill besser fuere muss, wéi wann ech nëmmen aus Bequeemlechkeet oder Pleséier dat maachen. Dat ëmsou méi, dass de Camionneur an de Buschauffeur e materielle Virdeel op de Chauffeur am Persounenauto hunn an de Buschauffeur och nach fir d'Sécherheet vu senge Passagéier suerge muss.

Et ass jo och esou, dass ee vun engem professionelle Footballspiller méi ee schéine Football ka verlaange wéi vun eisen Amateuren. Ech weess, dass dee Vergläich hinkt, well e professionelle Sportler vill méi verdingt wéi deen einfachen Amateur. Dat kann ee beim Berufschauffeur selbstverständlech net behaupten, awer dat ass jo en anere Problem.

Déi meeschten Accidenter mat Doudesfall sinn op iwwerhéichte Vitesse zréckzeféieren. Et llicht jiddferengem an, dass ee bei grousser Vitesse säi Gefier net esou am Grëff huet wéi dat bei gemässeger Vitesse de Fall ass. Och wann d'Maîtrise vum Gefier vun der Qualitéit a vun der Geschécklechkeet vum Chauffeur ofhänkt, esou gëtt dach och fir dee gudden Chauffeur de Bremswee duerch d'Vitesse wesentlech verlängert an de Risiko, fir an engem Accident schwéier blesséiert ze ginn, klëmmt och bei him exponentiell zur Vitesse. Dofir soll d'Aféieren an eis Gesetzgebung vum Délit de grande vitesse eng weider Moosnam duerstellen, fir géint den Excès vun der Vitesse op eise Stroosse virzegoen.

An enger éischter Versioun war den Délit de grande vitesse iwwer eng komplizéiert Formule definéiert an e war och net genuch nuancéiert, wat de Geforegrad op deene verschiddene Stroossen ubelaangt. An engem amendéierten Text gouf deene Bedenke Rechnung gedroen. Déi nei Versioun ass méi streng an den Uertschaften an op de Landstroossen, eppes méi large op den Autobunnen a si ass fir jidderee méi verständlech.

Dëse Projet enthält Moosnamen, déi derzou bäidroen wäerten, d'Zuel vun den Accidenter erofzesetzen, do-duerch Liewen ze erhalen an ze retten a vill Misär a vill Leed ze erspuren. Dofir wäert d'CSV och dëse Projet stëmmen. Ech bréngen heimat den Accord vun eiser Fraktioun.

M. le Président.- D'Wuert huet den Här Marc Zanussi.

M. Marc Zanussi (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir gi regelméisseg, besonnesch no de Weekender, an den Zeitungen dermat konfrontéiert, dass eng Rei vun Accidenter geschitt ass mat Schwéierverletzter, mat Doudegen, wëssend, wat fir Konsequenzen dass dat fir déi Leit an déi betraffe Familljen huet. Ech denken, et ass jiddferen hei am Haus der

Iwwerzeegung, dass all Verletzten, all Doudegen am Verkéier een zevill ass a mir alles sollte maachen, fir dat ze verhënneren.

Zur Objektivéierung vun der Diskussioun muss een awer soen, dass am Laf vun de leschten 20 Joer d'Verkéisersécherheet sech op eise Stroosse prozentual am Verglach zu den immatrikuléierten Autoe verbessert huet. Mir haten am Joer 1970 114.000 immatrikuléiert Autoen, 2.500 Accidenter mat Victimen, 2,2% vum immatrikuléierten Automobilsparck.

Am Joer 1980 hate mer 156.000 immatrikuléiert Autoen, 2.400 Victimen, 1,53% vum immatrikuléierten Automobilsparck.

Am Joer 2000 hate mer 320.000 immatrikuléiert Autoen, 1.580 Victimen, 0,62% vum immatrikuléierten Automobilsparck.

Dëst soll net derzou bäidroen, d'Diskussioun ze verharmlosen, mä ech denken awer, dass, wat d'Objektivitéit vun der Diskussioun ubelaangt, et noutwendeg ass, déi do Chiffren ze kennen. Ech sinn a bleiwen der Iwwerzeegung, dass d'Thema Verkéisersécherheet bei de Leit een Thema ass an dass d'Politik gefuerdert ass.

E puer allgemeng Bemierkungen: Déi beschte Method, d'Zuel vun den Accidenter reduzéiert ze kréien, besteet bestëmmt doran, fir d'Leit motivéiert ze kréien, des Öfteren den Auto doheem stoen ze loosse a mam öffentlechen Transport ze fueren. Fir dat allerdings kënnen ze maachen, brauch een en Ugebuet un öffentlechem Transport, wat, wann och nëmmen zum Deel, mam Auto muss equivalent sinn. Dat ass zu dësem Moment am Lëtzebuerger Land net de Fall. Ech bleiwen och der Iwwerzeegung, dass mam Projet Mobilitéit.lu, dee vun der Regierung presentéiert ginn ass, mir dee Quantespronk net fäerdeg bréngen, deen noutwendeg wier, fir dat Zil ze erreechen.

Alleguer déi Etüden, déi mer an der leschter Zäit gesinn hunn iwwert déi Problematik, iwwert déi och nach muer hei an der Chamber wäert geschwat ginn, kommen zur Konklusioun, dass am Beräich vum öffentlechen Transport onwahrscheinlech Efforte musse gemaach ginn, fir dass mer hei am Land net an engem totale Verkéiserschaos mat all senge Konsequenzen erstécken.

Een anere Beräich, wou aktiv geschafft muss ginn, ass dee vun der Repressioun. Dat ass net ze leegnen. Mir brauchen eng Panoplie vu Moosnamen, déi an d'Richtung vun der Repressioun ginn. Mir brauche massiv Kontrollen op de Stroossen a mir brauchen och e Punkteführerschäin, deen een Element an deem Konzept duerstellt, een Element, vun deem ee sech awer keng Wonner dierf erwaarden.

A wann am Exposé des motifs dervu geschwat gëtt, dass de Punkteführerschäin en "instrument approprié" wier, fir d'Verkéisersécherheet hei am Land erbäizeféieren, da

bleift dat nach ze beweisen, an dat ganz einfach aus der Tatsaach eraus, dass zum Beispill a Frankräich, dat Land, wat ëmmer hei zitëiert gëtt a wat nach gëschter an de Schlagzeile vun der Press war, et trotz dem Punkteführerschäin nach ëmmer eng ganz héich Zuel vu Verkéiersaccidenter gëtt. Et gëtt kee Beweis derfir, dass duerch d'Afféiere vum Punkteführerschäin a Frankräich d'Zuel vun den Accidenter erofgaange wär.

Et gëtt zu dem Thema Punkteführerschäin eng Rei vun Avisë vun de Parqueten. An engem vun deenen Avisen stellt d'Mme Annick Everling d'Fro, ob et noutwendeg wier, esou e komplizéiert Instrument wéi de Punkteführerschäin anzeféieren, a vertritt d'Meenung, dass déi Gesetzer, déi mir am Beräich vun der Stroossesécherheet haut hunn, duerchaus duerginn, fir d'Verkéiers-sënder a besonnesch d'Récidiviste strengstens ze bestrafen. Dat setzt awer viraus, dass regelméisseg déi noutwendeg Kontrolle gemaach ginn.

Et kënnt een och net derlaanscht an där ganzer Problematik e Wuert iwwert d'Automobilindustrie insgesamt ze soen. Et ass sécherlech net einfach vun dem Lëtzebuerger Transportminister ze verlaangen, e soll probéieren, d'Politik vun der internationaler Automobilindustrie ze beaflossen. Et ass awer eng Tatsaach, dass duerch déi Öffentlechkeetsaarbecht, déi aggressiv, déi do gemaach gëtt, och d'Leit derzou verfouert gi séier ze fueren, dass ëmmer méi liicht Autoe mat ëmmer méi héije PS-Zuelen an deem zur Folleg mat enger ëmmer méi héijer Geschwëndegkeet gebaut ginn. D'Politik misst awer op iergendeng Aart a Weis probéieren op d'Politik vun der Automobilindustrie en Afloss ze kréien, wëssend, dass dat eng ganz staark Lobby hei am Land ass an dass dat effektiv schwierig ass.

Hei zu Lëtzebuerg sinn d'Leit, déi e Führerschäin hunn, ganz frou. Bei deem ongenügenden Ugebuet un öffentlichen Transportmëttel ass de Führerschäin eng Fro vu Mobilitéit a fir eng Rei vu Leit och eng Fro vun hirer Existenz.

De Führerschäin ass a bleift e ganz wäertvolle Schäin. Jiddferree soll sech däreer bewusst sinn. Een, deen net versteet mat deem Schäin ëmzegoen, muss dermat rechnen, dass en en ewechgeholl kritt. De Stat muss sech d'Méiglechkeet ginn, fir deene Leit, déi esou irresponsabel mat deem Schäin ëmginn, dee Schäin kënne ewech ze huelen. Dat ass och eis intimsten Iwwerzeegung als sozialistesche Fraktioun.

Dee Projet, dee mer virleien hunn, beinhalt awer eng ganz Rei vu grundsätzleche Problemer a suergt fir fundamental Kritikken, woufir eis Fraktioun en net matdroe kann.

Allgemeng Problemer zum Punkteführerschäin sinn déi, déi scho virduer ugeschwat gi sinn. Ech wëllt se awer nach eng Kéier aus eiser Siicht belichten.

Wann dervu geschwat gëtt, dass et och an den Nopeschlänner Punkteführerschäiner gëtt, dann ass dat sécherlech ganz richtig. Et ass awer och eng Tatsaach, dass et keen eenheetleche Punkteführerschäin fir d'Europäesch Gemeinschaft gëtt. Et gëtt verschidde Systemer, wou keen op deen anere passt, a wa mer gären eng europäesch Harmoniséierung vun engem Punkteführerschäin hätten, wat ganz bestëmmt sënnavoll wär, da sollt dat, eiser Meenung no, een einfache System sinn, ee System, dee géabel ass a virun allem ee System, deen drop baséiert, dass haaptsächlech déi Vergehe bestrooft ginn, déi d'Ursaach vun där grousser Zuel vun Accidenter sinn. Dat sinn déi, déi virduer scho vum Norbert Hauptert zitëiert gi sinn, nämlech déi vun engem ze groussen Alkoholkonsum a vum séiere Fueren.

Mir si mat där Partikularitéit konfrontéiert, dass mer iwwer 100.000 Frontalieren hunn, déi all Dag an d'Land kommen, an et bleift eng Tatsaach, dass mat deem System, dee wahrscheinlech d'Majoritéit wäert stëmmen, mer zu enger Diskriminéierung kommen tëschent deene Leit, déi ee Lëtzebuerger Führerschäin hunn, an deene Leit, déi een auslännesche Führerschäin hunn. Dat ass eng Partikularitéit, déi a kengem anere Land an deem Mooss virkënnt.

Wa virduer vun deem virtuelle Führerschäin geschwat ginn ass, dann ass dat eppes, wou ee gedeelter Meenung ka sinn. Ech denken, dass dee virtuelle Führerschäin kee Frontalier derzou wäert verleeden, och wann en ee Punkt ewechgeholl kritt, méi lues ze fueren. Mir bréngen et net fäerdeg engem Auslänner, deen en auslännesche Führerschäin huet, säi Führerschäin ewechzehuelen.

A wann ech déi heite Kritik maachen, da sti mir als Fraktioun mat där Kritik net eleng do. Déi Kritik gëtt ebenfalls gemaach vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics an och nach eng Kéier an den Avisë vun dem Parquet. D'Mme Annick Everling stellt an hirem Avis déi berechtigt Fro: "Comment réduire le nombre de points d'un permis étranger?"

De Procureur d'Etat Jean Bour vum Parquet Dikrech schreift a sengem Avis: "Y aurait-il désormais deux sortes de conducteurs, dont l'une (et elle ne sera pas des moindres, par exemple les frontaliers) échappera à l'automatisme du système rigoureux."

Iwwrengs ass och d'Jeunesse Démocratique an deem heite Punkt der Meenung vun der sozialistescher Fraktioun, wéi een an der Press, wéi dat heiten diskutéiert ginn ass, interessanterweis liese konnt.

Dann zu deene méi wichtege juristesche Prinzipien, déi eiser Meenung no mat deem Projet iwwer Bord gehait ginn.

Mir sinn als Fraktioun der Meenung, dass den Entzuch vu Punkten an deem dorop folgenden Entzuch vum Führerschäin eng Peine ass a keng administrativ Mooss-

nam, an doduerch dass et eng Peine ass, gehéiert et fir eis an de Kompetenzberäich vun de Gerichter.

D'Diskussioun a Frankräich an d'Diskussioun no dem Arrêt vum europäesche Geriichtshaff si schonn déi eng oder aner Kéier hei zitéiert ginn. Den Arrêt ass virdrun och vum Rapporteur erwähnt ginn am Zesummenhank mat der Tatsaach, dass de Jérôme Malige d'Recht confirméiert krut, virun en onofhängegt Gericht seng Cause akloen ze goen. Den Arrêt Malige huet awer och klor zum Ausdrock bruecht, dass den Entzuch vu Punkten e Caractère pénal huet, an huet domat déi national franséisch Praxis, besonnesch déi vun der Cour de Cassation, heurtéiert, déi seet, den Entzuch vu Punkten ass keng Peine accessoire. Et ass dat, wat fir eis zielt, wëssend, dass franséisch Gerichter sech net esou riguréis un d'Uerteeler vum europäesche Geriichtshaff hale wéi déi vu Lëtzebuerg.

D'Fro, wéi de Lëtzeburger Punkteführerschäin an deem Zesummenhank steet, gëtt wahrscheinlech net de Mueren hei an der Chamber gekläert, mä ech denken, dass déi éischt Persoun, déi de Führerschäin duerch den Entzuch vu Punkte verléiert, op dem europäesche Geriichtshaff wäert kloen, an da wäert dee Punkteführerschäin, deen elo gestëmmt gëtt, seng Prouf do bestoen oder och net.

Ech wëll drop opmierksam maachen, dass net nëmmen an deem Arrêt vun dem europäesche Geriichtshaff, mä dass och an den Avisen, déi mer zu deem Projet kritt hunn, déi Bedenken, déi mir als Fraktioun hunn, gedeelt ginn, zum Beispill am Avis vun der Chambre de Travail. Si ginn och zu engem Deel gedeelt am Avis vum Conseil d'Etat, dee schreift, dass de Punkteführerschäin "n'est pas a priori à l'abri de toute critique au regard de sa compatibilité avec les dispositions de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales."

An am Avis vum Parquet vun Dikrech gëtt geschriwwen: "Le projet heurte le principe de la séparation des pouvoirs." Am Avis vum Parquet Lëtzebuerg schreift d'Mme Annick Everling: "En conclusion nous estimons que la suspension de conduire, sanction qui présente les caractères d'une peine, devra rester de la seule compétence des tribunaux et non pas être gérée par des organes administratifs." Et gesäit een, dass mir mat eiser Meinung net eleng do stinn.

En zweete juristesche Problem, deen eis fundamental bei deem Projet stéiert, ass dee vum Automatismus. D'Tatsaach, dass een duerch den Ofzuch vu Punkten automatesch lues a lues de Führerschäin ewechgeholl kritt a keen Asproch um Fong méi méiglech ass, ass fir eis als sozialistesche Fraktioun net ze verrieden. Duerch deen Automatismus geet och d'Méiglechkeet vun der Individualiséierung vun der Strof verluer, dat heescht, et gëtt keng Méiglechkeet méi op déi individuell Situatioun vun deem anzegoen, deen déi Vergehe gemaach huet. Et gëtt keng Méiglechkeet méi där Persoun zum Beispill

de Führerschäin nach zouzegestoen, fir schaffen ze goen, wat ënnert Ëmstänn fir déi Persoun an hir Famill existentiell ka sinn. Mir sinn als Fraktioun mat deem Prinzip net d'accord.

De Parquet général schreift a sengem Avis duerch de Pierre Schmit: "L'esprit de sanction radicale et systématique poursuivie par le projet se heurte fondamentalement à la politique souple de l'opportunité des poursuites pratiquées depuis des années par les parquets."

Datselwecht steet dann och am Avis vum Parquet Lëtzebuerg, erëm eng Kéier vun der Mme Annick Everling, déi schreift: "Nous sommes d'avis que le juge doit garder une large marge d'appréciation et l'on ne devra pas le charger de la fixation abstraite du nombre de points à retirer à un conducteur dans son jugement."

Datselwecht seet dann och de Jean Bour am Numm vum Parquet vun Dikrech an en illustréiert dat mat engem Beispill: Wann en Automobilist an enger Schlaang fiert an deen Auto virun him ustéisst, wou déi Persoun, déi an deem Gefier sëtzt, blesséiert gëtt, awer net ugeschnallt war, ginn am Punkteführerschäin véier Punkten ofgezunn.

Een anere Chauffeur, deen eng Persoun oder e Kand op engem Zebrasträifen iwwerrennt, déi da liewensgeféierlech blesséiert sinn, dee kritt och nëmmen en Ofzuch vu véier Punkten.

De Jean Bour mengt, a mir deelen déi Meinung, dass selbstverständlech mat minus véier Punkten am Verglach zu deem zweete Vergehen dat éischt Vergehen, wat vill méi liicht ass, ze héich bestrooft ass, an e seet: "Que seule l'application personnelle de toutes les circonstances par un juge pourrait garantir dans ces circonstances une justice équitable."

Dat ass dat, wat mer virdu mat der Individualiséierung vun der Peine gemengt hunn.

Een anere juristesche Problem, dee sech stellt, ass dee vun dem Kumul vun de Peinen. De Conseil d'Etat huet elo rezent an engem Avis iwwert d'Aarbechtsrecht eng Opposition formelle gemaach, well an deem Text e Cumul des peines enthalen war. Leider ass déi Meinung vum Conseil d'Etat bei deem Projet net erëmmkomm.

Mir hu Schwierigkeeten dermat, dass e Cumul des peines an deem Projet méiglech ass. Engersäits kann een de Führerschäin entzuch kréien duerch e Jugement vum Tribunal, zweetens duerch de Verloscht vu Punkten an drëtzens duerch den administrativen Entzuch. Och hei seet de Parquet général a sengem Avis: "Le cumul de l'interdiction de conduire et de la suspension de conduire peut aboutir à des excès au niveau de la répression."

Mir hunn als LSAP och grondsätzlech mat deem heite Punkt Schwierigkeeten, besonnesch wat de Retrait administratif ubelaangt. Den Alex Bodry wäert nach dorop agoen.

All dës Bedenke säitens vun de Parqueten, säitens der Chambre de Travail, sollten derzou féieren, dass ee wierklech déi kritesch Approche, déi mir als Fraktioun zu dësem Projet hunn, sollt a Betracht zéien an dëse Projet nach eng Kéier iwwerdenken.

Niewent dëse grondsätzleche Kriticken hu mer als Fraktioun nach eng Rei aner Kriticken ze formuléieren, zum Beispill déi vun der Zuel vun den Infraktiounen. Am Gesetz stinn 19 Infraktiounen, déi no deene Punkten zue gehant kënne ginn, déi virdrun hei zitéiert gi sinn. Am Règlement grand-ducal gëtt et awer iwwer 100 Méiglechkeeten, wou ee Punkte ka verléieren. A wa virdrun hei gesot ginn ass, déi Punkten, déi do verluer ginn, déi si gutt verluer, well dann huet ee sech schlecht am Verkéier beholl, et bien, do hu mir eis Bedenken. Et gëtt zum Beispill aacht verschidden Infraktiounen wéinst dem Zoustand vun de Pneuen, véier verschidden Infraktiounen, wann ee seng Carte d'immatriculation net derbäi huet oder se ofgelaf ass. Muss een dofir Punkte verléieren?

Mat där héijer Zuel vu Méiglechkeeten, fir Punkten ze verléieren, hunn net nëmme mir als Fraktioun Schwierigkeeten, mä ebenfals de Conseil d'Etat, deen a sengem Avis vum 15. Mee 2001 schreift: "N'aurait-il pas été plus opportun de limiter dans un premier temps le nombre d'infractions à prendre en considération, en se limitant à celles qui peuvent être considérées comme étant à l'origine de la très grande majorité des accidents corporels."

De Conseil d'Etat mécht a sengem Avis drop opmierksam, dass d'Konsequenzen, déi bei engem Avertissement entstinn, doduerch dass automatesch Punkten ofgezu ginn, wahrscheinlech wäerte sinn, dass eng Rei vu Leit den Avertissement net bezuelen. Dat wäert zur Konsequenz hunn, dass d'Police muss e Procès-verbal schreiwen an d'Gerichter mat Aarbecht iwwerschwemmt wäerte ginn.

De Conseil d'Etat féiert dann, fir seng Argumentatioun ze ënnerstëtzen, de Rapport vum Ministère vum 1999 un, wou steet, dass 18.600 Avertissementer während deem Joer getraff gi sinn, woubäi dee gréissten Deel vun deenen Avertissementer zur Konsequenz gehat hätt, dass Punkten ofgezunn hätte misse ginn, a jiddferee ka sech virstellen, dass anstatt déi 18.600 Avertissementer elo Punkten ofzich virgeholl gi wären a vill vun deene Leit bei de Gerichter reklaméiert hätten, wat dat fir eng Flut un Aarbecht fir d'Gerichter mat sech bruecht hätt. Do gesäit een, dass de System net ka funktionnéieren an eng Rei vu Leit iwwerhaupt net bestrooft wäerte ginn, well dat vum Gericht net ze bewältegen ass. Och déi Meenung gëtt an den Avisé vun de Parqueten zréckbehalen a gëtt och vun der Jeunesse démocratique an hiren Artikelen kritiséiert.

Dann zu der Fro vun de Berufsschauffeuren. Mir hunn an der Sëtzung vun der Transportkommissioun opmierksam gemaach op dat raut Klima, wat an den Transportunternehmen herrscht. Ech denken, dass haut, wou mer

konfrontéiert si mat enger Rei vun Dossieren, ënnert anerem deem vun der Entreprise Kralowetz, wou jiddferee virun A gefouert kritt huet, wéi d'Aarbechtskonditiounen an deenen Entreprisë sinn, eis Suergen, déi mir deemools eis fir d'Berufsschauffeuren gemaach hunn, sech bestätegt hunn.

Hir Aarbechtskonditiounen si sécherlech ganz haart a mir hunn dofir als Fraktioun an der Kommissioun proposéiert, wéi den Här Schummer dat gesot huet, de Berufsschauffeuren keng Punkte vum Führerschäin ofzezéien, wann et ëm den Zoustand vum Gefier geet, wat Pneuen, d'Bremsen, de Certificat de contrôle, an esou weider ubelaangt.

Ech wëll nach eng Kéier präziséieren, et geet eis als Fraktioun net drëm, d'Berufsschauffeuren ze privilegiéieren vis-à-vis vun anere Chauffeuren, mä et geet just drëm se virun der Willkür vum Patron ze schützen, dee se forcéiert mat Camionen ze fueren, wou den techneschen Zoustand net an der Rei ass an d'Sécherheet net garantéiert ass.

Mir fannen déi do Positioun erëm an dem Avis vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, am Avis vun der Chambre de Travail a selbstverständlech och an den Avisé vun de Gewerkschaften Landesverband an OGB-L.

D'Kommissioun huet dee Virschlag ofgelehnt. Dat huet den Här Schummer virdrun a sengem Rapport gesot, mä jiddfereen heibanne weess an der Zwëschenzäit, wéi d'Situatioun vun de Chauffeuren an d'Aarbechtsklima sinn. Dass Chauffeuren forcéiert ginn, mat Autoen ze fueren, déi net an der Rei sinn, wëll ech opgrond vun e puer Beispiller illustréieren.

De Minister huet an der Sëtzung gesot, hei am Land kéint ee sech bal net virstellen, dass eng Entreprise géing ee Chauffeur forcéieren mat engem Camion ze fueren, deen technesch net an der Rei wier, a wann dat de Fall wier, sollten d'Gewerkschaften him dat matdeelen an hie géing dann intervenéieren. Déi folgend Beispiller beweisen, dass et Aktualitéit ass.

De Jan Riban, e Chauffeur vun der Entreprise Kralowetz, huet den 1. Februar am Joer 2002 en Avertissement vun der Polizei kritt, well säi Camion net de Contrôle technique duerchlaf hat. Hien ass forcéiert gi vun der Entreprise, fir mat deem Camion ze fueren.

Den 30. August vum Joer 2002 huet den Transportminister e Bréif kritt an ass drop opmierksam gemaach ginn, dass an der Entreprise de Transport Frisch Chauffeuren forcéiert gi mat Camionen ze fueren, wou de Contrôle technique vu Sandweiler net virläit. De Minister huet dee Betrib drop opmierksam gemaach, dass e sech soll mat de Bestëmmunge conform setzen.

De 5. Juni 2001 huet den Transportminister e Bréif kritt, wou en drop opmierksam gemaach ginn ass, dass

d'Entreprise "Getränke Farm s.à r.l." hir Chauffeure forcéiert ouni Assurance ze fueren, weder eng Assurance fir d'Remorque nach eng Assurance fir d'Gefier selwer. D'Chauffeure musse geféierlech Gidder transportéieren, chemesch Produkter. D'Entreprise huet keng Autorisatioun, fir dat ze maachen, keen ADR-Certificat, net dat appropriéiert Equipement. D'Couchette vun de Chauffeuren ass an esou engem desolaten Zoustand, dass se net kënnen drop raschten.

Den 28. Mäerz vum Joer 2001 huet den Transportminister e Bréif kritt iwwert d'Entreprise Georges Carbon, wou klor draus ervirgeet, dass d'Salariéen net regelméisseg bezuelt ginn, dass d'Chauffeure forcéiert gi mat Camionen ze fueren, wou den techneschen Zoustand net an der Rei ass. De 27. Mäerz hat och ee Chauffeur en Accident op der Autobunn, well d'Bremse vun der Remorque net gaange sinn. Glécklecherweis ass en nëmmen an e Mur californien gerannt an et ass kengem eppes geschitt.

De 17. August 2001 huet d'Gewerkschaft e Bréif geschriwwen, dass d'Entreprise Best Tours vu Lëtzebuerg hir Chauffeure forcéiert mat Autoen ze fueren, wou de Contrôle technique net an der Rei ass, dass d'Aarbechtszäiten net respektéiert ginn.

Dann e Bréif vum 17. August 2001, wou de Minister iwwert eng Rei vu Vergehe vun der Entreprise Interpaolilux informéiert gëtt, wou d'Chauffeure forcéiert gi mat Autoen ze fueren, wou d'Pneuen an engem katastrophalen Zoustand sinn a selbstverständlech och kee Contrôle technique op kengem vun deene Gefierer ass. Et gëtt en Avertissement taxé vun der Police vu Miersch, déi dann och nach an hirem Rapport bemierkt, dass an der Couchette d'Fiedere vum Ressort esou erausstinn, dass et onméiglech ass fir de Chauffeur do kënnen ze raschten.

Dann e ganz rezent Beispill, e Beispill vu gëschter. Gëschter sinn an de Büroe vum OGB-L d'Chauffeure vun der Entreprise Euro Trans Logistique virstelleg ginn, déi gesot hunn: Mir wëllen net méi mat eise Camione fueren, well déi 35 Camionen an déi 35 Unhänger keen Zertifikat vu Sandweiler a keng Transportlizenzen hunn. Dobäi sinn d'Chauffeure responsabel. Si gi geklaakt, well se mat Camione fueren, déi keng Transportlizenzen hunn. Si hunn awer ugedrot kritt, wa se net géinge fueren, géinge se hir Aarbechtsplaz verléieren, Dir Dammen an Dir Härën.

A wann de Punkteführerschäin esou agefouert gëtt, wéi en elo virgesinn ass, da verléiere se net nëmmen hir Aarbechtsplaz, mä si verléieren och nach hire Führerschäin an domat hir Existenz.

Dat ass e rezent Beispill vu gëschter.

Wéi gesot, den Transportminister huet jo gesot, wann en esou Bréiwer vun de Gewerkschafte kréich, géinge e sech an d'Geschier leeë mat sengem ganze Gewiicht, fir deem opzehëlfen. Eh bien, ech hunn elo e puer Bei-

spiller opgezielt, an et wier flott herno ze héieren, wat den Transportminister dann op Grond vun deene Bréiwer bis elo gemaach huet.

An enger Question parlementaire, déi ech de 25. Mäerz gestallt hat, hunn ech och gefrot, wéi et da mat de Statistike vu Sandweiler wier, ob et dann effektiv do géinge e Relevé gi vun Autoen, vu Bussen a vu Camionen, déi keen Zertifikat hätten. Den Transportminister huet mer geäntwert, dass et effektiv 2% vun den Autobusser gëtt, déi kee Contrôle vu Sandweiler hunn, 5,4% vu Camionen a 6,4% vu Remorquen, woubäi en awer bemierkt huet, dass senger Meenung no oder der Meenung no vun der Kontrollstatioun vu Sandweiler, de gréissten Deel vun deene Gefierer net méi a Betrib ass.

Mä ech mengen, un deene Beispiller vu virdu gesäit ee wéi d'Realitéit um Terrain ass, a jiddereen heibannen, dee sech a leschter Zäit vill Suergen ëm d'Aarbechtskonditiounen vun de Chauffeure gemaach huet, misst dann och eise Amendement zoustëmmen, dee mer hei déposéieren an dee mer an der Kommissioun scho presentéiert hunn, deen drop erausleeft, dass wat den Zoustand vun de Gefierer ubelaangt, net d'Chauffeure kënnen sensibiliséiert ginn, mä d'Propriétaires, fir esou d'Chauffeure virun där Willkür ze schützen, déi ech virdrun, op Grond vun e puer Beispiller, beluegt hunn.

Amendement 1

L'article II. de la version amendée du projet de loi N° 4712 est modifié comme suit :

«Article II. – La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complétée par un nouvel article 2bis, libellé comme suit:

Art. 2bis. – (...)

Paragraphe 2. – Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

11) la conduite, par le propriétaire ou détenteur, d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait de tolérer, par le propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés: 2 points»

(s.) Marc Zanussi, Mady Delvaux-Stehres, Lydie Err, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein

Da gëtt et e Sondage vum OGB-L innerhalb vun den Chauffeuren, deen den 13. Mäerz 2002 gemaach ginn ass. Dee Sondage dréckt och d'Suerg vun de Chauffeuren aus. Iwwer 50% vun de Chauffeure fäerte Punkten ze verléieren, well hir Camionen iwwerluede sinn.

Iwwer 30% fäerten, dass se Punkte verléieren, well se mat Camione fuere mussen, wou den Zoustand vun de Pneue schlecht ass.

Insgesamt si 87% vun de Chauffeure géint de Punkteführerschäin, wéi en elo virläit, awer si sinn am Prinzip net géint de Punkteführerschäin, mä si sinn dergéint, well se fäerten, dass hir Existenz mat deem heiten Text a Gefor geréit.

63,5% wiere mam Punkteführerschäin d'accord, wann hinne bei deenen heite Punkte géing Rechnung gedroe ginn. Dofir géing ech nach eng Kéier e waarmen Appel maachen un d'Chamber, fir deen Amendement ze stëmmen.

Mir hu schlussendlech 7.000 Berufsschauffeuren hei am Land an et ass wichteg, dass een iwwert d'Problemer vun deene Leit schwätzt. Dat hu mer jo och an deene leschte Wochen a Méint hei gemaach.

Et gesäit een och, dass dat doten en Thema ass, an et héiert a liest een an den Avisen, dass iwwert déi Froe muss diskutéiert ginn, an et gëtt och an deem engen oder aneren Avis gefrot, fir iwwert déi Iddi vum Punkteführerschäin ze diskutéieren. Ech mengen, dass dat en Thema ass, mat deem ee sech misst beschäftegen.

Dann zu der Diskussioun iwwert déi ganz Problematik an deem dote Secteur. Et gëtt säit dem Mäerz 2000 am Frankräich eng Konventioun tëschent de Gewerkschaften an den Transportentreprisen, déi als Zweck huet d'Konsequenze vum Punkteführerschäin fir jiddereen akzeptabel ze maachen a vu que dass mer jo wëssen, dass dës Regierung den Dialog ganz gäre fleegt, wollte mer eng Motioun déposéieren, déi d'Regierung invitéiert eng Table ronde anzeberuffen, fir sech mat alle Partner, déi et am Stroosseverkéier gëtt, op een Dësch ze setzen an déi heite Froen ze diskutéieren an ënner Ëmstänn enger Léisung zouzeféieren.

Motion 1

La Chambre des Députés

considérant que l'introduction du permis à points ne prévoit aucune distinction entre les conducteurs professionnels et les autres;

considérant qu'un chauffeur professionnel risque d'être sanctionné par un retrait de points de son permis de conduire pour des fautes qui ne sont pas directement imputables à son comportement dans la circulation, comme c'est le cas du retrait de points pour conduite d'un véhicule avec des pneus en mauvais état ou encore pour conduite d'un véhicule en surcharge;

considérant que l'introduction du permis à points risque de créer une situation très délicate au niveau social pour les chauffeurs professionnels en cas de perte de la totalité des points de leur permis de conduire;

considérant que le maintien de leur emploi dépend de la conservation du droit de conduire des chauffeurs professionnels,

invite le Gouvernement

à organiser une table-ronde, avec des représentants de tous les acteurs concernés, en vue de mener un débat qui puisse apporter des solutions aux problèmes qui pourront affecter les chauffeurs professionnels en cas de perte de la totalité des points de leur permis de conduire.

(s.) Marc Zanussi, Mady Delvaux-Stehres, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké.

En anere Punkt, dee mer am Avis vun eiser Fraktioun kritiséiert hunn, ass dee vum Monopol vum Centre de Formation zu Kolmar-Bierg. Mir hu gelies am Exposé des motifs vum Règlement grand-ducal, dass de Kolmar-Bierg sollt de Monopol fir déi Formatiounscourse kréien. Mir waren der Meenung, dass dat keng gutt Saach wier, an hunn dofir plädéiert, dass och Stagen an aneren Zentre kënnen zougelooss ginn, fir déi Coursen ze maachen an domadder déi Punkten zréckzekeréien, eng Kritik, déi och vun der Chambre de Commerce formuléiert gëtt, wou gesot gëtt, et sollt keen neie Monopol geschafe ginn.

Dann deelen ech d'Aschätzung vum Rapporteur net, dass dës Projet och eng Rei vu preventive Moossnamen enthält. Fir eis ass deen heite Projet haaptsächlech an nëmme repressiv, an dat ass eng Kritik, mat där net nëmme mir do stinn, mä och d'Gewerkschaften a praktesch alleguer d'Chambres professionnelles an hiren Avisen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Chamber huet sech an deene leschte Jore schonn déi, oder aner Kéier mat dem Thema Punkteführerschäin ausenanergesat an et sinn hei an der Chamber Motioune gestëmmt ginn, wou déi lescht Regierungen opgefuerdert gi sinn, de Projet vum Punkteführerschäin ëmzesetzen.

Mir hunn als Fraktioun déi Motiounen ëmmer matgedroen a mir hu gesot, dass mer e Punkteführerschäin bräichten. Mir hunn och als Sozialisten an eisem Wahlprogramm stoen: "Die Sozialisten werden den Punkteführerschein einführen, um Raserei und Trunkenheit am Steuer, die häufigsten Unfallursachen, stärker und nachhaltiger zu ahnden".

Dat ass eng Ausso, zu där mir als Fraktioun stinn. Mir hunn awer, wéi ech virdru gesot hunn, grondsätzlech Problemer mat deem Projet, dee vun der Regierung presentéiert gëtt, a mir hunn eis als Partei vill Suergen a vill Gedanken iwwert dat Thema gemaach, a virun allem och vill Aarbecht, fir en anere Modell vu Punkteführerschäin auszeschaffen. Mir hu vill mat franséischen Expäre geschwat, mir hunn d'Berufschambere konsultéiert, mir hu mam Automobilclub geschwat a mir haten och laang Gespréicher mat de Gewerkschaften.

An ech wëllt, fir net den Androck opkommen ze loossen, mir hätten an dësem Dossier näischt geschafft oder mir wëllten einfach aus Oppositionsgrënn dës Projet net stëmmen, lech soen, wéi eiser Meenung no dann esou e Punkteführerschäin kënnt ausgesinn, deen

deene Prinzipien, déi eis wichteg sinn, kënn Rechnung droen.

Mir hunn also an eisem Projet gesot, dass den Entzuch vu Punkten an deen doropshin folgenden Entzuch vum Punkteführerschäin eng Peine ass an dass se weiderhin am Kompetenzberäich vun de Geriichter soll bleiwen, mat alle Konsequenzen. Dat heescht, mat enger Unhéierung, mat engem gerechte Prozess a mat enger éischter Asprochméiglechkeet.

Dës Iddi entsprécht éischter dem Rechtsverständnis vun eiser Opfaassung an och dem Gerechtegkeetssënn vun eis als Sozialisten. Mir sinn der Iwwerzeegung, dass d'Leit dobaussen och méi Vertrauen an d'Geriichter hu wéi an den Transportminister, egal wat fir en Transportminister an egal vu wat fir enger Partei en ass.

Mir hunn an eisem Projet och virgesinn, dass et eng Punktekaart gëtt vun 12 Punkten, déi bei de Geriichter ugesiedelt ass an déi als Konsequenz selbstverständlech huet, dass ee bei enger Rei vu Vergehe Punkten ewech geholl kritt. Mä mir hunn eis awer do op véier Punkte limitéiert:

1. Iwwerhéichte Geschwëndegkeet
2. Alkohol um Steuer
3. bei Vergehen, déi Kierpverletzung als Konsequenz hunn
4. bei Vergehen, déi Doudeger als Konsequenz hunn.

Mir sinn der Iwwerzeegung, dass mat esou engem klengen Katalog e System vu Punkteführerschäin gërabelt bleift, dass en an de Kompetenze vun de Geriichter och ka bewältigt ginn, selbstverständlech ënnert der Voraussetzung, dass d'Zuel vun de Riichter, déi sech mat deenen heiten Dossiere beschäftege mussen, an d'Luucht gesat gëtt.

Mir hunn och eng Punkteskala agefouert an eisem Projet, déi allerdéngs gestaffelt ass, déi e Minimum vu Punkte virgesäit, déi kënnen ofgezu ginn, an e Maximum vu Punkten, déi kënnen ofgezu ginn. Mir mengen, dass mer mat där Iddi der Meenung vun de Parquete Rechnung droen, de Riichter e gewëssenen Ermëssungsspillraum ze loossen.

Bei deenen éischten dräi Kategorie kënnen d'Riichter zwee bis véier Punkten ewechzéien a bei deene leschten dräi bis sechs Punkten. Domadder wier d'Individualiséierung vun der Strof garantéiert an d'Geriichter hätten dee Spott, dee se an hiren Avise verlaangt hunn.

Wann et dann ëm Leit geet, déi déi eng oder aner Käier hannertenee Problemer hu mat de Stroossereglungen, kënn selbstverständlech och do d'Situatioun, dass keng Punkte méi um Konto sinn, an dee Moment, wou keng Punkte méi um Konto sinn, de Kandidat fir dat lescht Vergehen, dat e gemaach huet, bestrooft gëtt an de Führerschäin op d'mannst fir ee Joer vum Geriicht muss

ofgehall ginn. Dobäi behält de Riichter awer d'Méiglechkeet ënner Ëmstänn de Führerschäin kënnen ze loossen, fir schaffen ze goen, an de Riichter behält och d'Méiglechkeet - an dat ass, wat eis Iddi vun där vum Projet ënnerscheet - méi eng staark a méi eng streng Strof auszeschwätze fir een, dee sech a senger Carrière als Chauffeur schlecht beholl huet.

Bei deem Virschlag, dee mir proposéieren, gëtt et nëmmen eng Bestrafung fir ee Vergehen, an de Problem vum Cumul des peines gëtt et an eisem Modell net.

Mir hu gesot, d'Berufsschauffeure ginn d'selwecht behandelt, ausser deem Amendement, dee mer virdrun déposéiert hunn, a mir soen, wann et ëm d'Zréckgewanne vu Punkte geet, solle selbstverständlech och Coursé kënnen gemaach ginn an egal wat fir engem akreditéierten Zentrum, awer haaptsächlech an Zentren, wou dee psycho-educative Charakter an Element vun der Formatioun am Vierdergrond steet. Mir hunn och ee Kapitel, op dat den Alex Bodry nach wäert agoen, iwwert de Statut an de Schutz vun den Affer, déi an eisem Projet eng gewëssenen Importenz hunn.

Mir hunn eis Propositionen an der Chamberkommissioun diskutéiert. Si sinn ofgeleent ginn, an ech muss dem John Schummer merci soe fir säi mëndleche Rapport, well en dat, wat an der Chamberkommissioun geschitt ass, hei wierklech erëmginn huet. Et ass leider net am schréffleche Rapport zréckbehale ginn, wat mer als Fraktioun staark bedauern, mä trotzdeem merci fir dee mëndleche Rapport.

Als Schlussfolgerung soe mer, dass dee Projet, dee vun der Regierung virläit, eng ganz Rei an zevill Barrière setzt, wat déi juristesche Prinzipien ubelaangt, déi mir net kënnen esou matdroen, den Automatismus, deen eiser Aschätzung no schrecklech ongerecht ass, déi héich Zuel vu Vergehen, déi de System net viabel maachen.

Mir hunn als Oppositioun eis Aarbecht gemaach an e Projet presentéiert, deen deene Grondprinzipien, déi fir eis wichteg sinn, Rechnung dréit, deen eiser Aschätzung no méi gerecht ass, deen an der Praxis ëmsetzbar ass an deen och dem Usproch fir méi Verkéierssécherheet méi gerecht gëtt wéi dee Projet, dee vun der Regierung virgeluegt ginn ass.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

Här President, hei sinn nach déi zwee Amendementer, vun deenen ech virdu geschwat hunn.

Amendement 2

L'article V. de la version amendée du projet de loi N° 4712 est modifié comme suit:

«Article V

L'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

Art. 7. – (...)

Toutefois l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

(...)

conduite, par le propriétaire ou détenteur, d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

(...)

(s.) Marc Zanussi, Mady Delvaux-Stehres, Lydie Err, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein.

Amendement 3

L'article VII. de la version amendée du projet de loi N° 4712 est modifié comme suit :

«Article VII

L'article 11 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant :

1. Le propriétaire ou détenteur qui a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(...)

(s.) Marc Zanussi, Mady Delvaux-Stehres, Lydie Err, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein.

M. le Président. - Als nächste Riedner ass den Här Gusty Graas agedroen. Den Här Graas huet d'Wuert.

M. Gusty Graas (DP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, am Joer 2001 goufen et hei zu Lëtzebuerg 8.190 Akzidenter. Dat ware 5,08% méi wéi am Joer 2000.

69 Leit hunn hiert Liewe gelooss. Zumindest waren dat der aacht manner wéi dat Joer virdrun.

An der Moyenne sinn tëschent 1991 an 2000 all Joer 69 Persounen bei engem Stroossenakzident ëm d'Liewe komm.

Obwuel d'Zuel vun den Akzidenter vu 5.982 am Joer 1992 op 8.190 am Joer 2001 geklommen ass, huet d'Zuel vun den Doudegen an de schwéier Blesséierten an deem selwechten Zäitraum vu 609 op 397 ofgehooll. Dat entsprécht enger Regressioun vu 34,8%.

An der Zäitspan vun 1997 bis 2001 haten 2/3 vun den Doudege manner wéi 40 Joer, 1/3 hat esouguer manner wéi 25 Joer.

(M. Willy Bourg prend la Présidence)

Glücklecherweis huet d'Mortalitéit pro Akzident tëschent de Periode vun 1986 bis 1990 an 1996 bis 2000 ëm 2,45% ofgehooll. Dat sinn awer nach 14,5 Fäll op 100.000 Awunner.

Dësen Taux ass nach ëmmer ee vun deenen héchsten an der Europäescher Unioun. An Däitschland sinn dat zum Beispill fir d'Period vun 1996 bis 2000 der 9,4, a Frankräich fir d'Period vun 1996 bis 1998 12,7, an a Schweden fir d'Period vun 1996 bis 1998 5,4.

Trotz där zum Deel also positiver Entwécklung stellt de Stroosseverkéier nach ëmmer eng ganz grouss Geför fir de Mënsch duer. An d'Ursaache vun deene villen Akzidenter sinn och bekannt: meeschtens ass mënschlecht Versoe Schold un engem Autosakzident, sief et duerch iwwerdrifwe Vitesse, Alkohol oder Drogen.

De Verkéier gëtt leider an de leschte Joren duerch en ëmmer méi aggressiivt Behuele vun den Automobiliste geprägt.

Vill Akzidenter gi provoziert duerch en onverantwortlecht Behuelen, an dës Akzidenter bedeiten engersäits oft grouss Misär fir Familljen, an op där anerer Säit hu se awer och en negativen Impakt op eis Ekonomie. D'Leit si laang krank oder kënnen guer net méi schaffe goen, de Materialschued verschlénkt oft enorm Zommen u Suen.

Esou schätzt d'Association de la Route dës Käschten all Joer an der Europäescher Unioun op 70.000 Milliounen Euro. Dës Zuel kann ee jiddefalls am Avis vun der Chambre des Employés privés noliesen.

D'Statistike sinn also kloer, an dach gëtt op verschidde Plaze gären ignoréiert an d'Schold vun den Akzidenter éischter op d'Sécherheetsmängel un den Autoen ofgewälzt. Et gëtt éischter eng Demande un d'Autosconstructeur gericht, fir méi sécher Autoen ze bauen, wéi un d'Responsabilitéit vun de Chauffeuren ze appelléieren.

Selbstverständlech soll déi bescht Technik genotzt ginn, fir nach méi sécher Autoen ze bauen.

Och d'Argument, datt de relativ schlechten Zoustand vun eise Stroosse schold u villen Accidenter wier, muss een awer mat Virsicht genéissen.

Wuel kann een net ofstreiden, datt op eenzelne Plaze vläicht besser Sécherheetsmesurë misse getraff ginn, mä schlussendlech ass jo awer d'eege Responsabilitéit ëmmer nach gefuerdert, an et muss ee sech de Konditiounen upassen. Besonnesch d'Chambre de Travail argumentéiert an déi Richtung a mengt, d'Aféierung vum Punkteführerschäi wier net noutwendeg. Déi Meenung kann d'Demokratesch Partei allerdéngs net deelen. De Stroosseverkéier ass e richteg Fléau vun eiser Zäit, deen aktiv bekämpft muss ginn. Sensibiliséierungscampagnë si wichteg a solle regelméisseg gemaach ginn. Den Transportministère an d'Sécurité routière maachen op dësem Gebitt jiddefalls eng excellent Aarbecht.

An dach wësse mir alleguerten, datt esou Aktiounen nëmmen e Stéck vun enger ganzer Strategie sinn. D'Education ass donieft enorm wichteg, net nëmmen, wat déi reng verkéierstechesch Erzéiung ubelaangt, mä och d'Erzéiung, wéi ee sech an enger Gesellschaft ze verhalten huet. Dat heescht zum Beispill, datt d'Schätze vu Valeure wéi Respekt an Toleranz an Zukunft nach méi verbreet muss ginn. Déi ideal Gesellschaft wier natierlech déi, wou ee keng Gesetzer a keng Sanktiounen bräicht unze-wennen, mä mir wëssen alleguer, dat ass eng reng Utopie, a mir wëssen, datt d'Realitéit leider ganz anescht ausgesäit. De Strosseverkéier vun haut ass och zum Deel symptomatesch fir d'Zusummeliewen an eiser Gesellschaft. Den Egoismus ass oft Tromp, de feelende Respekt ass omnipresent. D'Gefill, nëmme Rechter ze hunn a keng Flichten, ass op ville Plazen ze verspieren. Praktesch all Dag erlief een déi onméiglechst Szenen am Strosseverkéier. Oft kéint ee mengen, wéi wa vill Stroossebenotzer hiren eegene Code de la route hätten. Et gëtt egal wou geparkt. Neiendéngs ass et normal, datt een einfach an der Fahrspur hale bleift, d'Warnblinkanlag umécht an da mol séier bei de Bankomat leeft oder bei de Bäcker. Net ongewéinlech ass och ewell, datt een op der Autobunn riets iwwerholl gëtt, an dat esouguer op der Standspuer.

D'Netanhale vun der Vitesselimite an op der Kräizung duerch Rout fuere gëtt zum Deel haut oft als Kavaléiersdelikt ugesinn. Jiddfer Eenzelne vun eis verspiert e groussen Drang fir e Maximum vu Fräiheet ze erliewen, mä et schéngt, wéi wann d'Fräiheetserliefnis bei mun-chen am Auto am gréisste wier. Dernieft passt et natierlech och an eis Zäit, fir sech mat schnellen Autoen ze weisen. Dat schéngt souguer bei Eenzelnen och zu engem verstärkte Selbstbewusstsaï bäizedroen. Rar schénge jiddefalls déi Leit ze sinn, déi sech strikt un d'Verkéiseregelen halen.

Bei der Analys vun all deene Problemer muss ee sech dann natierlech déi kruzial Fro stellen: Wéi kënnen mir dat zum Deel onverantwortlecht Verhale vun enger Rei vu Stroossebenotzer besser an de Grëff kréien, a wéi kann eise Verkéier méi disziplinéiert organiséiert ginn? D'Demokratesch Partei ass mat Sécherheet kee Frënd vum staatlechen Dirigismus an engem ze enken Netz vun all méigleche Gesetzer a Reglementer. Op där anerer Säit kënnen a wëlle mer awer och net zouloossen, datt eng Minoritéit an eiser Gesellschaft d'Fräiheet vu villen aschränkt a souguer duerch hiert Verhalen eng eescht Gefor fir d'Matbierger bedeit.

Wann d'Sensibiliséierungscampagnen an d'Education net méi gräifen, dann ass et an engem Rechtsstat legitim, datt de Katalog vun de Sanktiounen méi déck muss ginn. Dofir gëtt duerch dëst Gesetz haut een neie Kader gesat, virun allem fir déi Leit, déi net deen néidege Respekt vis-à-vis vum Code de la route beweisen.

D'Aféierung vum Punkteführerschäin ass u sech jo schonns méi laang geplangt. Ech erënneren drun, datt

1993 hei d'Chamber eng deementspriedend Motioun gestëmmt hat. Dem heitegen Transportminister Henri Grethen ass jiddefalls fir säi Courage ze félicitéieren, well des Moosnam jo och an eenzelne Kreesser net onbedéngt populär ass, obwuel ech perséinlech der Meenung sinn, datt d'Aféierung vum Punkteführerschäin vum Gros vun eiser Populatioun positiv opgehol wäert ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, vun de Beruffschauffuren ass jo laang Stuerme géint d'Aféierung vum Punkteführerschäin gelaf ginn, an och mäi Virriedner hei ass jo op déi Problematik agaang. Fir eis als DP war et awer ëmmer kloer, datt ee fir keng Beruffsgroupp eng Ausnahm kéint maachen. Genau wéi all aner Stroossebenotzer muss och de Beruffschauffeur sech senger Verantwortung bewusst sinn. Mir hu Verständnis dofir, dass e Beruffschauffeur dem Drock vu senger Patrone kann ausgesat sinn, an datt en dofir vill an zousätzlech Faarte maache muss. Aus Angscht ëm seng Aarbechtsplaz traute sech de Chauffeur vläicht oft net, fir op techesch Defekter u sengem Gefier hinzewiesen, wat den Här Zanussi virdru jo och op Basis vun enger Rei vu Beispiller ënner Beweis gestallt huet. Ech wëll awer allerdéngs op dëser Plaz nach eng Kéier un d'Wiedererënneren, déi den Transportminister Henri Grethen - an Dir hutt se och virdrun hei ernimmt - an der Kommissioun gebraucht huet, wou e ganz kloer an däitlech gesot huet, hie géing net zécken, am Fall, wou e Patron géing e Chauffeur forcéieren, sech mat engem defekte Vehikel ze déplacéieren, haart duerchzegräifen.

Gedanke muss ee sech natierlech och ëm déi juristesche Natur vun der Suspensioun vum Permis maachen. De Lëtzebuerger Modell orientéiert sech - wéi mer dat jo schonn e puer Mol de Moie matgedeelt krut hunn - un dem franséischen. Do gëtt et jo dee berühmtenen Arrêt Malige vun der Europäescher Cours vun de Mënscherechter, dee festhält, datt den administrative Retrait vum Führerschäin am Aklang mat der Konventioun iwwert d'Wahrung vun de Mënscherechter ass.

(Interruption)

Den Entzuch vum Führerschäin duerch d'Opbrauche vu sengem Kontingent u Punkten ass eng administrativ Moosnam. Et kann een also an dësem Fall net vun engem arbitraire Virgoe schwätzen, well de Chauffeur jo ëmmer genaustens am Bild ass, wat säin aktuelle Punktestand ass.

D'Vertreieder vum Parquet hunn hiren Accord de principe zum Punkteführerschäin och ginn an drop higewisen, datt de Retrait vu Punkten eng Mesure vu rengem administrativem Charakter soll sinn. Am Fall, wou de Retrait vum Führerschäin a Kraaft trëtt, kann den implizéierte Chauffeur nëmmen nach den Auto benotzen, fir un deenen obligatoreschen, prakteschen Coursen deelzehuelen. En dierf sech also net méi mat sengem Auto op seng Aarbechtsplaz déplacéieren. Virun allem eis sozialistesche

Kolleegen hu jo mat dëser Dispositioun gewësse Problemer. Dat schéngt och op den éischte Bléck haart ze sinn, mä bei enger méi genauer Analys ass se awer duerchaus berechtegt. Schlussendlech däerf ee jo awer net vergiessen, datt kee säi Führerschäin duerch de Punktesystem op ee Coup verléiert. Jiddereen ass sech bewusst - ech hunn et scho gesot -, wat säi Punktekontostand ass.

Wann een also d'Limitt vun zwielef Punkten erreecht huet, kann ee schonns am Virfeld genau d'Konsequenzen aschätzen. Dofir ass et jiddefalls fir eis wichteg, dass d'Fahrverbot sech och op den Déplacement op d'Aarbecht bezzt.

Ze begrëssen ass och d'Neifaassung vum Artikel 11, wou jo d'Strofe festgesat ginn, wann ee mat méi wéi 10% Iwwergewiicht firt. An dësem Fall ka jo och de Propriétaire bestrooft ginn. Et ass jo leider esou, datt virun allem op eisen Autobunnen ëmmer méi Camionen erwëscht ginn, déi dat maximal erlaabt Gewiicht net anhalen. Dës Camionen stellen ouni Zweifel och eng grouss Gefor fir déi aner Leit am Verkéier duer. Ech verweisen an dësem Kontext zum Beispill op déi skandaléis Déierentransporter, déi an deene leschte Wochen a Méint op den Autobunne festgestallt goufen a wou jo regelméisseg Iwwergewiicht implizéiert war, an déi och deementspreechend fir eng Rei vun Negativschlagzeile gesuergt hunn. Dofir sollen och d'Kontrolle vun der Police an der Douane an dësem Beräich nach verstärkt ginn.

Et bleift dann natierlech awer och den Délit de grande vitesse, dee jo zum Deel diskutéiert ginn ass. Virun allem déi éischt Versioun am Projet de loi zu dësem Thema hat jo net an alle Kreiser Gefale fonnt. Et muss een awer jo nach eng Kéier hei ervirhiewen, datt de gréissten Deel vun de schwéieren Accidenter eben duerch iwwerdrifwe Vitesse geschitt.

Op Basis vu wëssenschaftleche Resultater koum den Transport Research Laboratory zur Konklusioun, datt, wann een d'Duerchschnëttsvitesse géng ëm 1% reduzéieren, een dann 3,2% manner Accidenter a souguer 4,4% manner Doudeger hätt. Et ass also berechtegt, datt ee verstärkt géint d'Netanhale vun der Vitesse-limite virgeet.

Wann een nämlech mat erhéichter Geschwindegkeet duerch eng Uertschaft, oder soss op enger anerer Strooss, firt, bréngt een automatesch d'Liewe vun anere Persounen a Gefor. Dat ass, jiddefalls aus eiser Siicht, inacceptabel a muss och deementspreechend sanktionéiert ginn.

Lo kann ee sech natierlech d'Fro stellen, ob dat net zumindest op der Autobunn kéint aneschter geregelt ginn, well ee jo dach - et muss ee mol éierlech sinn - munchmol Freed verspiert, fir besonnesch do heiansdo d'Gaspedal méi kräfteg duerchzedrécken.

Da si mer natierlech och bei der Diskussioun iwwert d'Op-hiewe vun der Vitesselimite op den Autobunnen, wéi dat

jo zum Beispill de Moment an Däitschland de Fall ass. Et muss een allerdéngs och bemierken, datt eist Autobunnsnetz sech net eegent, fir iwwer eng länger Zäit mat héijer Geschwindegkeet ze fueren. De Kompromëss besteet jo u sech elo dodran, fir dann d'Vitesselimite vun 120 op 130 eropzesetzen, dat natierlech nëmme bei adequate Wierderkonditiounen. Wann déi Limitt och respektéiert gëtt, dann ass dat ouni Zweifel acceptabel.

Berechtigt ass also d'Aféiere vum Délit de grande vitesse, jiddefalls ënnert där Form, wéi en de Moment virläit. Et däerf ee jo och net vergiessen, datt en eréischt a Kraaft trëtt, wann ee bannent engem Joer réckfällg gëtt. Wann eng Persoun zum Beispill fir d'zweet erwëscht gëtt, wéi se mat iwwer 100 duerch eng Uertschaft rennt, an domadder eng enorm Gefor fir Foussgänger an Automobilisten duerstellt, da kann een déi Persoun awer ouni Zweifel gläichstelle mat engem, dee wéinst Escroquerie, Vol oder Attentat à la pudeur viru Geriicht steet.

Mir sollen eis awer kengen Illusiounen higin: D'Vitesse wäert och an der Zukunft e grouss Problem am Stroosseverkéier bleiwen. Dofir ass et wichteg, datt d'Kontrolle verstärkt ginn. Natierlech müssen d'Beamte mat gudem Material equipéiert ginn. Ze begrëssen ass och, dass d'Notze vun de Cinémomètres duerch e Règlement grand-ducal geregelt gëtt.

An deem Kontext muss een d'Fro vun der Kameraiwwerwaachung opwerfen. Sécher, hei bewege mer eis natierlech op engem relativ glätschen Terrain. Eng direkt Iwwerwaachung ass ëmmer en Agrëff an déi perséinlech Sphär an de Stat riskéiert dann natierlech och séier, an e Konflikt mam Schutz vun de perséinlechen Donnéeën ze kommen. An awer soll een déi Méiglechkeet net ganz écartéieren, sollt d'Situatioun sech op verschiddenen névralgesche Punkten net verbessern.

Nodeem dat Gesetz jiddefalls iwwert d'Protection des Données hei gestëmmt ass, kann een déi Diskussioun vläicht erëm eng Kéier erneieren. Zumindest mengen ech awer, misst eng Iwwerwaachungskamera ugekënnegt ginn, soudatt de Stroossebenotzer sech en toute connaissance de cause verhale kann. Dat ass och en Element vu Préventioun. Wann een also weess, datt d'Vitesse op enger Plaz kontrolléiert gëtt, da passt ee sech mat Sécherheet och dëser Limitatioun un. Wa mir also lo den Délit de grande vitesse aféieren, da musse mir awer och vläicht mol eng Kéier eis Gesamtbeschëlderung ganz ënnert d'Lupp huelen. D'Chambre de Commerce an d'Chambre des Employés privés schwätzen an deem Kontext jo vun engem Audit.

Op enger Rei vu Plazen am Land, an dat kann all Automobilist feststellen, gëtt et effektiv eng Rei vu Geschwindegkeetsbegrenzungen, déi net onbedéngt der Realitéit entsprechen. Dowéinst missten och no der Aféierung vum Délit de grande vitesse gewëssen Upassunge virgeholl ginn.

Gläichzäiteg soll een awer nach versichen, innerhalb vun den Uertschaften Haaptstroossen, déi de Moment relativ breet sinn, vläicht zrëckzebauen, well och breet Traverséieren duerch Uertschaften oft dozou verleeden, fir eng erhéicht Vitesse unzewenden.

Da stellt sech natierlech och d'Fro vun den Net-Résidenten, déi och schonn de Moien hei ugeschnidde ginn ass. Et dierf ee jo awer net vergiessen, datt si jo awer och Punkte verléieren. Et ass jo hei vun dem virtuelle Punktführerschäi geschwat ginn. Dat huet zwar keen Impakt op hire Führerschäin an hirem Heemechtsland, mä et dierf ee jo awer net vergiessen, wa si hire Kontingent erschöpft hunn, dat automatesch mat engem Fuerverbot op Lëtzebuerger Territoire gläichesetzen ass. Trotzdeem soll ee versichen, um communautaire Plang eng harmoniséiert Léisung ze fannen. Dës Meenung gëtt jo och vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés vertrueden. Éischt Initiativ si jo iwwregens schonn an deem Beräich geholl ginn. Ech verweisen zum Beispill op den Acte du Conseil vum 17. Juni 1998 iwwert eng Konventioun, wat Fahrverboter ubelaangt.

D'Aféierung vum Punktführerschäi féiert natierlech och konsequenterweis zu zousätzlechen administrativen Aarbechten. D'Informatik wäert zwar ouni Zweifel e gudde Bäistand sinn, mä den zousätzleche Recrutement wäert och an Zukunft noutwendeg ginn. Dofir stëmme mer jo herno e Gesetz, wat eng besser Gestiou vun der Aarbecht am Kontext vum Führerschäin am Allgemenge wäert mat sech bréngen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Aféierung vum Punktführerschäi laut ouni Zweifel eng nei Ära an der Verkéierspolitik an. D'DP wëll virun allem op den éducativen Aspekt vun deem Projet hiweisen. Wann een, wéi gesot, säi Kontingent ganz erschöpft huet, muss ee jo, fir d'Fahrrecht erëmzekerien, sech och engem zousätzlechen Formatiounscours ënnerwerfen. An hirem Avis vum 17. Januar 2001 huet d'Chambre de Commerce dat ganz gutt op de Punkt bruecht. Ech zitieren: "Face à la réalité d'une dégradation continue du civisme automobile, l'introduction du permis à points semble une mesure adéquate dans la lutte pour une sécurité routière accrue et la responsabilisation des usagers de la route. En effet le permis à points, tel que conçu par les auteurs du présent projet de loi, a l'avantage de concilier sanction et éducation."

D'DP jiddefalls ass der Iwwerzeegung, datt duerch dëst Instrument, dat, wéi gesot, e preventiven, ofschreckenden, éducativen a pedagogeschen Charakter huet, d'Sécherheet op eise Stroosse wäert verbessert ginn, an dofir stëmme mir och dësse Projet.

Ech wëll awer ofschléissend mengem Fraktiounskolleeg, dem John Schummer, och nach félicitéieren fir säin eccellente mëndlechen a schrëftlechen Rapport.

Ech soen lech merci.

M. le Président.- Merci, Här Graas.

Als nächste Riedner huet den Här Greisen d'Wuert.

M. Fernand Greisen (ADR). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'éischt wëll ech eise Merci un all déi riichten, déi un deem Projet matgeschafft hunn.

Déi héich Zuel vun Akzidenter am Verkéier, déi sëllegen Doudeg e Blesséiert op eise Stroossen an all dee Misär, deen dat an de Familljen no sech zitt, léisst wuel kee vun eis kal.

D'Onfallstatistike beleeden och déi héich Käschten, déi fir d'Allgemengheet a fir den Eenzelne pro Joer duerch Verkéiersakzidenter entstinn.

Haaptursaache vun de schwéieren Akzidenter a vun den Doudegen op der Strooss sinn Alkohol a Vitesse. Mä awer och de Stress an de Stau duerch vill feelend Stroossen an onsécher Stroossen droen dozou bäi.

Alkohol-, Drogen- a Medikamentemissbrauch gëtt et an alle Beräicher vun eiser Gesellschaft. D'Verhalen am Verkéier gëtt doduerch schwéier belaascht, an d'Medezin huet daitlech bewisen, wéi séier d'Reaktiounszeit domadder drastesch klëmmt.

Och wat ze héich Vitess ubelaangt, ass et kloer, dass de Bremswee séier méi grouss gëtt, an d'Energie, mat där d'Gefier opschléit op e Mënsch, e Bam oder en anert Gefier, hält dramatesch zou.

Eist Land läit an Europa, zesumme mat Portugal, un der Spëtzt, wat d'Verkéiersakzidenter ubelaangt. Dass eppes muss dogéint gemaach ginn, ass kloer.

D'Regierung versicht mat der Aféierung vum Punktführerschäin d'Stroossenonfäll ze reduzéieren.

Dësse Projet, deen ënnert der viregter Regierung vun enger sozialistescher Ministerin ausgeschafft gouf, duerno ënnert dem heitegen DP-Minister ëmgeännert gouf, an ënnert dem Drock vun alle Säite verbessert ginn ass, werft awer trotzdeem nach eng Rei vu Froen op.

Fir d'éischt emol ass festzehalen, dass d'Regierung bis elo net genuch Effortë gemaach huet, fir eis Stroosse méi sécher ze maachen, fir se auszebauen a fir geféierlech Strecken a Kräizunge méi sécher ëmzebauen. An do soll fir d'éischt ugepaakt ginn, fir all dat nozehuelen, wat an der Vergaangenheet verpasst ginn ass.

Dozou gehéiert ganz kloer och déi mangelhaft a feelerhaft Signalisatioun, besonnesch um Niveau vun de Geschwindegkeetsbegrenzungen.

Wann den Automobilist de Sënn vun enger Begrenzung net agesäit, wann d'Panneauen egal wou opgestallt ginn oder net ewechgeholl ginn, da gëtt de Chauffeur dozou verleet keng Limitatioun a kee Verbuet méi eescht ze huelen.

Eng allgemeng Begrenzung vun der Vitesse ass schlecht, wa se net d'Verhältnissen op der Strooss berücksichtegt: Reen, Glatäis, Niwwel, Schnéi asw.

Eng Limitatioun op 30 km/h ass oft richtig, awer nëmmen do, wou et noutwendeg ass, fir d'Leit besser ze schützen.

Eng zweet Iwwerleeung ass déi, dass mat oder ouni Punktführerschäin, d'Sécherheet op der Strooss nëmmen da verbessert gëtt, wann een déi richtig Stroosse-raiber kontrolléiert kritt.

Et ass bekannt, an och den Transportminister seet et, dass et nëmmen e kleng Prozentsaz vu Stroosseraudien ass, déi déi meeschte schwéier Akzidenter an Doudeg verursaachen. Et wäert awer schwéier si fir d'Police déi puer wierklech geféierlech Chauffarden op frëscher Dot ze ertappen. Der Police hir Aarbecht wäert mat esou engem Projet och net méi liicht ginn. Dobäi huet si elo schonn net genuch Personal, fir dobaussen op der Strooss preventiv ze wirken.

Domat sinn ech beim wichtigste Punkt. Net mat Repressioun, mä mat Preventioun ass de Stroosseverkéier méi sécher ze kréien. Mir wëlle kee Polizeistat. Mir sinn dergéint den Automobilist wéi e Kriminellen ze behandeln, mä et ass eng Tatsaach, dass méi Presenz vun der Police op de Stroosse meeschtens duergeet, fir d'Raudien an de Grëff ze kréien.

Dobäi muss awer eppes séchergestallt ginn: Et däerf net d'Missioun vun der Police sinn, den Automobilisten eng Fal ze stellen, fir se ze erwächen, wa se relativ banal Verstéiss géint d'Verkéiersuerdnung maachen. D'Missioun vun der Police muss déi sinn, preventiv ze wirken, duerch hir Presenz d'Chauffeuren dozou ze bréngen, méi anstänneg ze fueren.

Datselwecht gëllt fir d'Stroossekontrolle bei Vitesse an Alkohol. Et däerf net drëm goen, dem Automobilist Falen ze stellen, fir der esou vill wéi méiglech ze erwächen a Suen anzesäckelen.

Eng weider Kritik läit um Gebitt vun der praktescher Ausféierung, vun deenen opwendeg Verwaltungsarbeiten, fir esou e System un d'Lafen ze kréien.

D'Regierung plangt d'Aféierung, ouni ze berücksichtigen, dass enorm Personal a materiell Mëttel dofir noutwendeg sinn.

Et kann ee sech virstellen, dass d'Prozeduren en Opwand duerstellen, dee sech vläicht fir e grousst Land a vernünftege Moossen hält, mä hei bal net ze packen ass.

D'Regierung huet eis bis elo ëmmer erëm bewisen, dass si a ville Beräicher onfäeg ass d'Strukturen an d'Instrumenter vun de Verwaltungen ze moderniséieren. Et gëtt do masseweis negativ Beispiller, an oft a meeschtens gëtt iwwer akute Personalmangel geklot.

An hei gëtt erëm eng nei Verwaltung mat neien Aufgaben opgebaut.

Den ADR mengt dozou, emol ofgesi vun de Käschten, dës Regierung soll fir d'éischt hir Hausaufgab bei de bestehende Verwaltungen anstänneg erleedegen, ier se nei Verwaltungen versicht ze organiséieren.

Fir den ADR ass och de Problem vun de Berufsschauffeuren am Projet vun der Regierung net richtig ugepaakt ginn.

Wann et ëm déi technesch Sécherheet vum Gefier geet, bei schlechte Pneuen, bei Iwwerlueden, ze laang Schichten asw., kann net eleng de Chauffeur gestrooft ginn. Dobäi ass och an haaptsächlech de Propriétaire vum Gefier responsabel ze maachen. Hie muss dem Chauffeur anstänneg Equipementer ginn an entsprechend Zäiten zougestoen. Hei misst kloer getrennt d'Responsabilitéit vun all Säit festgeluegt ginn. An dat ass net esou am Projet virgesinn.

Dem ADR seng Virschléi ginn an dës Richtung:

1. Do wou de Chauffeur ofhängeg ass, muss sécher gestallt ginn, dass de Patron seng Responsabilitéit iwwerhuele muss a bei Verfeelungen, déi hie kontrolléiert, och selwer bestrooft ka ginn. Awer ob do den Entzuch vu Punkten déi richtig Method ass, dat bezweifelen ech.

Do awer, wou de Chauffeur noléisseg, oder méi schlëmm, rücksichtslos ass, wann et drëm geet d'Gefier vum Patron ze kontrolléieren an an der Rei ze halen, oder do wou et drëm geet korrekt ze fueren, misst dës Chauffeur eleng responsabel a strafbar bleiwen. Et ka jo net esou sinn, dass de Patron gestrooft gëtt, wa säi Chauffeur him net mell, wann den Zoustand vum Gefier schlecht ass.

E weidere Problem gesäit den ADR um Gebitt vum Datenschutz, well och dësen Text wäert dozou féieren de Bierger e Stéck méi wäit ënnert d'Kontroll vun de staatlechen Instanzen ze bréngen.

Den ADR ass géint all onnéideg Bürokratiséierung, besonnesch wann de Risiko besteet, de Bierger per Maus-Klick méi einfach ze kontrolléieren.

Mam Punktepermis gëtt en zentrale Regëster fir Verkéiersstrofen agefouert. An Däitschland zum Beispill, wou esou eppes besteet, hunn d'Verfassungsrechtler eescht Bedenken ugemellt. Dës Bedenke si bei eis bis elo nach vu kenger Säit ugeschwat ginn.

Wien awer garantéiert, dass eng Persoun, déi eng Kéier weinst Verkéiersverstéiss an enger zentraler Kartei registriert gouf, dowéinst op anere Plazen, zum Beispill bei Geriicht, net zousätzlech benodeelegt gëtt?

Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll nach eng Kéier drun erënneren, dass den ursprüngeleche Projet vum Punktepermis ënner enger sozialistescher Ministesch initiéiert ginn ass. D'Aféiere vun esou engem System stong am Wahlprogramm vun der sozialistescher Partei. Natierlech

huet d'LSAP elo Schwieregkeeten de Leit ze erklären, wéi ee gläichzäiteg géint e System schwätze kann, dat ee virdu proposéiert huet.

Wann ech d'Politik esou geséich wéi déi meescht vun deenen anere Parteien, da géif ech elo der LSAP virwerfe Populisten an Demagogen ze sinn.

Anescht ass do d'Haltung vum ADR: vun Ufank u kloer.

M. Jeannot Krecké (LSAP). - Dir sidd bekannt dofir, dass Dir keng Populisten an Ärer Partei hutt! Dobäi muss een nach esou eescht bleiwen, wéi Dir et bleift!

(Interruptions diverses)

M. Fernand Greisen (ADR). - Mir hunn als éischt géint d'Aféierung vum Punktesystem fir de Permis geschwat, a mir sinn och elo nach der Meenung, dass dëst net déi beschte Method as, fir d'Problemer op eise Stroosse geléist ze kréien.

D'Differenz tëschent dem sozialistesche Projet an dem Regierungstext ass minim:

(Hilarité)

Engersäits manner Strofen am Katalog, déi zum Punktenofzuch féieren, an anerersäits dësen Entzuch vum Riichter eleng virhuelen ze loossen, dëst well d'LSAP déi juristesche Bedenke vum ADR och kennt.

Dës Iddi sinn an der Praxis net realiséierbar, well gëtt d'Gericht mat dësen zousätzleche Punktespillerei befaasst, bedeit dat eng zousätzlech Belaaschtung. Eis Gerichter sinn elo scho mat Verkéiersdelikter iwwerlaascht. Mam System vun der LSAP géife se dann definitiv zesummebriechen.

Et muss een och festhalen, dass d'Wirkung vum Strofsystem verpufft, wann tëschent Erwëschen a Punktofzuch Méint oder Jore leien.

All dës Argumenter beweisen, dass weder de Regierungstext mat de bloe Punkten, nach den LSAP-Projet mat de roude Punkten dës juristesche Problemer an de Grëff kréien.

D'Virschéi vun der LSAP änneren och näischt un där fundamentaler Kritik um Konzept vum Punktepermis.

D'Verbesserungen, déi déi heiteg Regierung um ursprüngelechen Text gemaach huet, komme ville vun eise Virschléi entgéint, déi den ADR vun Ufank u gemaach huet, zum Beispill wat d'Thema "délit de grande vitesse" ubelaangt.

Dësen Delikt gëllt am verbesserten Text eréischt fir Rezipienten, wann een also schonn innerhalb vun engem Joer ze séier erwëscht ginn ass, an d'Strof ass och nach liicht erofgesat ginn.

Och d'Vitesse, déi als Delikt betruecht gëtt, ass ëmgeännert ginn. Amplaz eng relativ komplizéiert Formel, wéi virdu ze gebrauchen, ass einfach virgesinn, 50%

vun der virgeschriwwener Vitesse ze toleréieren, ier et en Delikt gëtt, dat bei den ënneschte Limitatiounen awer mat engem Minimum vun 20 km/h méi.

Wouzou dës Ännerung féiert, gesi mer un Hand vun e puer Zuelen:

An der Foussgängerzon bei engem Plafong vun 20 km/h war virdu den Delikt bei 48 km/h, elo bei 40 km/h.

Um Land, bei 90 km/h war et virdu bei 132 km/h, elo bei 135 km/h.

Op der Autobunn war virdu d'Limite fir en Delikt bei 168 km/h, elo klëmmt se op 195 km/h.

Mir gesinn, bei klenge Vitessebegrenzungen gëtt et also méi séier kritesch, mä do wou héich Vitesse souwisou erlaabt sinn, ass déi Toleranz méi grouss.

Dozou wëll ech hei just d'Fro stellen, ob d'Expäre vu Police a Sécurité routière eis kënne soen, ob dat am Sënn vun der Saach ass.

Mir deelen och d'Bedenke vum Statsrot, wou e seet, heimat géife fir den Automobilist och déi ze héich an déi geféierlech Vitesse bagatelliséiert ginn, well en ëmmer d'Grenze vu virdu am Hannerkapp hätt. An dat kann net am Sënn vun dësem Gesetz sinn.

Ënnert de Verbesserungsvirschléi vum ADR ware jo d'Vitesselimitatiounen méi flexibel, de reelle Verhältnissen op der Strooss unzepassen. D'Regierung ass mat hire Verbesserungen an dës Richtung matgaangen an den neie Projet gesäit elo vir, dass d'iewescht Grenz vun 120 km/h op der Autobunn op 130 km/h eropgesat gëtt, bei naassem Wieder awer erof op 110 km/h.

Den ADR begréisst och, dass seng Forderung no enger lwwerpräiwung vun alle Vitessebeschränkungen an aner Signalisatiounen op der Strooss vun der Regierung berücksichtegt gouf.

Wa bei dësem Audit d'Effikassitéit vun de Signaler a Bezuch op d'Sécherheet am Verkéier dat Wichtigst ass, gëtt och d'Akzeptanz vun de verbleiwende Signalisatiouns- a Verbuetschëlde vun der Säit vum normale Chauffeur méi grouss. Ze hoffe bleift, dass d'Konklusiounen vun der Etüd, déi dofir gemaach gouf, esou séier wéi méiglech op eise Stroossen ëmgesat ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mä och mat dësem verbesserte Projet ännert näischt un de grondätzleche Problemer a Froen, déi net geléist goufen.

Mä net nëmmen dat. Eng objektiv Analys léisst et zweifelhaft erschéngen, ob de Punkteführerschäin iwwerhaupt eppes bréinge wäert, an ob hei net de Leit einfach Sand an d'Ae gestreet gëtt.

Mat dësem Projet, deen d'Regierung de Fransousen ofgeknäipt huet, gëtt d'Leit gleewe gedinn, dass elo eppes fir méi Sécherheet op der Strooss gemaach gëtt. Mä wa se knäipt, da soll se och genau hikucken. D'Fransouse

sinn nämlech selwer net méi vun hirem Projet iwwerzeegt, dee se 1989 gestëmmt hunn, deen awer eréischt 1994 a Kraaft getrueden ass.

De franséischen Innenminister hält a sengem 2000er Rapport fest: "L'évolution jusqu'en 1995 pouvait laisser penser que la mise en place du système du permis à points avait eu un impact psychologique sur les automobilistes, induisant ainsi une modification de leur comportement individuel.

Depuis 1996 leur évolution par palier semble indiquer que ses effets sont passés et qu'il y a de fait une alternance de périodes où les conducteurs sont disciplinés et des périodes de relâchement qui sont peut-être à mettre en relation directe avec la plus ou moins forte présence des forces de l'ordre sur les axes routiers."

Fazit: No e puer Joer déngt et näischt méi. Dofir versti mir d'Suerge vun der Associatioun vun den Affer am Verkéier. Déi Onresponsabel sinn net déi, déi dësen onwierksame Projet net stëmmen, responsabel ass d'Regierung, déi hir Police net an d'Lag versetzt, déi néideg Kontrollen ze maachen. De Problem sinn nämlech net feelend Strofen, mä d'Tatsaach, dass et héchst onwahrscheinlech ass, dass een, dee sech net un de Code de la route hält, och gestrooft gëtt. Et ass einfach esou, dass net genuch Verkéierskontrolle gemaach ginn. Et sinn der net genuch méiglech, well net genuch Personal do ass, dat déi Kontrollen duerchféiere kann.

Domat maache mir en Appel un d'Regierung, fir d'éischt dofir ze suergen, dass déi bestehend Gesetzer agehale ginn, ier alt erëm neier geschaf ginn; en Appel, fir dass déi bestehend Sanktiounen applizéiert ginn, an net ëmmer erëm neier erfonnt ginn.

Wann dat hei dann elo näischt déngt, Här Minister, zéie mir dann d'Schrauf nach eng Kéier méi un?

Här President, schwéier weien och déi juristesche Bedenken, déi schonn hei genannt gi sinn. Et erfieert een, wann ee gesäit, wéi liichtfankeg d'Majoritéitsparteien ënnert dem Deckmantel vun engem noblen Zil - der Bekämpfung vun der Verkéiersdelinquenz also - dës Bedenken iwwer Bord werfen. An éischter Linn ass dat d'Recht op e faire Prozess mat enger Verurteilung, déi ausschliesslech vun engem onparteiesche Geriicht gësprach gëtt. Mam Punktführerschäi gëtt dës Prinzip ëmgeworf. Domadder kënne mer net d'accord sinn. Hei gëtt elo e rengen administrative System vu progressivem Führerschäinentzuch installéiert.

Den ADR huet e praktescht Beispill: Zweek Punkte si fälleg, wann een den Injonctions des membres de la police net follegt. Wéini huet een dann esou eng Injonction net befollegt? Zum Beispill, wann een net séier genuch op Befehl aus dem Auto geklommen ass. Wie jugéiert dat? Ech nennen hei nëmmen ee vu villen Artikelen, déi eng oppen Dier fir den Arbitraire duerstellen, an déi mol net direkt mat der Verkéierssicherheit ze dinn hunn. Gëtt

also e Chauffeur bei der Iwwerriedung vun engem vun dësen Artikelen erwëscht, gëtt en automatesch mat dem betreffende Punktverloscht bestrooft. En huet keng Méiglechkeet fir e Recours ze maachen, a virun engem onofhängegen an onparteiesche Geriicht säi Fall ze plädéieren.

(Interruption)

Ech kommen nach drop zrëck.

(Interruption)

A wie seet, dat wier net wouer, e kéint jo e Recours beim Tribunal administratif aleeën, dee seet de Leit d'Wouerecht net. Den Tribunal administratif kuckt nämlech net de Fong vun der Affär, e prüft just, ob d'administrativ Prozedur korrekt gelaf ass.

Et gëtt nach aner konkret Risikoen. E Chauffeur gëtt gepëtzt, well en ze séier ënnerwee ass. Säi Grond: E wollt séier heem, fir seng Fra an d'Maternité ze féieren. Viru Geriicht hätt de Riichter jugéiere kënnen, ob dat de Fall war, an deementspreechend d'Strof nuancéiere kënnen oder op Sursis ginn. Hei ass dat awer net méiglech. Egal firwat, e kritt seng Punkten ofgezunn, an dat widdersprécht rechtsstaatleche Prinzipien.

(Interruptions et coups de cloche de la Présidence)

Jiddferen huet d'Recht, dass e vun der Justiz gehéiert gëtt an datt d'Strofe jee no individuellem Fall ausgeschwat ginn. Dofir ware mir vun Ufank un no enger éischter Analys vum Projet géint d'Aféierung vun dësem "Verkéiers-Schnell-" oder "Stroosegeriicht". Mat dëser administrativer Justiz ginn dem Bierger seng Rechter bedenklech beschnidden.

(Interruption)

Mir hunn eis scho fréi an enger öffentlecher Debatt iwwer Pressekonferenz dozou ausgeschwat.

Am Résumé: Den ADR kann dësem Projet seng Zoustëmmung net ginn. Mä mir sinn net géint eng Verbesserung a Kontroll. Eis Propositione ginn an eng aner Richtung. Et geet drëm, fir eis Stroosse méi sécher ze maachen, fir se auszubauen, a fir geféierlech Strecken a Kräizunge méi sécher ëmzebauen. Et geet ëm eng Upassung vun der Signalisatioun, besonnesch um Niveau vun der Geschwindegkeetsbegrenzung. Den ADR ass fir méi preventiv Presenz vun der Police um Terrain, mat effikasse Kontrollen do wou néideg.

Déi heiteg repressiv Méiglechkeete missten duergoen, fir de Respekt vum Code de la route duerchzesetzen. Den ADR leent eng allgemeng Kriminaliséierung vum Automobilist of. Mir si fir e verstärkte Gebrauch vun de bestehende juristesche Mëttele géint bekannte Strooseraiber.

Ech soen Iech merci.

M. le Président.- Merci, Här Greisen. Den Här Bausch huet d'Wuert.

(M. Jean Spautz reprend la Présidence)

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, DÉI GRÉNG-Fraktioun huet den 31. Mee 2001 eng Pressekonferenz gemaach ënnert dem Titel: "Léiwer e Punkt verléieren wéi e Liewen." Mir hunn dësen Titel iwwerholl vum President vun der Association des victimes de la route, well deem eis als besonnesch gutt Beschreibung gefall huet vun deem, ëm wat et geet, wa mer iwwert dëse Projet diskutéieren. Et brauch een nëmmen e Bléck ze geheien op déi jährléich Bilanz vum Transportministère iwwert d'Stroossenonfäll fir feststellen, datt mer entre-temps e regelrechte Krich op eise Stroossen hunn. E puer Zuelen hunn ech mer erlaabt erauszehuelen, haaptsächlech vum Joer 2000, déi dat méi wéi dältlech ënnersträchen.

Am Joer 2000 hate mer op de Lëtzebuerger Stroossen 7.794 Accidenter. 77 Leit hunn hiert Liewe verluer an deem Joer op eise Stroossen; 22 dovunner waren ënner 25 Joer. A mir haten 329 Schwéierverletzter an deem Joer.

Säit 1945 hu schätzungsweis 4.400 Mënschen op de Lëtzebuerger Stroossen hiert Liewe verluer. E Verglach beleet eigentlech schonn, iwwer wat mer hei diskutéieren: Während dem ganzen Zweete Weltkrich hu 4.822 Lëtzebuerger hiert Liewe verluer. Dofir ass deem Terme "Krich op eise Stroossen" eiser Meenung no absolut net iwwerdriwwen, wa mer iwwert d'Sécherheet op de Stroossen diskutéieren.

De Rapporteur seet och zu Recht, datt an dësem Projet den Haaptobjectif ass, fir e Fahrverhalten hei zu Lëtzebuerg ze kréien, dat éischters manner aggressiv ass, an dat zweetens méi rücksichtsvoll ass, an dass dofir dee Projet hei prinzipiell op Dissuasioun an op Pädagogie setzt, an net sou séier op Bestrafung. Ech muss och soen, ech fannen et jo besonnesch amüsant, wann ech hei verschiddene Kritiker vun dësem Projet nolauschten, déi engersäits hei soen, hei géif Arbitraire geschaf ginn, hei géifen alleguerten d'Autofuerer regelrecht harceléiert ginn, et géif massiv op Repressioun gesat ginn, a se dann derno zur Konklusioun kommen, de Punktführerschäin, esou wéi en hei agefouert gëtt, wär total oneffikass, a souwisou hätten all Beispiller am Ausland beluegt, datt de Punktführerschäin iwwerhaupt näischt géif bréngen, datt d'Fahrverhalten iwwerhaupt net geännert hätt. Dat widdersprécht jo dee Moment dann deem anscheinend repressive Charakter, dee se selwer virdrun hei an dëse Projet leeë wëllen.

Mä onofhängeg vum Fait, datt se keng Zuelen hei virgeluegt hunn iwwert d'Beispill am Ausland - well, wa se d'Zuelen hei virgeluegt hätten, dann hätte se misse feststellen, datt se falsch leie mat hirer Meenung -, hunn ech iwwerhaupt e bëssen d'Impressioun, wéi ech Eenzelnen hei nogelauschtert hunn, datt se de Projet net richtig gelies hunn, well soss hätte se eenzel Saachen hei net soe kënnen.

Dëst Gesetz huet eiser Meenung no éischter e preventiven, erzéieresche Charakter an d'Zil vun dësem Gesetz ass net, fir sou vill wéi méiglech Leit de Führerschäin ze entzéien, mä d'Zil ass, fir déi Minderheet vu Chauffeuren op der Strooss ze erfaassen, fir déi ëmzeerzéien, déi dozou bäidroen, datt eis Stroossen an engem Ausmooss on-sécher gi sinn, déi an Europa hiresgläiche sicht, déi dozou bäidroen, datt jährléich eng Onmooss vu Leit an d'Leed gezu ginn - déi net dofir kënnen an déi sech net esou verhalten -, an déi dozou bäidroen, datt d'gesellschaftlech Käschten, déi sech hei hannendru verstoppen, hannert deene ville Verkéiersdoudeder, an d'Onmooss uwuessen.

De Punktführerschäin riicht sech deemno virun allem un eng Minderheet vu Verkéiersrowdien. Mä, ech muss awer direkt dobäi soen, dass, och wann et sech hei ëm eng Minderheet handelt, déi Minderheet vill Leed verursaacht un e ganze Koup Leit, déi net sou fueren op der Strooss. Wa sou vill diskutéiert gëtt iwwert déi ominös Fräiheet vum Autofuerer, dann ass et fir mech a fir meng Fraktioun ganz kloer, datt déi Fräiheet do ufänkt opzehalen, wou se ufänkt anere Schued zouzefügen. A genau dorëm geet et, wa mer iwwert dëse Projet hei diskutéieren.

Wann ech da mol d'Chifferen hei op den Dësch leeë wëll, déi et wierklech gëtt vu Beispiller aus dem Ausland, da stellen ech fest, datt déi dat och beleen. An der Bundesrepublik Däitschland, wou et de Punktführerschäin zum Beispill scho laang gëtt, do ass et esou, datt nëmmen 0,3% vun den Autofuerer iwwert de Punktführerschäin de Führerschäin entzu kritt hunn - 0,3%! Dat heescht, 99,7% vun den däitschen Autofuerer an Autofuererinnen hunn iwwerhaupt kee Problem mam Punktführerschäin, well se sech wahrscheinlech net esou verhalten hu wéi déi 0,3% do, déi de Führerschäin entzu kritt hunn.

Et kéint een d'Rei vun de Beispiller fortsetzen, och vun anere Länner ronderëm, wou de Punktführerschäin agefouert ginn ass. Et ass och ze soen, datt de Punktführerschäin net nëmmen an der Europäescher Unioun längstens eng Realitéit ass. Et gëtt eng ganz Rei Länner, dorënner d'Vereenegt Staten a Kanada zum Beispill, wou de Punktführerschäin scho laang eng Realitéit ass. Ech muss soen, jiddferee vun lech, deem eng Kéier an de Vereenegte State mam Auto gefuer ass, dee ka feststellen, datt effektiv et do op de Stroossen zwar vill Autoe gëtt - vill ze vill fir eis Begrëffer -, mä dass eppes awer aneschter wéi an Europa ass, nämlech d'Fahrverhalen vun de Chauffeuren; an dat huet och zu engem Deel domadder ze dinn, datt et do e Punktführerschäin gëtt.

All Beispiller, all Studië beleen - et kann een dat feststellen, datt de Punktführerschäin als een Element sécherlech vu villen aneren, op déi ech nach ze schwätze kommen, mat dozou bäidréit en anert Verhalen op der Strooss ze kréien, an domadder och d'Accidenter zréckzedrängen.

Dofir war et fir eis als Gréng vun Ufank vun dëser Legislaturperiod u kloer, datt mir géingen déi Ustrengunge

vun der Regierung, fir de Punkteführerschäin endlech weiderzebréngen, en endlech op d'Schinn ze bréngen, begréissen an ënnerstëtze géifen. Well et war jo esou, datt mir als Gréng 1993 och schonn eng Motioun an dëst Parlament erabruecht haten, déi iwwregens à l'unanimité an dësem Parlament, dat heescht och mat de Stëmme vum ADR, deemools ugeholl ginn ass. Déi Motioun ass sechs Joer laang am Tirang leie bliwwen, bis dann déi nei Regierung sech dem Problem ugeholl huet. Ech muss soen, bei alle louablen Ustengungen, Här Zanussi, vun lech an Ärer Fraktioun, déi Der lo um Schluss gemaach hutt, fir dëse Projet an Ärem Sënn ze verbesseren, bedauern ech et awer, datt Dir während sechs Joer, wou Dir an Är Partei de Ministère hat, éischens eng Motioun net respektéiert hutt vun dësem Parlament, an zweetens dann déi louabel Initiativen, déi Der elo geholl hutt, net fäerdeg bruecht hutt ze huelen, während deene sechs Joer, well mer da jo wahrscheinlech net méi iwwert dëse Projet diskutéiere missten, well dee scho während der leschter Legislaturperiod ëmgesat, an de Problem an Ärem Sënn geléist gi wär.

(Interruption)

Et kann een net alles maachen. Mä ech muss awer soen, wann ee sou staark Kriticken ubréngt, wéi Dir se hei ubruecht hutt, an ech weess, datt déi Motioun 1993 unanime ugeholl ginn ass, an ech da sechs Joer mol näischt maachen, a sou engem sensiblen Domaine wéi deem heien, dann ass dat zumindest och net dee Wee, wéi ee muss handeln, wann een dee Ministère huet, dee mir eis als Gréng virstellen.

Mir begréissen och, datt et keng Ënnerscheeder gëtt an dësem Projet tëschent privaten a Berufsschauffeuren. Et kann ee sécherlech weder mir nach menger Fraktioun e Virwurf maachen, datt mer net Suergen an e Verständnis hätten iwwert d'Situatioun vun de Berufsschamberen. Ech mengen, mir hunn dat net nëmme bewisen am Fall vun deene Mëssstänn, déi opgedeckt gi sinn an deene leschte Méint a lo scho bal virun engem Joer ronderëm d'Affär Kralowetz. Ech wëll lo hei net op den Detail agoen iwwert politesch Responsabilitéiten an deem Dossier hei. Dat maache mer eng aner Kéier. Mä ech wëll awer e Rappel maache par rapport zu Saachen, déi haut gesot gi sinn. Dofir kann een, wéi gesot, eis sécherlech net reprochéieren, och wann een d'Vergaangenheet kuckt, datt mir keng Sensibilitéit hätte fir déi miserabel Aarbechtskonditiounen, déi effektiv am private Stroossentransport existéieren.

(Interruption)

Här Zanussi, mir stëmmen Ärem Amendement sécherlech net zou. Mä, ech muss lech soen, wann ech an Ärer Plaz wär, an ech hätt 15 Joer laang deen do Ministère gehat, an ech hätt net nëmme d'Situatioun während 15 Joer sou verschlof fir d'Aarbechtskonditiounen vun de Privatschauffeuren ze verbesseren, mä och nach esou e Schlamassel ugericht wéi Dir, da géif ech hei net esou

haart schwätzen, wéi Dir dat lo an dësem Kontext maacht.

Plusieurs voix.- Très bien!

(Interruptions diverses)

M. François Bausch (DÉI GRÉNG).- Ech kommen och nach ganz prezis dozou, firwat ech Är Amendementen och net wëll stëmmen, Här Zanussi, wëll ech lech just soen. Mä ech géif an Ärer Plaz - wéi gesot - net esou haart schwätzen.

(Interruption)

D'Aarbechtskonditiounen an deem Secteur sinn effektiv ganz schlecht. Mä ech muss soen, déi Argumentatiounschinn, déi hei ugefouert gëtt, fir hei Ausnahmebedéngungen ze schafe par rapport zu dësem Projet, déi sinn abstrus.

Et kann och nëmme méiglech sinn, fir esou ze diskutéieren, wann et sech ëm de Stroosseverkéier handelt. An all anere Beräicher vum Verkéier géinge mer net esou diskutéieren.

Ech wëll hei drop hiweisen - ech hunn dat och deemools an der Kommissioun gesot, wéi mer déi Amendementen diskutéiert hunn -, am Flugverkéier gëtt et och katastrophal Aarbechtskonditiounen bei ganz ville Fluggesellschaften an et gëtt och sécherlech am Flugverkéier Piloten, déi gezwonge ginn ënner onméigleche Konditiounen ze fléien.

Et géng awer bestëmmt kee Mënsch op d'Iddi komme fir ze soen, am Flugverkéier verzeie mir engem Pilot, datt en egal ënner wat fir engen technesche Konditiounen mat engem Fliger flitt. Et ass ganz eendäiteg. Wann do Vergehe festgestallt ginn, da gëtt de Pilot haftbar gemaach an dat huet mat engem psychologeschen Effekt ze dinn, dass natierlech jidderee weess, wann en aus der Luucht eroffällt, huet e keng Chance ze iwwerliewen, mä wann et awer drëm geet, fir op der Strooss iwwert déiselwecht Konditiounen ze diskutéieren, do mengt jo jiddereen, wann en hannert deem berühmte Steuer géng setzen, en hätt awer alles iergendwéi am Grëff an do wier d'Situatioun ganz anesches.

(Interruptions diverses)

Ech wëll soen, Här President, dass ech esouguer au contraire der Meenung sinn, dass d'Aféierung vum Punkteführerschäin insgesamt an Europa op eng Aart a Weis d'Aarbechtskonditiounen an deem Secteur ufänkt ze thematiséieren, déi am Endeffekt de Chauffeuren, déi op de Camion fueren, hir Situatioun hëlleft verbesseren. Ech si just de contraire vun der Meenung vum Här Zanussi, dass wann een d'Sécherheetskonditiounen insgesamt op der Strooss méi streng mécht, méi verschäerft, dat dozou bäidréit Argumentatiounshëlfelefen ze bidde fir déi betrafte Chauffeuren a fir deenen hir Situatioun ze verbesseren.

Ech sinn och der Meenung, dass wa mer elo eng Table ronde kréien tëschent de Beruffschaffere hire gewerkschaftlechen Organisatiounen an dem Patronat aus deem Secteur, fir eventuell iwwert d'Konsequenzen dovunner an deem Beräich ze diskutéieren, dann ass dat de Mérite, well dese Punktführerschäin agefouert gëtt, well soss géif déi Table ronde net stattfannen an da kënn net op déi do Aart a Weis déi Situatioun thematiséiert ginn.

Dofir hu mer och absolut kee Problem fir déi Motiounen herno matzestëmmen, déi d'LSAP abruecht huet, well mer dat effektiv de richtege Wee fannen, fir iwwert déi do Saachen ze diskutéieren. Mir sinn der Meenung, dass wa festgestallt gëtt, dass e Beruffschaffere seng Punkte verluer huet, wéinst deene Vergehen, déi an diesen Amendementer zum Deel ugeprangert gi vun der LSAP, an dass e gezwonge ginn ass ënnert deene Konditiounen ze fueren, dann net dierf entlooss ginn an deem Betrib wou e schafft. Mä dat si Problemer, déi mer mussen um aarbechtsrechtlechen Niveau léisen an net op deem heiten Niveau.

Ech si prinzipiell der Meenung, dass et hei keng Ënnerscheeder dierft ginn. Ech muss och soen, ech sinn erstaunt driwwer, wann een op där enger Säit diskutéiert an de Problem opwerft duerch de Fait, dass ee seet, d'Frontaliere wiere par rapport zu de Lëtzebuerger Chauffeure bevirdelegt, well dee virtuelle Punktführerschäin, dee fir si agefouert gëtt, eigentlech net vill Wäert wier. Déi Aschätzung kann ee sécherlech nach deelen.

Mä wann een do argumentéiert iwwert d'Gläichstellung par rapport zum Gesetz tëschent de Frontalieren an de Lëtzebuerger, da muss een awer zumindest hei déiselwecht Argumentatioun uféiere par rapport zu de Beruffschaffere an de Privatchauffeure.

Et ass fir eis net akzeptabel, dass mir eng Gesetzgebung géinge schafen, wou stroferechtlech Argumenter hannendru stiechen, an dass do Ënnerscheeder géinge gemaach ginn tëschent eenzelne Mënschen an der Gesellschaft. Do kann eiser Meenung no nëmmen d'Gläichstellung vum Gesetz gëllen.

Ech sinn och der fester Iwwerzeegung, dass ee schlecht Aarbechtskonditiounen, déi sécherlech an engem Secteur herrschen, net doduerch verbessert, andeem een d'gesamt Sécherheetssituatioun op der Strooss schlecht léist, andeem een d'gesamt Reglementatioun, déi mer op der Strooss hunn, eischer zu engem Schwäizer Kéis gi léisst a bei alles en A zoudréckt. Ech sinn der Meenung, dass dat dozou bäidréit, dass déi ganz Situatioun thematiséiert gëtt an dass dat en fin de compte de Leit wäert hëllefen.

Wat d'Amendementer ugeet, déi abruecht gi sinn, si mir aus e puer Grënn dergéint.

1. Well mer déi Ënnerscheeder net wëlle maachen, mä och nach aus aneren inhaltleche Grënn, well mer déi

Formulatioun, wéi se vun der LSAP proposéiert ginn ass, net kënnen deelen.

Zum Beispill, wou steet am Amendement 1 beim Artikel 2bis, Paragraph 2, dass soll geschriwwen ginn, dass de Propriétaire oder den Détenteur vun engem Véhicule misst gestrooft ginn, wann zum Beispill schlecht oder defekt Pneuen un engem Auto festgestallt ginn an dass domadder gefuer ginn ass.

Dat ass an der Praxis guer net duerchezéien. Wat geschitt zum Beispill, wann een en Auto geklaut kritt, an deen anere fiert domadder an den Auto huet effektiv och nach glat Pneuen? Gëtt dann de Propriétaire dofir bestrooft, well deen, deen em den Auto geklaut huet, domadder gefuer ass?

Et stelle sech och nach ganz aner Froen ronderëm. Dat ass eng Formulatioun, déi eiser Meenung no och guer net ëmsetzbar ass an deem Sënn, wéi se gefuerdert ginn ass.

Fir den Artikel 7 trifft déiselwecht Situatioun zou.

Da muss ech soen, dass mer den Amendement 3 vun der LSAP, wou et drëm geet de Propriétaire oder den Détenteur vun engem Véhicule ze strofen, wann ee gefuer wär mat enger méi héijer Charge wéi déi, déi erlaabt ass, mat Sécherheet net kënnen akzeptéieren, an dass ech doriwwer erstaunt sinn.

Ech muss och als Géigbeispill soen, dass et an engem aneren Transportsektor, wéi op der Eisebunn, och Charges maximales gëtt, déi festgesat sinn, an do gëtt et strikt Reglementatiounen. Här Zanussi, Dir wësst et jo sécherlech och, well Der an der Zäit an deem Betrib geschafft hutt. Wann do eng Kéier en Zuch erausfiert aus enger Gare an et geschitt en Akzident duerch de Fait, dass Waggonen dra waren, déi geluede waren iwwert der Charge maximale, déi zougelooss war, da gëtt eng Enquête gemaach, da gëtt gekuckt, wien am Betrib den Zuch esou fuere gelooss huet, an da ginn déi gestrooft, déi dofir responsabel sinn. Da gëtt och net gesot, dat ass d'Eisebunnsdirektioun oder de Betrib als solchen, dee muss haften, mä da gëtt deen zur Rechenschaft gezunn, deen den Zuch esou fuere gelooss huet. Et kann een do einfach keng Differenze maachen an deem Sënn, wéi Dir dat hei verlaangt, an dofir kënn mer och déi Amendementer net akzeptéieren.

Ech wëll net méi op déi technesch Detailler vum Fonctionnement vum Projet agoen, well de Rapporteur dat hei souwisou laang a breet gemaach huet, an och well mer, wéi gesot, als solch keng Problemer hunn. Mir wäerten de Projet souwisou herno stëmmen.

Ech wëll haaptsächlech op fënnef Punkten agoen, déi fir eis wichteg sinn an déi eiser Meenung no och iwwert de Punktführerschäin erausginn.

Dat Éischt ass, dass mer iwwert dat eraus, wat mer haut aféieren, mussen an eng Situatioun kommen, dass

d'Opklärungsaarbecht iwwer Verkéierssicherheit insgesamt an eiser Gesellschaft en anere Stellewäert kritt, dass se verbessert gëtt.

Mir mengen, dass dofir scho misst an der Schoul ugesat ginn, virun allem bei Jugendlechen ëm 14 Joer, déi an den Alter kommen, wou se ufänken ze dreeme vum Führerschäin, vun engem eegenen Auto. Dofir si mir der Meenung, dass an de Schoule misst e Fach "Verkéierssicherheit" agefouert ginn, dat haaptsächlech Wäert leet op erzéieresch a pedagogesch Aspekter am Zesammenhank mat de Geforen, déi am Stroosseverkéier lueren.

2. Den zweete Punkt ass, dass mer der Meenung sinn, dass d'Coursen, fir dass een de Führerschäin iwwerhaapt kritt, misste reforméiert ginn. De Moment gëtt vill zevill Wäert geluegt op d'Theorie, wou, knapps wann een de Führerschäin gemaach huet, vill zevill Zäit verluer geet a vill zevill wéineg Wäert op pedagogesch Aspekter geluegt gëtt.

Mir mengen, dass fir dass een de Führerschäin kritt, och e ganzen Deel pedagogesch Aspekter musse mat afléissen, fir kënnen herno de Führerschäin ze kréien.

3. En drëtte Punkt ass, dass wann dat hei bis agefouert gëtt, muss d'ganz Beschëlderung op eise Stroossen iwwerducht ginn an och den Aménagement vun eise Stroossen. Et ass sécherlech total onsënneg, wann een op enger breeder Strooss, esou wéi et um Kierchbiert zum Beispill de Moment de Fall ass, wou een zwou Spueren huet, op eemol Vitesselimitatiounen vu 70 oder 50 km/h mécht, woubäi ee sech, wann een dann op där Strooss mat där Vitesse fiert, immens blöd virkënnt, well d'Strooss esou iwwersichtlech an esou breet ass, dass et een immens reizt, souguer wann een de Wellen huet fir nëmme mat 50 km/h ze fueren, fir méi séier ze fueren.

D'Vitesse op de Stroossen erofsetze mécht nëmme e Sënn, wann een och deementspreechend den Aménagement vun de Stroossen op e Mooss zrückschrauft, dat dann och déi Vitesse realistesch mécht fir de Chauffeur. Et bréngt näischt, fir elo iwwerall am Land d'Vitesse erofzesetzen an dann och nach héich Strofen drop ze setzen. Mir wësse ganz genau, dass et psychologesch bal onméiglech ass, fir sech drun ze halen.

4. E véierte Punkt ass e ganz zentrale Punkt, wou mir fannen, dass dee misst endlech Realitéit ginn, fir dass sech an der Stroossekonzepcioun eppes ännert. Dat ass, dass d'Kompetenze fir d'Stroosseverkéiersuerdnung, déi de Moment bei Ponts et Chaussées sinn, mussen do erauskommen an an den Transportministère kommen.

Et ass eiser Meenung no en Anachronismus, dass dee Ministère, deen zoustänneg ass fir de Bau vun de Stroossen, och zoustänneg ass fir d'Stroosseverkéiersuerdnung. Mir sinn der Iwwerzeegung, dass esou eppes an den Transportministère gehéiert an dass déi ganz legal a verkéierstechnesch Kompetenzen, déi mam Verkéiers-

management ze dinn hunn, sollen eriwwe geholl ginn an den Transportministère. Dat ass eng zentral Fuerderung vun eis, fir dass sech wesentlech eppes am Detail ännert.

5. E fënnefte Punkt, fir dass sech iwwerhaapt eppes an der Mentalitéit ännert, ass, dass mer eng nei Mobilitéitskultur mussen an dësem Land kréien, wou den Auto op dat zrëckgeschrauft gëtt, wat en eigentlech ass, nämlech e Fortbewegungsmittel, an dass deementspreechend den Auto entmystifizéiert gëtt, dass all déi Saachen, déi de Moment drageluegt ginn, emol eng Kéier bekämpft ginn, well nëmme esou kënne mer et fäerdeg bréngen, dass d'Leit och herno den Auto effektiv nëmme als e Fortbewegungsmittel gesinn an net als dat, wat déi meescht haut am Auto gesinn, nämlech ganz aner Saachen, déi wäit, wäit doriwwer eraus ginn.

An da musse mer och dofir suergen, dass den Auto net méi privilegiéiert dierf behandelt gi par rapport zu anere Verkéiersmittel, mä och generell par rapport zu der Liewensqualitéit vun de Leit insgesamt. An der Tëschenzäit si mer dach zu Lëtzebuerg scho laang bei enger Situatioun ukomm, dass d'Liewensqualitéit dem Auto-wahn, dee mer an deene leschte Jorzéngten hei am Land entwéckelt hunn, huet misse wäichen. Ech mengen awer, dass ganz vill Leit hei am Land sech däers nach net esou bewosst waren oder an enger Mentalitéit fonctionnéiert hu virun de 60er Joren, a sech däers ëmmer méi bewosst ginn an dofir och gäre Change-menter hätten an deem dote Beräich.

Mir gesinn och dofir, dass déi Mobilitéitszentral, déi elo soll geschafe ginn, soll e besonnesche Schwéierpunkt kréien, fir Opklärungsaarbecht ze maachen, fir haaptsächlech déi ekologesch Fortbewegungsmittelen ze promovéieren. Dat heescht, den öffentleche Persounenno-verkéier, awer och d'Foussgänger an de Velo, an nëmme wa mer dat alles zesumme combinéiert maachen, bréngen mer et fäerdeg déi nei Mobilitéitskultur ze kréien, déi mer eiser Meenung no brauchen, fir en zentrale Changement ze kréien op eise Stroossen an am Verkéier insgesamt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, déi Gréng sinn och dofir der Meenung, dass de Projet de loi 4712, dee mer haut wäerten ofstëmmen, kee Wonner oder All-heelmittel ass. Et ass fir eis ganz kloer, dass dësse Projet nëmme e kleng Bestanddeel ass vun enger Gesamtstrategie, déi ee muss an d'Wee leeden, fir en anert Verhalen am Verkéier ze kréien, mä mir sinn awer der Meenung, dass en e wichtege Usaz ass, dee ka mat dozou bäidroen, fir Verännerungen erbäizeféieren.

Wat dësse Projet ubelaangt, esou geet en eis sécherlech net wäit genuch a mir sinn zum Beispill der Iwwerzeegung, dass den Délit de grande vitesse fir eis Begrëffer vill zevill soft formuléiert ass, virun allem, wat déi héich Vitessen ubelaangt. Et muss een och soen, dass déi éischt Variant méi strikt formuléiert war. Eis huet déi besser gefall, a mir sinn der Meenung, dass et net glécklech war, dass se esou ëmformuléiert ginn ass, mä

et gesäit ee jo awer och, dass de Rennwahn bis an déi iewescht Instanze vum Stat erageet an dass och do vill Leit, wann et drëm geet déi sou genannte Fräiheet op der Autobunn ze verteidegen, heiansdo bereet sinn Avisen ze schreiwen, déi vun enger Schäerft sinn, déi an anere Projeten oft hires Gläiche sichen an dozou bäigedroen hunn, dass den Délit de grande vitesse a senger urspringlecher Form staark verwässert ginn ass, virun allem wat déi héich Vitessen ubelaangt.

Mir sinn och net zefridde mat deem, wat elo virgesinn ass u Cours de rattrapage. Mir sinn der Meenung, dass wann et drëm geet eng Verkéiersëmerzéiung ze maache bei de Verkéiersrauden, et sécherlech net drëm geet, fir déi a Coursen ze schécken, fir hinnen do ze erklären, wéi se méi sécher mat 100 km/h bei Glatäis an d'Kéier fueren. Well dat ass jo net de Problem, firwat dass d'Akzidenter geschéien. D'Akzidenter geschéien haaptsächlech, well déi Leit, déi mat excessiv héije Vitessen zum Beispill duerch Uertschafte rasen, e falscht Verständnis hu vum Verkéiersmëttel Auto an duerfir d'Akzidenter geschéien.

Duerfir si mir der Iwwerzeegung, datt déi pedagogesch Aspekter vill méi ee grouse Stellewäert musse kréie bei deene Cours de rattrapage. Mir sinn och der Iwwerzeegung, datt duerfir déi Zentren, wéi se zum Beispill a Frankräich fonctionnéieren, wou e grouse Stellewäert geluegt gëtt op d'pedagogesch Émerzéiung vun de Leit, wou zum Beispill am Groupe, a Presenz vu Psychologen, d'Feelverhale vun deenen eenzelne Leit, déi do an deene Coursë sëtzen, déi de Führerschäin ewechgeholl kritt hunn, offen diskutéiert ginn, an et deementspreechend emol zu enger Bewusstseinsbildung kënn, och an de Käpp vun deene Leit, déi dat Feelverhalten un den Dag geluegt hunn; datt et méi Sënn mécht, fir dat unzebidden als Cours de rattrapage, wéi dat, wat mer am Moment maachen.

Dat ass eiser Meenung no e grouse Schwaachpunkt, dee sech hannert dësem Gesetz verstoppt. Mir hoffen oder mir géingen eis wënschen, datt déi Verantwortlech vum Ministère sech a Frankräich eng Rei Zentre mol ukucke ginn, fir do ze kucken, wéi déi fonctionnéieren, an datt eventuell fäerdeg bruecht gëtt, an deenen nächste Joren ähnlech Konzepter, wéi se do existéieren, och hei zu Lëtzebuerg anzeféieren.

Dee leschte Punkt, dee sécherlech ee ganz wichtegen ass, an deen eigentlech nëmme ka mat dozou bäidroen, datt dëst Gesetz och net Lettre morte bleift, dat sinn d'Kontrollen um Terrain.

Dëst Gesetz steet a fält natierlech mat de Kontrollen um Terrain, a wann et net ronn bruecht gëtt wierklech och derfir ze suergen um Terrain, fir Vergehe festzustellen, datt genuch Leit um Terrain present sinn, dann ass et kloer, da wäert de Projet an där Form, wéi en haut och gestëmmt wäert ginn, net vill drunner änneren.

Duerfir si mer der Iwwerzeegung, datt och do muss ganz vill gemaach ginn. Haaptsächlech och um Niveau vun der Astellungspolitik bei eiser Gendarmerie, fir deenen emol d'Moyenen ze ginn, fir nach méi present ze sinn um Terrain zum Beispill, mä doriwwer eraus och op aneren Niveauen, fir datt déi Kontrollen um Terrain och kënne gemaach ginn.

(Interruptions)

Police grand-ducale, entschëllegt!

Mir sinn der Meenung, Här President, dass dëst Gesetz e gudden Ufank ass, mä dass mer bei dësem gudden Ufank net dierfe stoe bleiwen. Endzil muss et sinn, wéi gesot, eng nei Mobilitéitskultur ze kréien. Eng Mobilitéitskultur, déi deenen eenzelne Verkéiersmëttelen dee Stellewäert gëtt, dee se verdéngen, an net méi.

Haut ass dat net de Fall. Haut gëtt an eenzelne Verkéiersmëttelen méi dra projezéiert wéi dat, wat se wierklech reell verdéngen. Si kréien en ze vill héije Stellewäert, eiser Meenung no, zouerkannt.

Virun allem menge mer, Här President, datt déi Zäit muss eriwuer sinn, wou responsabel Politiker sech verleede gelooss hu fir esou, fir meng Begrëffer esouguer per-vers, Spréch wéi: "Den Auto ass dem Lëtzeburger säi léifstent Kand!"

Wa mer esou viru ginn ewéi dat, da brauche mer eis net ze wonneren, datt mer esou e Verhalen op der Strooss hunn. Ech mengen, datt et engem responsable Politiker oder enger responsabler Politikerin gutt zu Gesiicht géing stoen, wa se angesichts der Problematik, mat där mer hei konfrontéiert sinn, eng couragéiert Sprooch géinge schwätzen an ee couragéiert Handele géingen un den Dag leeën. Dat bedéngt nun eemol och, datt een an deem Domän hei méi wéi eng Kéier muss am Moment géint de Stroum schwammen. Well eng Mentalitéit, déi mer an de 60er Joren haaptsächlech opgebaut hunn, vun der autogerechter Gesellschaft, déi kritt een natierlech net esou séier erëm einfach an normal Bannen, an normal Schranke verweisen. Do brauch een ebe Courage fir dat ze maachen.

Mir mengen, datt dëse Projet de loi e bescheidenen, mä sécherlech ee Bestanddeel vun esou engem couragéierten Handeln ass, an duerfir ass et fir eis och kloer, datt mir dëse Projet wäerte stëmmen.

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Als leschten Diskussiounsriedner ass den Här Serge Urbany agedroen. Den Här Urbany huet d'Wuert.

M. Serge Urbany (déi Lénk).- Här President, fir d'alleréischt emol wëll ech hei soen, dass ech prinzipiell fir de

Punkteführerschäi sinn a prinzipiell och derfir sinn, dass een Délit de grande vitesse agefouert gëtt. Well bis elo ware jo Dépassementer vun der Vitesse nëmme Policestrofen.

Ech mengen och, Verkéiersdelikter, dat si keng Kavaléiersdelikter. Ech wëll absolut net fir Toleranz hei plädéiere vis-à-vis vun esou Verstéiss, déi d'physisch Integritéit an d'Sécherheet vun den erwuessene Leit a vun de Kanner all Dag op eise Stroossen a Fro stellen. Den Auto, an den Hänn vun engem Irresponsablen, ass selbstverständlech e ganz geféierlecht Instrument.

E Recht op e Führerschäin ass och net a mengen Aen e Mënscherecht. Mä et muss een och weiderhin nach Kapassitéiten hunn, och e Führerschäin ze kréien an ze behalen.

Déi Fro, déi elo alleguete vill ze vill dack banaliséiert: Kaum sinn d'Schiebele vun engem Akcident ewechgeraumt, da gëtt erëm gerast wéi virdrun. Déi Verloschter vu Liewen all Dag op eise Stroosse féiert einfach net zu engem kollektive Bewusstseinsprozess.

Och, mengen ech, well ze vill wirtschaftlech Interesse mat der Autoindustrie verbonne sinn, an och well jo all Dag méi grouss a méi breet a méi flott Rennstrecke gebaut ginn. Do huet och d'Regierung, déi elo de Punkteführerschäin aféiert, hiren Deel Verantwortung dorunner, ënner anerem och, well se den öffentliche Transport net genuch gefördert huet an all deene Jore virdrun. Och wann elo a Programmer gesot gëtt, dat wier elo eent vun den Ziler fir an der Zukunft.

Ech wëll also hei prinzipiell fir de Punkteführerschäi schwätzen, deen d'Gerichter géif zu engem Deel entlaaschten, zu enger gewësser Selbstdisziplinéierung vun den Autofuerer géif féieren an och also eng preventiv, niewent där repressiver, a pedagogesch Wierkung kéint hunn.

Trotzdem wëll ech awer op verschidde Mängel an dësem Gesetzprojet opmierksam maachen. An zwar haaptsächlech op dee Mangel, deen doranner besteet, dass eng automatesch Suspensioun vum Permis duerch eng administrativ Décisioun vum Minister méiglech ass, wann déi zwielef Punkte fort sinn.

De Minister huet do och emol selwer guer kee Choix méi, an dat ass deen neie Faktor. Bis elo war et esou, dass, wann e Fall vu Verkéiersrowdië virun e Strofgericht komm ass, oder wann de Minister en administrative Retrait décidéiert huet, am Fall vun Alkoholismus oder aneren Incapacités, dann huet en ëmmer déi konkret appréciéiert Situatioun vun där Persoun, déi e viru sech hat, an dorobberhin hir Responsabilitéit fixéiert, an dat hat och Auswierkungen op d'Dauer vum Führerschäinentzuch, eventuell op de Sursis a gewësse Fäll, an och op d'Modalitéite vum Entzuch. Zum Beispill Trajets professionnels ginn nawell ganz gären erausgeholl aus den Interdictions de conduire, déi op de Gerichter an och

vum Minister selwer décidéiert ginn. Dat ass hei net méi méiglech.

Esou eng blann Sanktioun, déi eventuell wäitreechend Konsequenze kann hunn op d'Beruffssituatioun vun de Leit, déi d'Leit kann an d'Aarbechtslosegkeet an an de Misär stierzen, mengen ech, ass net ze akzeptéieren. Emol net ze schwätze vun deene juristesche Bedenken a juristeschen Diskussiounen, déi ronderëm déi Konzepter gefouert gi sinn.

Ech mengen, hei misst eng Décisioun vum Minister méiglech sinn an dësem Fall, wou de Punkteführerschäi soll entzu ginn, déi op d'mannst d'Modalités d'application vun deem Führerschäinentzuch géif fixéieren a wou och e konkrete Recours géint déi Décisioun méiglech wier. Oder awer carrément missten esou Fäll virun d'Gerichter kommen, wou eng Décisioun no deenen allgemenge Rechtsprinzipie kéint geholl ginn, déi och an all deenen anere Fäll gëllen, wou ee Führerschäin entzu gëtt.

Esou wéi d'Gesetz elo ausgesäit hätt ee jo am Fong geholl een Advantage, wann ee riskéiert eng Suspensioun ze kréien, net ze bezuelen. Op alle Fall huet een den Advantage dann net ze bezuelen, virun d'Gericht ze goen an ze hoffen, dass een do wéinstens awer de Führerschäi behält fir op d'Aarbecht ze fueren. Während, esou wéi et elo virgesinn ass, dat a kenger Form méiglech ass, an och emol de Minister keng Méiglechkeet huet do drop anzewierken.

Et däerf ee jo net vergiessen, dass ee Punkte ka verléieren, och zum Beispill déi lescht Punkten, wann een eng relativ normal Contraventioun begaangen huet. Dat muss net en Délit de grande vitesse sinn, dat kann och eppes relativ Banales sinn. Wann dat déi lescht Punkte sinn, verléiert een automatesch, ouni all Méiglechkeet do dergéint nach eppes ze ënnerrhuelen, de Führerschäin.

Wahrscheinlech ass et awer esou, dass schlecht informéiert Leit hire Protokoll dann awer bezuelen, an domadder, ouni et ze wëssen, hire Beruff a Fro stellen. Zum Beispill well se Angscht virun de Gerichter hunn, zum Beispill well se en Affekot net kënne bezuelen. Aner Leit hu vläicht keng Problemer domadder an déi ginn op d'Gericht. Sou dass et esou ass, dass am Fong geholl deen égalitaires Automatismus, deen do agefouert gëtt, zu ganz inégalitaire Konsequenze ka féieren.

Och zum Beispill ass virgesinn, dass d'Protokoller op der Plaz selwer vun der Infractioun solle bezuelt ginn, d'Detailer sollen an engem Règlement grand-ducal geléist ginn. Do ass et och nach eng Kéier méiglech, dass ënnert dem Autoritéitsafloss vun der Police een dann ebe bezuelt, ouni sech emol esou bewusst ze sinn, wat een domadder bewierkt.

Wuel ass e Recours virun dem Tribunal administratif méiglech, mä awer nëmme wat d'Prozedur ugeet, net wat de Fong vun der Décisioun ugeet, do ass en Automatismus do.

Dann nach zu de Beruffschauffeuren. Ech sinn d'accord, dass d'Beruffschauffeuren op der Strooss Verkehrsteilnehmer si wéi déi aner och. Ech sinn esouguer der Meenung, dass se mat vill méi geféierlechen Instrumenter dorëmmer fuere wéi déi aner Verkehrsteilnehmer. Ech sinn also och net onbedéngt dergéint, Beruffschauffeure vum Punkteführerschäin auszuschléissen. Mä mir mussen eis jo awer och bewusst sinn, wat do geschitt an deem Secteur vum Stroossentransport.

Et ass jo wuel net hei an der Chamber, déi eng Enquêtekommissioun huet missen asetzen, wou ech dat nach muss erklären, emol vun deene kriminelle Machenschaften ofgesinn, déi an där Enquêtekommissioun ënnersicht ginn. Och bei ganz legale Betriber herrschen am Stroosseselector richteg Dschungelgesetzter. All Chauffeur, deen op der Strooss fiert, deen huet säin Dispatcher am Genéck, deen him seet: "Wou bass De dann elo? Bass De nach net do? De Client waart awer op Dech. Du bass geschäftsschiedegent, a wann dat esou weider geet, geheie mer Dech eraus." Dat ass d'Realitéit a ganz ville Betriber.

Wéi de Chauffeur et mécht, fir da mat Zäit dohinner ze kommen, dat spillt keng Roll. Dat spillt eréischt eng Roll, wann e soll herno erausgehait ginn. Da gëtt gekuckt op den Disquen, ob en d'Vitesse iwwerschrafft oder ob en den Temps de repos net agehalen huet.

Ech sinn der Meenung, dass et grondsätzlech de Patron ass, an net den Aarbechter, deen de Risque de l'entreprise ze droen huet. Duerfir misst och hei am Gesetz eng kloer Bestëmmung dra kommen, dass de Punkteführerschäinentzuch kee Kënnegungsgrond ass. Et misste Reklassementsméiglechkeeten am Betrib, am Fall vum Führerschäinentzuch, virgesi sinn.

A Frankräich ass dat an engem Kollektivvertrag geléist ginn, nodeem d'Beruffschauffeuren dräi Woche laang gestreikt hunn. Ech hunn en iwwrigens hei, dee Vertrag. Do ass dat alles am Detail geléist.

Et ass awer illusoresch fir ze mengen, wann een d'Lëtzebuerger Kollektivvertragswiese kennt, dass esou eppes iwwer e Kollektivvertrag hei am Land kéint geléist ginn. Ech menge schonn, dass et misst iwwer e Gesetz geléist ginn. Ech stëmmen awer déi Motioun vun der LSAP, wou eng Table ronde verlaangt gëtt, fir iwwert déi Froen ze diskutieren.

Grotesk gëtt dat Ganzt, wann de Punkteverloscht zum Beispill weinst glate Pneuen oder weinst Surcharge zum Führerschäinentzuch ka féieren. Ech géif gär den Beruffschauffeur gesinn, deen da refuséiert an e Camion ze klammen. Et ass jo awer kloer, dass dee weinst Faute grave entlooss gëtt weinst engem Refus de travail, deen e gemaach huet. Am héchste Fall kann en eng Indemnitéit dann um Geriicht, no laangem Prozesséieren, kréien. Wann en de Prozess verléiert muss en och nach de Chômage zréckbezuelen.

Ech kann net verstoen, firwat déi Tatsaachen, déi awer allgemeng bekannt misst sinn, an déi a villen Avisen och ervirgehuewe ginn, net dozou gefouert hunn, dass an där relativ laanger, legislativer Prozedur, déi mer hannerun eis hunn, net e Volet fir d'Protectioun vun de Beruffschauffeuren dra komm ass.

Une voix.- Voilà!

M. Serge Urbany (déi Lénk).- Ech mengen, si sollen ageschloss ginn an de Punkteführerschäin, absolut, am Interesse vun der Sécherheet, mä et misst awer eng Protectioun op hirer Aarbechtsplaz virgesi ginn, dass déi Leit net op der Strooss sëtzen.

Et war jo och méiglech, Här Minister, wat den Délit de grande vitesse ugeet, fir op den Autobunne bei de Porschefuerer den Délit de grande vitesse eréischt bei 196 Kilometer an der Stonn unzesetzen. Dat war jo méiglech, déi Verbesserung, fir déi Leit mat deene méi séieren Autoen dranzesetzen. Firwat war et net méiglech Verbesserungen dranzesetze fir déi Leit, déi op e Beruffsführerschäin ugewise sinn. An da gëtt den Délit de vitesse nach nëmmen am Widderhuelungsfall ugewannt.

Ech wëll och elo zum Schluss kommen, Här President. Ech stinn elo virun där Fro hei: Ech si prinzipiell fir de Punkteführerschäin, d'Gesetz selwer huet awer esou gravéierend Mängel, dass et zu neien Ongerechtekteen Ulass gëtt. Ech kéint mech elo enthalten, fir deem Zwiespalt, an deem ech sinn, Ausdrock ze ginn. Ech froe mech awer, ob et duergeet, sech bei engem schlechte Gesetz ze enthalten. Well, ech sinn net d'accord mat där legislativer Praxis, déi doranner besteet schlecht Gesetzzer unzehuele mam Argument: "Mir kënne se jo ëmmer nach an Zukunft verbessern."

Ech soen lech merci.

Plusieurs voix.- Très bien.

M. le Président.- Den nächste Riedner ass den Här Alex Bodry. Den Här Bodry huet d'Wuert.

M. Alex Bodry (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, den Zanussis Marc huet als éischte Spriecher vun eiser Fraktioun am Fong am Detail belicht an och kloer gemaach, wat d'Haltung vun eiser Fraktioun zu deem Regierungsvorschlag ass.

D'sozialistesche Fraktioun steet hannert der Iddi vun engem Punkteführerschäin, wat ee vu villen Instrumenter ka sinn, fir méi Sécherheet an de Verkéier eranzebréngen. Si ass awer der Meenung, dass dee System vum Punkteschäin, wéi d'Regierung en hei proposéiert, net de richtigen ass, an duerfir huet se jo och en Alternativ-Projet virgeluegt, deen enger Rëtsch vu fundamentale Bedenke Rechnung dréit, haaptsächlech och enger Rëtsch vu juristesche Bedenken, op déi ech wëll, a menger Interventioun, e bësse méi am Detail agoen.

Mir sinn eis och eens, dass de Punktführerschäin, egal wéi en ausgesäit, net dat grousst Instrument ass, wou op ee Schlag géif méi Sécherheet an de Stroosseverkéier erakommen. Wann een dat wëllt, da muss ee sech e Gesamtkonzept ginn, et muss ee sech eng Strategie ginn, mat Zilsetzungen, mat engem Zäitplang, a mat enger ganzer Panoplie vu Moossnamen, fir déi Zilsetzung vu méi Sécherheet am Stroosseverkéier ze erreechen.

Dat geet u bei der Informatioun iwwert d'Sensibiliséierung, d'Education vum de Verkéiersteilnehmer, d'Präsenz an d'Kontrolle vum der Polizei bis hin zur Repressioun. Dat muss awer och beinhalten - an dat ass fir mech e grouse Manktum vum deem Regierungsvorschlag hei -, dass et och zu enger Verbesserung vum der rechtlecher Situatioun vum den Affer vum den Akzidenter kënnt. Een, dee sech mat där Problematik beschäftegt, weess, dass d'Affer vum den Akzidenter wéi d'Affer vum alle Strofnoten hei zu Lëtzebuerg net gutt gestallt sinn, dass d'ganz Regeln opgebaut si ronderëm de vermutlechen Täter, an dass eigentlech en eegene Statut vum Affer hei zu Lëtzebuerg feelt.

Duerfir hu mer eng Proposition de loi agereecht, fir déi Situatioun vum Affer ze verbessern. Et betrëfft net nëmmen, mä awer och d'Affer vum den Akzidenter mat enger besserer Informatioun, Berodung, wat d'Lafe vum de Prozeduren ugeet, mat enger besserer Indemnisation, an och d'Begleedung vum den Affer, déi schrecklech wichteg ass a wou mer hei zu Lëtzebuerg net genuch Moyenen zur Verfügung gestallt kréien, fir dat ze garantéieren.

Mir brauchen natierlech och eng Transportpolitik, déi net dem Individualverkéier d'Prioritéit gëtt, mä déi d'Prioritéit gëtt fir en attraktiven, öffentlechen Transport hei zu Lëtzebuerg opzebauen. Den Zickzackkurs vum der Regierung a Saache BTB dréit sécherlech net zu deem leschten Deel bäi.

Wann d'sozialistesche Fraktioun dëse Projet am Endeffekt net stëmmt, dann ass dat well se der Meenung ass, dass dee Projet an eenzelne wichteg Punkten onausgeräift a feelerhaft ass. E wäert zu grouse Schwierigkeeten an der praktescher Ëmsetzung féieren, dat wäerte mer dann déi nächst Méint a Joren hei kënnen diskutéieren, mä virun allem ass en a mengen Aen och juristesche zweifelhaft a verschidde Kärpunkte vu sengem System, wou e bësse lichter hei an der Diskussioun an och an de Rapporten iwwert déi fundamental Bedenken ewechgaangen ass.

Juristesche Aspekter also vum deem Ganze wëll ech kuerz nach eng Kéier hei belichten.

Ass de Retrait vum Führerschäin iwwert dee Punktesystem, wéi en hei vum der Regierung virgeschloe gëtt, konform zum Artikel 6 Paragraph 1 vum der europäescher Mënscherechtskonventioun? Deen Artikel seet: "Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue

équitablement, publiquement par un tribunal indépendant et impartial établi par la loi qui décidera du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle."

D'europäesche Mënscherechtskonventioun gëtt interpretéiert ënnert der Autoritéit vum der Cour vu Stroossbuerg. Hir Décisiounen imposéiere sech och den nationale Gerichter. An engem Arrêt Malige géint Frankräich vum 1998 huet d'Cour a senger Motivatioun ganz kloer gesot, dass mer et hei beim Retrait vum engem Permis, am Kader vum engem Punktesystem, net mat enger administrativer Moosnam ze dinn hunn, wéi d'Regierung dat wëllt gleewen dinn, mä dass mer et mat enger Peine accessoire ze dinn hunn, déi ënnert Bestëmmunge vum Code pénal, respektiv vum Code d'instruction criminelle hei zu Lëtzebuerg fält.

Si huet ganz kloer gesot, dass dee franséische System - an et ass jo deen, dee mer hei grosso modo iwwerhuelen -, dass dee Retrait, deen do virgesinn ass, déi administrativ Sanktioun, zwar och e preventive Charakter huet, mä dass e virun allem awer gläichzäiteg och e punitive Charakter, e Strofcharakter huet, an dass se also mat enger Peine accessoire gläichzesetzen ass.

De Recours ass sengerzäit ofgelehnt gi vum deem Reklamant. Mä virwat ass en ofgelehnt ginn? En ass ofgelehnt ginn, well et a sengem konkrete Fall - an net nëmmen iwwert deen hat d'Cour speziell ze befannen - ëm e Verloscht gaangen ass vu véier Punkten, an net ëm d'Endkonsequenz, dat heescht ëm d'Oflafe vum dem Punktepotential, dat heescht dem Retrait vum Führerschäin.

An de Kommentaren um Site vum Conseil de l'Europe ass folgendes zu deem Arrêt Malige ze liesen - leider fënnt een dat a kengem Dokument erëm, weder vum der Regierung, nach vum der Chamber, dofir fannen ech, dass déi Aarbecht hei net propper gemaach ginn ass op deem dote Punkt -, dass deen Arrêt hei eng duebel Défaite duerstellt fir de Permis de conduire à points:

«1. le caractère pénal reconnu à la sanction de retrait de points par la haute juridiction heurte la pratique judiciaire nationale et spécialement la jurisprudence de la Cour de Cassation selon laquelle le retrait de points ne serait pas une peine accessoire.»

Or, et ass op déi franséisch Jurisprudenz, wou d'Regierung sech berëfft, an net op déi méi héich gestallte Jurisprudenz vum der Stroossbuurger Cour.

A virun allem seet en:

«2. l'appréciation de non-violation du "droit au juge" pour le seul retrait de 4 points (cas d'espèce), alors qu'il n'entraînait pas la perte du permis de conduire, ouvre la voie à de nouveaux contentieux sur d'autres cas où précisément il y a perte de validité du permis.»

Also et gesäit ee ganz kloer: "Une victoire acquise! Le retrait de points est bien une sanction pénale".

Dat ass den offizielle Kommentar um Site vum Conseil de l'Europe zu deem dote Punkt. Et ass contraire zu deem, wat de Rapporteur seet, contraire zu deem, wat och aner Sprächer hei vun der Majoritéit zu deem dote Punkt gesot hunn.

Ech sinn also der Meenung, wann een deem Arrêt do wierklech objektiv kuckt, wann een d'Kommentare kuckt, déi d'Juristen dozou gemaach hunn, dass et da relativ kloer ass, dass mer et mat enger Sanction pénale ze dinn hunn, mat enger Peine accessoire ze dinn hunn, an dass dann e ganz grouse Risiko besteet, dass deem dote System wäert falen, bei enger Contestatioun viru Stroossbuerg, wann et ëm d'Endkonsequenz vum Retrait vum Permis geet.

Dat schéngt mer also den éischte wesentleche Punkt ze sinn. De Parquet huet sengerzäit schonn, opgrond vun engem éischte Projet, op déi dote Problemer higewisen. De Parquet vu Lëtzebuerg an de Parquet vun Dikrech hunn drop higewisen, dass an hiren Aen et sech ëm eng Peine handelt, an net ëm eng Sanction administrative, wéi d'Regierung dat nach ëmmer hei behaupt a wéi d'Majoritéit dat einfach esou schléckt.

Sou dass mer et hei héchstwahrscheinlech mat engem Verstouss géint d'europäesch Recht ze dinn hunn. Net egal wat fir ee Recht, well ech mengen, d'europäesch Mënscherechtskonventioun ass net egal wat fir eng international Konventioun. Duerfir menge mer, dass déi Virschléi, déi eis Fraktioun gemaach huet, fir grad déi dote Kriticken ewech ze kréien, zu Onrecht net berücksichtegt gi si vun där Majoritéit, well se einfach wollt Recht behalen an näischt méi un hirem Text wollt änneren.

Zweete juristesche Punkt, deem eis Suerge mécht, dat ass dee vum Cumul vun de Strofen. Besonnesch wann ee sech an d'Hypothesen setzt vun der Interpretatioun vun der Stroossbuurger Cour, déi seet: Hei handelt et sech ëm eng Peine accessoire, also ëm eng pénal Strof.

Haut hu mer schonn den duale System praktesch, wou ee selwechte Fait, eng Infraktioun géint de Code de la route kann eng Strof vum Polizeierlicht respektiv vum Tribunal correctionnel mat sech zéien, an deeselwechte Fait gëtt dann och op administrativem Plang behandelt an et kënnt virun d'Permiskommissioun vum Transportministère, an den Transportminister kann och nach eng Kéier Modulatiounen um Führerschäin virhuelen, déi kënne zu engem Retrait vum Führerschäin féieren.

Schonn haut verstinn d'Leit deem dote System net, déi an deem Fall sinn. D'Leit verstinn dat do net, dass se wéinst engem an deemselwechte Fait eigentlech zweemol gestrooft ginn. Lo léisst sech deem dote System nach juristesch iergendwéi rechtfertegen, an d'Gerichter hunn dat och unerkannt, doduerch dass se soen: Hei handelt et sech wierklech ëm e Retrait administratif op där enger

Säit, eng Sanction administrative op enger anerer Säit, an op där nächster Säit ëm eng Sanction pénale. Do ass e Cumul vun där doten Zort vu Strofe méiglech.

Dat ännert sech awer, wann elo dëse Projet gestëmmt gëtt, a mir féieren zousätzlech nach eng drëtt Prozedur an. Dat heescht, wou s de fréier konns wéinst deemselwechte Fait "Infraction au code de la route" zweemol bestrooft ginn, eng Kéier vum Strofriichter an eng aner Kéier vun der Administratioun vum Transportminister, kënnt elo nach een drëtte System bäi, wou s de wéinst deemselwechte Fait och nach kanns Punkten ofgehale kréien, déi am Endeffekt och kënne zu engem Retrait vum Permis féieren.

Dat versteet dobause kee méi an ass juristesche net méi ze verteidegen, wann een d'Interpretatioun vun der Cour vu Stroossbuerg acceptéiert, déi seet: Bei deem Permis hei handelt et sech eigentlech ëm e System vun enger Peine accessoire.

Do läit also, an eisen Aen, en zweete juristesche wonne Punkt vun deem ganze System, an dee wëlle mer ewech kréien.

Et ass an deem Sënn, wou mer och hei der Chamber eng zweet Motioun als sozialistesche Fraktioun virleeën, wou mer op déi dote Situatioun aginn an d'Regierung hei formell invitéieren, fir déi Prozedur vum Retrait administratif, wéi se nach haut besteet duerch den Transportminister, an deem Sënn ze veränneren, net ofzeschaffen. Well et gi Fäll, wou et sech net ëm eng Infraktioun vum Code de la route handelt, wou de Minister muss d'Méiglechkeet och an Zukunft behalen, fir e Retrait administratif vun engem Führerschäin virzehuelen, wann een incapabel ass nach ze fueren zum Beispill, an dat ass duerch e Certificat médical beluegt. Selbstverständlech: An esou Fäll muss de Minister d'Méiglechkeet behalen, fir esou Leit aus dem Verkéier ze zéien, wann ech dat dierf soen. Mä wat net geet, dat ass, dass elo ee Fait eigentlech dräimol bestrooft gëtt, an duerfir si mer der Meenung, dass also den aktuelle System vun dem Retrait administratif duerch de Minister muss moduléiert ginn an eigentlech net méi dierf spillen an deem Fall, wou schonn eng Sanction pénale virläit, respektiv wou dann och automatesch elo d'Fro vum Verloscht vu Punkten am Kader vum System vun deem neie Permis à points spilt.

Motion 2

La Chambre des Députés

– *considérant que la législation luxembourgeoise actuelle prévoit deux voies possibles de retrait du droit de conduire, à savoir d'une part, l'article 13 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui confère au juge pénal «saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont*

joints à ces infractions» la prérogative de «prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délit et de crimes», et d'autre part, l'article 2, paragraphe 1 de ladite loi qui prévoit que le ministre des Transports, autorité administrative compétente pour délivrer les permis de conduire, «peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restriction, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves», si l'une des causes légales énumérées à cet effet est donnée;

- *considérant que le projet de loi N° 4712, portant, entre autres, introduction du permis à points dans la législation luxembourgeoise, introduit une nouvelle forme de retrait du droit de conduire;*
- *considérant qu'il y a une possibilité de cumul des peines à cause des trois formes différentes de retrait du droit de conduire;*

invite le Gouvernement

- *à réformer la procédure de retrait administratif du permis de conduire tel que prévue par l'article 2 paragraphe 1 de la loi précitée, en la limitant à des hypothèses et faits qui n'ont pas donné lieu à une condamnation pénale concernant le permis de conduire ou à l'application du système du permis à points.*

(s.) Alex Bodry, Mady Delvaux-Stehres, Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Marc Zanussi.

Mir hunn also hei ganz schwerwiegend juristeschen Bedenken, wat deen heite System ugeet, déi eigentlech vu ganz ville Juriste gedeelt ginn, egal op wat fir enge Bänken dass se setzen. Mir sollten eis et net ze einfach maachen an einfach aus Opportunitéitsgrënn soen: "Da loosse mer d'Gerichter entscheiden. Da kucke mer, wat derbäi erauskënnt."

Dat ass a mengen Ae keng vernünfteg legislativ Politik. Mir kréie jo deemnächst och mat engem anere Projet ze dinn, deen den Affekotiberuff betrëfft, wou d'Majoritéit sech schéngt an eng ähnlech Richtung ze beginn, wou se weess, dass dat, wat hei virläit, a géint dat mer wäerte stëmmen, géint d'europäescht Recht verstéisst, an awer geet d'Chamber hin a stëmmt de Projet.

Ech fannen déi doten Aarbecht net seriö an deem Sënn, wou mer als sozialisteschen Fraktioun dësen onkompletten an onfäerdegem Text net wäerte stëmmen.

Plusieurs voix. - Très bien.

M. le Président. - D'Wuert huet elo den Här Transportminister Henri Grethen.

M. Henri Grethen, Ministre des Transports. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, e puer Merci fir d'éischt.

Merci un de Rapporteur souwuel fir säi schrëftleche wéi fir säi mündleche Rapport. Merci allen Deputéierten, déi an dës Debatt agegraff hunn, besonnesch deenen, déi positiv dem Projet vis-à-vis stinn, mä och deenen, déi dat méi kritesch beliicht hunn. Merci och menge Mataarbechter, déi mech bei dësem Projet ënnerstëtzt hunn an déi mech op dësem Wee begleet hunn.

Dir wësst, dass dëst keen onbedingt populäre Projet ass. Et ass net ee Projet, mat deem ee sech vill Stëmme fänke geet, mä et ass ee Projet, wou ech als Transportminister der déiwer Iwwerzeegung sinn, dass en noutwendeg ass als Instrument, en Instrument, dat fir d'éischt preventiv, éducativ, mä dann awer och repressiv muss wierken. Den honorabelen Här Bausch huet drop opmierksam gemaach un Hand vun den däitschen Statistiken, dass 0,3% vun de Chauffeuren an Däitschland vun esou engem Projet kënnen concernéiert sinn, 99,7%, déi iwwergrouss Majoritéit - et si jo stalinisteschen Zuelen dat - ass vun dësem Projet net betraff.

Et sinn zwee Argumenter, déi géint dëse Projet ugefouert ginn. Dat eent si juristeschen Argumenter an da gëtt dee berühmten Arrêt Malige vun der Cour des Droits de l'Homme zitéiert. Do ginn effektiv d'Meenungen auseneen. Déi Juristen, déi ech consultéiert hunn, déi soe mir, dass deen Text, dee mir hei virgeluegt hunn, absolut kompatibel ass mam Arrêt Malige an dass et kaum ze erwaarde wier, dass d'Cour vu Stroossbuerg, à moins si géif eng Modifikatioun vun hirem Arrêt huelen, dee Lëtzebuerger Text, sollt se eng Kéier saisiéiert ginn, net géif guttheeschen.

Et ass awer och esou, an dat weess ech an dat wëssen déi meescht Leit, dass mëttlerweil et quasi e Sport ginn ass, dass wann all Recoursméiglechkeeten erschöpft sinn, een nach op Stroossbuerg kucke geet, ob do net vläicht nach eng Méiglechkeet wär, fir eng Echappatoire ze fannen. Dat ass natierlech jiddferengem säi Recht. Et muss ee sech awer iwwert déi Attitude vun eenzelnen heiansdo Froe stellen.

Ech wëll ënnersträichen, dass et meng Convictioun ass, dass dëse Projet all Mënscherechter respektéiert an déi net a Fro stellt, och net déi, déi d'Déclaration des Droits de l'Homme beinhalt.

Ech wollt dann och nach ënnersträichen, dass sech oft op Avisé vum Parquet beruff ginn ass. Besonnesch den Här Zanussi huet dat gemaach. Den Här Bodry huet dat a sengen Ausféierungen nuanciéiert. Déi Avisé vum Parquet bezéie sech op en éischte Projet, dee vu menger Virgängerin ausgeschafft gi war, well d'Chamber weess jo, dass meng Virgängerin, d'Mme Delvaux-Stehres, e Projet ausgeschafft hat an dass d'Parqueten zu deem Projet eng Rei vun Observatiounen gemaach hunn. Mir hu versicht deenen Observatiounen an eisem Projet Rechnung ze droen.

Ech sinn net Jurist an ech wëll mech net mat dem Här Zanusso iwwert déi juristesche Finessen auserneeleeën. Ech halen där Debatt net Stand.

(Interruptions diverses)

Ech sinn net Jurist an ech ka mech och nach manner mam Här Bodry do moossen. Ech ka mech nëmmen op dat verloossen, wat meng Mataarbechter, déi Jurist sinn an déi aner Juristen nach consultéiert hunn, mer gesot hunn. Do kréien ech gesot, dass dësse Projet, dee mir der Chamber proposéiert hunn als Regierung, dass deen deene juristesche Bedenke géif Rechnung droen.

Een zweeten Aspekt ass dee vun de Chauffeurs professionnels. Ech kann hei nëmme widderhuelen, wat ech och an der Kommissioun gesot hunn. Wann ech an dësem Projet hätt missen d'Chauffeurs professionnels ausschléissen oder extra Regele fir déi virgesinn, dann hätt ech et virgezunn de Projet net ze bréngen. Mir hunn an dësem Projet keng nei Infraktioun fir Beruffschauffeuren agefouert. Däerf ech lech ee Beispill ginn? Nëmme fir Beruffschauffeuren gëtt et eng Fahrzeitregelung. Hätte mer an dësem Projet och eng Infraktioun betreffend d'Fahrzeitregelung an hätten déi mat engem Punktenentzug beluegt, dann hätt ee kënnen soen, hei ass eppes, dat betrëfft nëmmen d'Beruffschauffeuren. Dat hu mer awer net gemaach. Mir maachen nëmmen e Retrait vu Punkten am Fall wou eng Infraktioun zum Code de la route ginn ass, déi sech op all Chauffeur bezitt. Et ka jo net esou sinn, Här President, dass déi Leit, déi sonndes fueren, dass déi géifen ënnert de Punkteführerschäi falen, an déi, déi de Rescht vun der Zäit op der Strooss sinn au motif, dass se dat fir hir Professioun musse maachen, dann extra Regeln hätten. De Code de la route ass vu jiddferengem ze respektéieren a mir kënnen do keng Ausnahm maachen.

Des voix. - Très bien!

M. Henri Grethen, Ministre des Transports. - Ech si mer bewosst, dass an deem engen oder an deem anere Fall et kann zu kritesche Situatiounen kommen. D'sozialistesche Partei proposéiert eng Motioun, wou se seet, d'Regierung soll eng Table ronde zesumme ruffen. Ech sinn net an der Lag, Här President, déi Motioun unzehuelen. Ech sinn nämlech der Meenung, dass et un de Sozialpartner en premier lieu ass, fir sech mat där Thematik auserneezenesetzen, an dann, wann do keng Eenegung kënnt, sinn ech als Transportminister selbstverständlech gäre bereet, fir meng Verantwortung ze iwwerhuelen.

Den Här Zanusso huet een anere Problem ugeschwat, Här President, deen och ëmmer erëm opgeworf gëtt, dat ass dee soi-disant Monopol, deen de Centre de formation vu Colmar-Bierg hätt. Dee Monopol steet net am Text an all Organismen, deen d'Rahmbedingungen erfüllt, dee kritt selbstverständlech d'Autorisatioun, fir dat ze maachen. Hei an dësem Text steet kee Monopol

dran. Et gëtt och kee Monopol. Wann den Här Zanusso en Investisseur fënnt, deen um Territoire vun der Gemeng Diddeleng oder iergendwou anescht wëllt esou e Centre de formation opstellen, deen déi Programmer ubitt, libre à lui de le faire, an da kritt e selbstverständlech eng Zouloossung.

Et gëtt d'Méiglechkeet, an dat huet näischt mat dësem Projet ze dinn, mä ech wëll vun dëser Geleeënheet profitéieren, fir dat ze soen, fir déi jonk Leit, fir déi Formation complémentaire während hirem Stage ze maachen. Mir hunn an d'Gesetz geschriwwen, dass do, wou géife Coursé veranstat ginn zesumme mat sportleche Manifestatiounen, dass op esou engem Site déi Formatioun net kéint dispenséiert ginn. Mä kleng Fanger seet mer och ëmmer erëm, aus wat fir engem Eck esou Propositionen an esou Fuerderunge kommen. Ech wëll lech dofir soen, dass esou laang ech Transportminister sinn, et bei där aktueller Regelung bleift, mä wéi gesot, jiddferen, deen déi richteg Infrastrukturen, déi an den Texten virgesi sinn, op d'Bee stellt, deen déi Formatiounen bitt, déi gefrot ginn an deene verschiddenen Texten, dee kann dat selbstverständlech maachen.

Den Här Zanusso huet dann och nach eng Rei vu konkrete Fäll opgezielt, wou den Transportminister Bréiwer kritt huet vu Gewerkschaften. Mä Gedächtnis ass net esou gutt, dass ech elo ka mat allerleschter Prezisioun soen, wat mer Bréif fir Bréif gemaach hunn. Ech ka just der Chamber versécheren, dass mer op all Bréif eng Äntwert ginn hunn, dass mer op all Bréif déi noutwendeg Reaktiounen ginn hunn. Dat war entweder eng Saisine vum Parquet, dat war awer och eng Interventioun bei deenen Entreprises, déi betraff waren. Ech si ganz gäre bereet, well am Verbatim steet jo, wat fir eng Fäll dem Här Zanusso um Häerz leien, fir an d'Transportkommissioun ze kommen an do da mat Detailler déi noutwendeg Prezisiounen ze ginn, mä ech wëll et net hei op der Chambertribün maachen, well ech mengen, dass dat zevill an déi intim Situatioun vu Leit erageet. Et ass hei net d'Plaz, fir dat ze maachen. Ech si bereet an d'Transportkommissioun ze kommen a ganz konkret un Hand vun deene Fäll, déi den Här Zanusso hei opgezielt huet, ze weisen, wat mir als Ministère als Reaktioun haten.

Ech wollt och d'Chamber informéieren, dass den nächste Freideg um Ordre du jour vun der Regierung den Avant-projet de loi iwwert d'Attestation-conducteur steet. Ech wollt weider dem Här Zanusso soen, dass mer am gaang sinn zesumme mat dem Educatiounsministère iwwer eng Formation professionnelle vun de Chauffeuren nozedenken, d'selwecht wéi mer schonn amgaang sinn an der Formation continue Initiativen ze huelen. Ech hunn déi Entreprises obligéiert, déi fir den RGTR fueren, fir 0,1% vun deem Chiffre d'affaires, dee se mam Stat réalisieren, an d'Formation continue vun hire Chauffeuren ze investéieren. Déi éischt Coursé sinn an deem Sënn ugelaaf.

Ech kann net, compte tenu vun där Zäit, déi mer bleift, op all Interventioun agoen. Ech wollt déi Hauptpunkten évoquéieren.

Ech wëll dem Här Bausch merci soe fir deen engagéierte Plaidoyer, deen e fir dëse Projet gehalen huet. Et ass jo net ëmmer de Fall, dass den Här Bausch oder seng Partei mat mir oder mat menger Partei enger Meenung ass. An dësem Fall ass dat esou. Ech wollt him fir deen engagéierte Plaidoyer merci soen.

Ech si mat him der Meenung, dass d'Verkéierssicherheit muss an de Schoulen e wichtege Stellwäert hunn. Ech sinn amgaang mat der Mme Educationminister Pilotprojeten duerchzeféieren, fir dat ze realiséieren, mä net als spezifesch Fach mais à l'intérieur vu verschiddene Fächer, fir och jonk Leit dofir ze interesséieren. Zum Beispill fir de Physikunterricht esou auszeriichten, dass do Aspekter vu Verkéierssicherheit kënne vermëttelt ginn. Wann ech lech ee Beispill dierf ginn. Den Här Haupt huet drop higewisen, dass de Bremswee exponentiell zur Vitesse vum Auto wiisst. En Auto, deen eng Vitesse vu 50 huet, huet e Bremswee vu 24 m. En Auto, dee mat 70 fiert, huet no 24 m nach eng Vitesse vu 50. En Auto, dee mat 100 fiert, deen huet no 24 m nach ganz genau eng Vitesse vun 100. Dat nëmme fir ze weisen, wat déi physikalesch Regele vun der Vitesse sinn. Esou eppes an engem Physikunterricht ze vermëttelen mécht Sënn, engersäits fir déi jonk Leit fir de Cours ze interesséieren, an anersäits fir hinnen e Wëssen ze vermëttelen, wat och an anere Secteuren ze gebrauchen ass.

Fir d'Cours de formation, fir de Führerschäin ze kréien, méi no pedagogeschen Aspekter ze privilegiéieren, domat sinn ech absolut d'accord. Dat huet zur Konsequenz, dass mer och d'Fahrshoulen an déi Richtung musse bréngen. Mir sinn am gaang dorun ze schaffen.

D'Signalisatioun an den Aménagement vun de Stroosse si wichteg Punkter. Ech hat d'Commission de circulation de l'Etat gebieden, en Avis doriwwer ofzeginn. Deen huet och d'Chamberkommissioun zur Verfügung gestallt kritt. Mir hunn am Moment dräi Aart a Weisen, wéi am Land beschëldert gëtt. Déi eng ass duerch d'Gemengen. Déi brauche gewéinlech och d'Approbatioun vum Transportministère. Dat anert ass duerch d'Ponts et Chaussées. Dat drëtt sinn an der Praxis d'Chefs-chantiers, well d'Chefs-chantiers, déi hu mir guer net ënner Kontroll. Do ass viles nach ze verbessern.

Ech deelen Är Meenung, mä an dëser Regierung wäert dat héchstwahrscheinlech net méi méiglech sinn, vläicht an enger nächster, dass d'Beschëlderung op de Stroosse misst an der Kompetenz vum Transportministère leien an net an der Kompetenz vum Ministère des Travaux publics.

Well et eng Regierung ass, kéint ech mer awer virstellen, dass déi béid Administratiounen dat géifen zesumme maachen an enker Ofstëmmung. Dat geschitt am Mo-

ment schonn, mä et wier wierklech noutwendeg, wann dat an Zukunft nach géif intensifiéiert ginn am Kader vun enger neier Mobilitéitskultur. Ech versichen dorunner ze schaffen, quitte dass ech vu villen net gegleeft kréien, dass dat meng Absicht ass. Da muss ee sech ukucken, wa mer an zwee Joer de Bilan zéien, wat bis dohinner geschitt.

Wéi gesot, Här President, ech soen der Chamber merci fir déi Zoustëmmung, déi ech fonnt hunn. Ech bedauern, dass eng Rei Kollegee sech deem Wee, dee mir virschloen, net kënne uschléissen. Déi Amendementen, déi d'sozialistesche Partei hei presentéiert huet, Här President, kann ech selbstverständlech - ech hunn dat schonn an der Kommissioun gesot, ech soen et hei nach eng Kéier - net unhuelen. Et wier de Projet fundamental dénaturéiert.

D'Chamber, Här President, ass elo invitéiert hir Responsabilitéiten ze assuméieren. D'Regierung huet hir Verantwortung iwwerholl. Ech dierf all deenen, déi bereet sinn net de lichten, mä de riichte Wee ze goen an dësem Dossier, merci soe fir dat Vertrauen a merci fir hir Zoustëmmung zum Gesetz. Merci.

M. le Président.- D'Diskussioun ass elo ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen vum Projet de loi 4712 a stëmmen doriwwer of.

Lecture du texte du projet de loi (par M. Jean Spautz)

Den Artikel 1 ass gelies an ugeholl.

Den Artikel 2 ass gelies.

Zum Artikel 2 hu mer en Amendement vum Här Zanussi, deen Der virleien hutt an deen explizéiert ginn ass. Mir stëmmen dann doriwwer of. D'Oflehnung vum Amendement bedingt, dass den Text vun der Kommissioun ugeholl gëtt.

Amendement 1 (article 2)

Vote

Déi fir den Amendement sinn, stëmme mat Jo. Déi dergéint sinn, stëmme mat Nee.

Den Amendement vum Här Zanussi ass ofgelehnt mat 38 Nee-, 14 Jo-Stëmmen a sechs Abstentiounen. Also ass den Artikel 2 ugeholl an der virleiender Fassung.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Jeannot Krecké), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Jos Scheuer), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

M. Jean Colombero;

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady

Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Lucien Clement), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Gusty Graas), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Simone Beissel), John Schummer et Théo Stendebach;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss et Mme Renée Wagener.

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling (par M. Fernand Greisen), Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

D'Articles 3 a 4 si gelies an ugeholl.

Den Artikel 5 ass gelies.

Zum Artikel 5 hu mer en Amendement virleien. Mir stëmmen direkt doriwwer of.

Amendement 2 (article 5)

Vote

Déi fir den Amendement sinn, stëmme mat Jo. Déi dergéint sinn, stëmme mat Nee.

Den Amendement ass verworf mat 38 Nee-, 14 Jo-Stëmmen a sechs Abstentiounen. Domat ass also den Artikel 5 an der virleieder Fassung ugeholl.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Jeannot Krecké), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Jos Scheuer), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

M. Jean Colombero;

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Lucien Clement), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Gusty Graas), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par Mme Simone Beissel), John Schummer et Théo Stendebach;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. François Bausch) et Mme Renée Wagener.

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling (par M. Fernand Greisen), Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

Den Artikel 6 ass gelies an ugeholl.

Den Artikel 7 ass gelies.

Zum Artikel 7 läit en Amendement vir, erëm vum Här Marc Zanussi. Mir kënnen iwwert deen Amendement ofstëmmen.

Amendement 3 (article 7)

Vote

Déi derfir sinn, stëmme mat Jo. Déi dergéint sinn, stëmme mat Nee.

Den Amendement ass ofgelehnt mat 38 Nee-, 14 Jo-Stëmmen a sechs Abstentiounen. Domadder ass den Artikel 7 an der Fassung, wéi d'Kommissioun e virschléit, ugeholl.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Alex Bodry), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Marc Zanussi), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

M. Jean Colombero;

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Lucien Clement), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par M. Norbert Hauptert), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. John Schummer), John Schummer et Théo Stendebach;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. François Bausch) et Mme Renée Wagener.

Se sont abstenus: MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling (par M. Jacques-Yves Henckes), Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen.

D'Articles 8 bis 11 si gelies an ugeholl.

Mir stëmmen elo iwwert d'Gesamtheit vum Projet of.

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

Déi derfir sinn, stëmme mat Jo. Déi dergéint sinn, stëmme mat Nee.

D'Gesetz ass ugeholl mat 39 Jo-, 19 Nee-Stëmmen an enger Abstentioun.

Ont voté oui: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Lucien Clement), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par M. Paul-Henri Meyers), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par Mme Simone Beissel), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. John Schummer), John Schummer et Théo Stendebach;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. François Bausch) et Mme Renée Wagener.

Ont voté non: MM. Jean Asselborn (par M. Ben Fayot), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Marc Zanussi), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

MM. Gast Gibéryen, Fernand Greisen, Jacques-Yves Henckes, Aly Jaerling (par M. Fernand Greisen), Jean-Pierre Koepp et Robert Mehlen;

M. Serge Urbany.

S'est abstenu: M. Jean Colombero.

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

(Assentiment)

Et ass esou décidéiert.

M. Xavier Bettel (DP).- Här President, mäi Computer geet guer net méi. Ech hunn esou gestëmmt wéi den Här Rippinger elo bei all deene Voten.

M. le Président.- Hei uewen ass awer alles kloer.

M. Xavier Bettel (DP).- De Computer geet net, Här President.

Une voix.- Dir hutt e futti gemaach.

M. le Président.- Mir hunn eng Motioun 1, déi Der virleien hutt. Si ass erkläert ginn. Den Här Zanussi huet se abruucht. Kënne mer direkt ofstëmmen?

(Assentiment)

Par main levée?

Hutt Der léiwer en elektronische Vote?

(Assentiment)

Mir stëmmen of iwwert d'Motioun 1.

Motion 1

Vote

Déi derfir sinn, stëmme mat Jo. Déi dergéint sinn, stëmme mat Nee.

D'Motioun ass verworf mat 34 Nee-, 23 Jo-Stëmmen an enger Abstentioun.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Ben Fayot), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Marc Zanussi), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. François Bausch) et Mme Renée Wagener;

M. Serge Urbany.

Ont voté non: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Ady Jung), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par M. Paul-Henri Meyers), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par M. Jeannot Belling), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. John Schummer), John Schummer et Théo Stendebach.

S'est abstenu: M. Jean Colombero.

Elo komme mer un d'Motioun 2 vum Här Alex Bodry.

Motion 2

Vote

Déi fir d'Motioun sinn, stëmme mat Jo, déi aner stëmme mat Nee oder enthalen sech.

D'Motioun ass verworf mat 35 Nee-, 17 Jo-Stëmmen a sechs Abstentiounen.

Ont voté oui: MM. Jean Asselborn (par M. Ben Fayot), Alex Bodry, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Mme Lydia Mutsch (par M. Mars Di Bartolomeo), MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart et Marc Zanussi;

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

Ont voté non: MM. Willy Bourg, Lucien Clement, Marcel Glesener, Jean-Marie Halsdorf, Norbert Hauptert, Ady Jung, Nico Loes, Paul-Henri Meyers, Mme Marie-Josée Meyers-Frank (par M. Lucien Clement), M. Laurent Mosar, Mme Ferny Nicklaus-Faber, MM. Patrick Santer (par M. Ady Jung), Marco Schank, Jean Spautz, Mme Nelly Stein, MM. Nicolas Strotz, Fred Sunnen, Lucien Weiler et Claude Wiseler;

Mme Simone Beissel, MM. Jeannot Belling, Xavier Bettel, Niki Bettendorf, Emile Calmes, Mme Agny Durdu, MM. Gusty Graas, Paul Helminger, Alexandre Krieps, Claude Meisch (par Mme Simone Beissel), Mme Maggy Nagel, MM. Jean-Paul Rippinger, Marco Schroell (par M. John Schummer), John Schummer et Théo Stendebach;

M. Serge Urbany.

Se sont abstenus: M. Fernand Greisen;

MM. François Bausch, Robert Garcia, Camille Gira, Jean Huss (par M. François Bausch) et Mme Renée Wagener.

Da kéime mer elo zum Projet de loi 4752A iwwert d'Verkéisreglementatioun. Et sinn ageschriwwen: déi Häre Jung an Zanussi, d'Mme Durdu, d'Häre Greisen, Bausch an Urbany.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Gusty Graas.

Ech wollt drop opmierksam maachen, dass dee Projet de loi muss haut de Moie fäerdeg gemaach ginn. Et soll jiddferree sech deementspriedend riichten. Den Här Minister huet de Mëtteg eng Réunioun, fir déi de Commissaire vu Bréissel extra erofkënn; hie kann also net hei sinn. Mir haten et och esou ofgemaach, dass mer déi Projeten de Moie géife fäerdeg maachen.

Den Här Gusty Graas huet d'Wuert.

2. Projet de loi 4752A portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Rapport de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports

M. Gusty Graas (DP), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir hu jo elo de Moien e ganz wichtege Projet gestëmmt, wat de Führerschäin ubelaangt. Dat wäert onweigerlech zu zousätzlechen administrativen Aarbechte féieren, duerfir huet deen heite Gesetzesprojet als Aufgab nach eng besser Gestiou vum Führerschäin unzestriewen.

Ursprünglech huet de Projet d'Approbatou vum EUCARIS-Traité virgesinn. Dat ass u sech d'Exploitatioun vun engem technesche System fir den Echange vun Donnéeën iwwert d'Immatriculatioun vun Autoen an

dem Führerschäin. De 6. Juli 2001 huet dunn den Transportminister nach en Amendement eraginn, andeems en duerch en zousätzlechen Artikel dräi verschidden administrativ Aarbechten a Relatioun mam Führerschäin der nationaler technescher Kontrollgesellschaft iwwerdroe wëllt.

Den EUCARIS-Traité - an dat muss een hei ënnersträichen - muss conforme sinn zu der Direktiv vum Europäesche Parlament 95/46/CE an där vum Conseil vum 24. Oktober 1995 iwwert de Schutz vun de perséinlechen Donnéeën. Well déi jo awer nach net an d'Lëtzebuurger Gesetz ëmgesat goufen, hat dunn d'Regierung proposéiert e Splitting vun dësem Gesetzesprojet ze maachen. D'Kommissioun huet sech domat d'accord erkläert.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, d'Aarbechte vum Führerschäinservice hunn am Transportministère an deene leschte Joren ouni Zweifel zougeho. Esou sinn zum Beispill 2001: 9.118 Demandé fir e Permis, respektiv eng Ausdehnung op eng aner Kategorie eragereecht ginn. Dat waren der 359 méi wéi am Joer 2000. 20.059 Permisé goufen an deemselwechte Joer erneiert, 1.751 iwwerschrivven an 2.810 Doublé goufen ausgestallt, dat mécht am Ganzen 33.738 traitéiert Dossieren.

1997 waren dat der "nëmmen" 26.387. Do gesäit ee jo u sech, wéi de Volumen vun der Aarbecht an deene leschte Joren an d'Luucht gaangen ass. Mat de prakteschen Examen war et jo och zu engem gewëssene Moment zu Problemer komm, well et hei un Examineure gefeelt huet.

Och d'Spezialkommissioun vun de Führerschäiner ka sech net iwwer Aarbecht bekloen. 2001 goufe 682 Dossieren aviséiert, 2000 waren et der eréischt 528.

De Contentieux administratif muss net nëmmen Dossiere vun der Spezialkommissioun gëreieren, mä och Fahrverboter, déi duerch den Tribunal gesprach goufen, enregistrieren, an dat sinn der ongeféier 3.000 am Joer.

D'medezinnesch Kommissioun, fir hiren Deel, kennt zënter 1995 och eng grouss Evolutioun vun hiren Aarbechten. 2001 ware ronn 1.100 Leit vun deem Service kontaktéiert ginn.

Och d'Zuel vun de Stationéierungskaarte fir déi Handicapéiert geet bestänneg an d'Luucht. 1999 waren et der nach 1.224, 2001 loug déi Zuel scho bei 1.469.

Schlussendlech sinn 2001 152 nei ADR-Certificaten ausgestallt ginn.

Un deene Chiffere gesäit een also, wéi gesot, datt de Volume vun der Aarbecht do bedeitend an d'Luucht gaang ass. Dat ass natierlech engersäits bedéngt d'duerch, well d'Populatioun permanent wisst, an op där anerer Säit awer och, well ëmmer méi al Leit mam Auto fueren a leider eben och d'Delinquenz op eise Stroossen zouhëlt. An net zu Lescht féiert jo d'Aféierung vum Punktführerschäin - dee mer jo, wéi gesot, elo virun e