

Rippinger, Marco Schroell, John Schummer et Théo Stendebach;

MM. Jean Asselborn (par M. Marc Zanussi), Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo (par M. Jos Scheuer), Mme Lydie Err, MM. Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart (par M. Jeannot Krecké) et Marc Zanussi;

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

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

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

(Assentiment)

Et ass esou décidéiert.

Da komme mer elo zur Diskussioun vum Projet de loi 4714 iwwert d'Genehmegung fir de Persounen- a Wuerentransport op der Strooss.

D'Riedezäit ass nom Modell 2 festgeluegt. Et si schonn ageschriwwen: déi Hären Hauptert, Zanussi, Belling, Gibéryen, Bausch an Urbany.

D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorablen Här Lucien Clement.

3. Projet de loi 4714 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route

Rapport de la Commission des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement

M. Lucien Clement (CSV), rapporteur. - Här President, Dir Dammen, Dir Hären, de Gesetzprojet 4714 transposéiert déi europäesch Direktiv 98/76/CE vum 1. Oktober 1998 an eis national Gesetzgebung. Si betrëfft d'Nidderloossungsrecht vun den Transporteuren. Dat gëlt esouwuel fir den Transport vu Persoune wéi och fir den Transport vu Wueren.

Fir d'éischt, Här President, wëll ech, wéi beim Projet vir-drin, och eng kuerz Zesummefaassung vun de parlamentareschen Aarbechte maachen.

De Mëttelstandsminister huet dëse Projet ausgeschafft an en huet en de 17. Oktober 2000 an der Chamber déposéiert. D'Chambre de Commerce, d'Chambre des Employés privés an d'Chambre de Travail hunn dëse Projet aviséiert. Dem Statsrot säin Avis ass vum 8. November 2001. D'Mëttelstandskommissioun huet sech insgesamt véiermol mat dësem Projet beschäftegt. An deem Kontext

huet se verschidden Amendementer proposéiert. Dës Amendementer si vum Statsrot de 14. Mee an den 2. Juli 2002 aviséiert ginn. Während der Sëtzung vum 5. Juli 2002 huet d'Mëttelstandskommissioun de schrëftleche Rapport majoritär gestëmmt.

D'Hauptpunkte vum Projet kann een elo esou zesumme-faassen: Éischtens gëtt hei am Projet enorm vill Gewicht op d'Notioun vum Etablissement stable geluegt. Zweetens ginn déi aner Bedingungen, déi ee brauch fir eng Handelsermächtigung ze kréien, wesentlech verschäerft. Dat betrëfft besonnesch d'Honorabilité professionnelle, d'Capacité financière vun der Entreprise an d'Qualification professionnelle.

D'Objektiver vun dësem Gesetz sinn also ganz kloer. Eng Verbesserung vun der Qualificatioun vun den Transporteuren a vun der Qualitéit vun hiren Entreprises ass elei mat ugestriift. Mat dësem Projet gëtt d'Fundament fir een Assainissement vum Transportmarché geluegt. Et kënnt mat Sécherheet zu engem Qualitéitssprung am Transportsektor. E Qualitéitssprung, deen nieft aneren Aspekter och eng gréisser Verkéierssicherheit mat sech bréngen wäert. Dat ass net nëmmen am Sënn vun de Clienté vun den Transporteuren, vun de Chauffeuren, mä ech géif soe vun der gesamter Wirtschaft, ergo geet et eis allegueren och eppes un.

Am Sënn vu méi Transparenz a méi einfacher praktescher Handhabung vun den Texter proposéiert d'Regierung, fir d'Gesetz vum 3. Oktober 1991 iwwert d'Nidderloossungsrecht vun den Transporteuren net nëmmen ofzeänneren, mä einfach ze abrogéieren an domat och komplett ze ersetzen.

Fir eng méi grouss Harmonie tëschent den Texter ze kréien, ass de Gesetzesprojet als komplementär zum modifizéierte Gesetz vum 28. Dezember 1988, dat heescht dem Droit commun, dem Nidderloossungsrecht, ze gesinn. An anere Wieder beinhalt deen heite Projet nëmmen déi spezifesch Regeln, déi fir den Transportsektor gëllen. Als generelle Kader wäert sech awer weiderhin d'Nidderloossungsgesetz vum 1988 ëmmer dann applizéieren, wann dëse Gesetzprojet keng spezifesch Regele virgesäit. De Prinzip ass, datt sech den Droit commun ëmmer dann applizéiert, wann e Spezialgesetz näischt anescht virgesäit. Wann et sollt zu engem Konflikt tëscht deenen zwee Texter kommen, da priméiert ëmmer d'Spezialgesetz, den Droit commun.

D'Transportwiesen huet déi Spécificitéit, datt et gesetlechen a reglementaresche Bestëmmungen ënnerläit, déi verschidden administrativ Kompetenze musse virgesinn.

A mengem schrëftleche Rapport sinn ech am Detail op d'Aufgabenopdeelung tëschent dem Mëttelstandsminister an dem Transportminister agaangen. Fir den Aufgabeberäich vun deenen zwee Ministere kënnen ze beschreiwen, muss ee ganz kloer en Ennerscheid

maachen tëschent dem Accès zum Beruff an tëschent der Ausübung vum Beruff.

De Mëttelestandsminister ass zoustänneg fir de Volet Accès zum Beruff, dat heescht d'Nidderloossungsrecht. Hei geet et drëm fir vu vireran ze kucken, ob beim Accès oder bei der Demande zum Accès verschidde Konditiounen, déi de Fonctionnement vun der Entreprise, déi dovun Demandeur ass, betreffen, erfëllt sinn.

De Volet Ausübung vum Beruff, dat heescht d'Spezialgesetzgebung iwwert den internationale Stroossentransport vu Wueren, fält ënnert den Zoustännegkeetsberäich vum Transportminister. Hei geet et drëm fir a regleméissegem Ofstänn ze kontrolléieren, ob d'Ausübung vun der Transportaktivitéit, an der Praxis, conforme zu de gesetzlechen an och zu de reglementaresche Bestëmmungen ass, an datt dat och esou bleift.

Um Niveau vun der Duerchféierung vun deene Kontrolle kann den Transportminister op d'Aarbecht vun de Beamten aus der Polizei an d'Beamte vun der Douane zréckgräifen. Si hunn d'Recht fir Infraktiounen ze constatéieren a feststellen. An der Praxis ass et awer esou, datt et meeschtens d'Beamte vun der Douane sinn, déi dës Kontrollen duerchféieren. Viru kuerzem huet de Regierungsrat, op Initiativ vum Transportminister, decidéiert, datt d'Douanesverwaltung eng allgemeng Kompetenz am Beräich vum Stroossentransport kritt.

Här President, ech wëll elo e bësselche méi genee op déi verschidde Konditiounen agoen, déi een Transporteur erfëlle muss, fir eng Nidderloossungsermächtigung ausgestallt ze kréien. Wann dës Konditiounen net erfëllt sinn oder net méi erfëllt ginn, huet de Mëttelestandsminister d'Recht, d'Nidderloossungsermächtigung entweder vu vireran ze refuséieren, oder, le cas échéant, se zréckzezéien.

Wéi ech schonns ufanks gesot hunn, gëtt der Konditioun vun engem Etablissement stable zu Lëtzebuerg eng immens grouss Bedeitung zougemooss.

Hei geet et haaptsächlech drëm fir de Phänomene vun esou genannte Brëifboiten, beziehungsweise vu fiktive Gesellschaften, déi kenger reeller Aktivitéit an eise Land noginn, ze bekämpfen. Dat ass an eisen Aen och enorm wichteg, well hei steet mat Sécherheet de gudden Ruff vu Lëtzebuerg um Spill. An der rezenter Vergaangenheet ass et jo genee hei an dësem Domän zu deene bekanntene Schwierigkeiten a Problemer komm. Ech denken hei besonnesch un déi Kralowetz-Affär, mä et gëtt jo bekanntlech och nach anerer, déi net ganz kauscher sinn oder waren.

Alles Affären, Här President, déi mat Sécherheet net gutt fir den Image vu Lëtzebuerg sinn. Dowéinst muss sech Lëtzebuerg d'Mëttelen, esouwuel op legislativem wéi och op reglementareschem Plang, ginn, fir an Zukunft esou Affären ze vermeiden a fir déi kënnen ze ënnerbannen. Dëse Projet wäert mat Sécherheet zu engem groussen Deel douzou bäidroen.

D'Gesetz vum 3. Oktober 1991 iwwert d'Nidderloossungsrecht am Transportwiesen huet deem zu Lëtzebuerg etabléierten Transporteur schonns virgeschriwwen, datt en an eise Land een Etablissement stable am Sënn vum Steuerrecht a besonnesch den direkte Steiere muss hunn. Dës Konditioun ass an eis Gesetzgebung ageschriwwen ginn, well eng grouss Unzuel vun auslännesche Betriber sech extra elei zu Lëtzebuerg niddergelooss hunn, fir vu verschiddenen Avantagen, besonnesch um fiskaleschen an um sozialrechtlechen Plang, kënnen ze profitéieren, an dat ouni awer zu Lëtzebuerg enger effektiver Aktivitéit nozegoen.

Ursprünglech huet eng Jurisprudenz de Begrëff vun engem Etablissement stable, mat senger konstitutiver Elementer, definéiert. D'Praxis huet awer gewisen, datt déi Definitioun Schwaachpunkter hat.

De Gesetzesprojet schléit eng méi elaboréiert Definitioun vir. D'Opklärung vun Infraktiounen soll méi einfach gemaach ginn, fir datt eventuell Abüer méi schnell a méi effikass kënnen bestrooft ginn.

Laut dem Gesetzesprojet ass d'Konditioun vun engem Etablissement stable erfëllt, wa folgend Elementer existéieren. Ech zitéieren den Artikel 2: "un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal. Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers."

Dir gesitt, Här President, all Dokumenter, déi e Betrib betreffen, müssen à tout moment accessibel sinn, an net Honnerte vu Kilometere wäit ausserhalb vu Lëtzebuerg stockéiert an traitéiert ginn.

Wichteg ass an eisen Aen awer eng gewësse Souplesse déi et erlaabt, der Gréisst an der Dimensioun vum Betrib Rechnung ze droen.

A mengem schrëftlechen Rapport hunn ech op déi praktesch Indizien higewisen an ech hu se och do opgeléist. Dës Indizien erlaben et der Verwaltung an eventuell och de Geriichter, am Kader vun engem Prozess ze apprécieieren, op d'Konditioun vun engem Etablissement stable erfëllt ass oder net.

De Statsrat, dee sech a sengem Avis op den Avis vun der Chambre de Commerce baséiert, huet dës Definitioun kritiséiert, well d'Exigenz vun enger Infrastructure opérationnelle zu Interpretatiounsschwierigkeiten géif féieren. Weiderhi war de Statsrat der Meenung, datt e Contrôle a priori vun dëser Konditioun vum Etablissement stable net praktikabel fir den Demandeur vun

enger Handelsermächtigung wär. Dofir proposéiert en e Contrôle a posteriori.

D'Mëttelstandskommissioun huet dës Kriticken a Propositionen awer net gedeelt. Si ass där Meenung gewiescht, datt et besser wär, wann d'Konditiounen vum Etablissement stable schonns ex ante, dat heescht virun der Ausstellung vun der Ermächtigung erfüllt musse sinn. D'Haaptargument ass, datt d'Méiglechkeet soll gi sinn, fir schonns um Niveau vun der Instruktioun vum Dossier feststellen, ob et sech ëm eng Bréifboite, respektiv ëm eng fiktiv Aktivitéit handelt.

Een zweete wichtege Punkt betrëfft déi finanziell Kapassitéit vum Transportbetrib.

Dës Konditioun verlaangt, datt den Transporteur genügend finanziell Ressourcë muss hunn, déi et erlaben, datt d'Aktivitéit an d'Gestioun vu sengem Betrib ënnert korrekte Bedingunge oflafe kann.

Am Gesetz vum 17. November 1978 war schonns eng Garantie oder eng Kautioun virgesinn, déi sech op 350.000 Lëtzebuerger Frang, also al Frangen, pro Entreprise beziffert huet. Dat war e forfaitaire System. D'Gesetz vum 3. Oktober 1991 huet dës System duerch eng Method ersat, déi der Unzuel vun de Camionne pro Betrib Rechnung gedroen huet, wat vun der Approche hier och wesentlech méi logesch ass.

D'Direktiv vun 1998, déi mer haut transposéiere wëllen, léisst den EU-Staten d'Wiel tëschent zwou Optiounen: Déi éischt Méiglechkeet wär, fir eng Evaluation comptable vun der Finanzkapassitéit vum Betrib ze maachen. Dat heescht, datt en Expär periodesch e Rapport maache misst. De Betrib misst also an dësem Fall och ëmmer e Bilan virleeën.

Déi zweet Méiglechkeet ass awer, fir eng Kautioun oder eng Garantie bei enger Bank ze hannerleeën.

D'Regierung huet sech fir déi zweet Méiglechkeet décidéiert. Domat muss den Transporteur mat der Kautioun oder mat der Garantie de Beweis erbréngen, datt en iwwer genügend Finanzmëttel verfügt. De genaue Montant an d'Modalitéite ginn duerch ee Règlement grand-ducal festgeluegt.

De Statsrot an d'Chambre de Commerce kritiséieren dës Proposition, well se fir d'Betriben ze deier wär an hir Investitiounsméiglechkeeten doduerch ageschränkt wäeren. De Statsrot proposéiert, fir d'Finanzkapassitéit an enger éischter Etapp duerch eng Evaluation comptable ze beweisen. Nëmme, wann den Actif ongenügend ass, sollt op eng Bankgarantie zrëckgegraff ginn.

D'Kommissioun war awer do enger anerer Opfaassung an huet um Regierungstext festgehalten. D'Käschte vun enger Bankgarantie si wuel, an dat ass eis all bekannt, eng Belaaschtung fir de Betrib, mä aus deene schonns virdrun opgezielte Sécherheetsgrënn si mer awer, wéi schonns gesot, beim Regierungstext bliwwen. D'Finali-

téit vun esou enger Garantie soll net nëmmen de gudde Fonctionnement vum Betrib sécherstellen, mä och bei enger eventueller Faillite muss de Curateur d'Méiglechkeet hunn, fir op dës Garantie kënnen zrëckzegräifen an dës Garantie kënnen ze reklaméieren. Ganz oft ass et esou, datt een op d'Camionen an esou Fäll vun enger Faillite keng Saisie ka maachen, well se éischters entweder geleast sinn oder iergendwéi geographesch ze wäit ewech sinn.

Ee weidere wichtege Punkt vun der Reform ass déi berufflech Honorabilitéit an d'Qualifikatioun.

D'Direktiv gëtt den EU-Staten d'Méiglechkeet fir een alléigierten Examen dovun ze organiséieren. Nëmme Persounen, déi schonns eng Berufserfahrung vu fënnef Joer an engem Transportbetrib op Direktiounsniveau hunn, kënnen vun dëser Regelung profitéieren. Dat géif awer an der Praxis mat sech bréngen, datt mir zu Lëtzebuerg zwee verschidden Examen organiséiere missten. Dat wär mat Sécherheet opwänneg, wann een eis relativ dach bescheide Mëttel kuckt. Dofir iwwerhëlt dës Gesetzesprojet den Text vum Gesetz aus dem Joer 1991, en Text, deen nëmmen een eenzegen Examen virgesäit.

Weiderhi gesäit de Gesetzesprojet vir, datt e Règlement grand-ducal d'Diplomer an d'Modalitéite festleet, no deenen déi konzernéiert Leit an de Genoss vun enger integraler oder partieller Dispens komme kënnen. Et kann een nëmme vun de Coursen dispenséiert ginn, mä et kann een awer net vum Examen dispenséiert ginn. Am Sënn vun enger gréisserer Rechtssécherheet kënnen d'EU-Ausländer hir berufflech Kapazitéit duerch e Certificat unique beweisen.

Schlussendlech huet d'Kommissioun en Amendement proposéiert, datt souwuel den Haaptassocié, wéi och all Persoun, déi eng signifikativ Influenz op d'Gestioun oder d'Verwaltung vum Betrib hunn, müssen d'Konditiounen vun der berufflecher Honorabilitéit a vun der berufflecher Qualifikatioun erfëllen.

Den Objektiv ass fir dem Mëttelstandsminister eng Handhab ze ginn, wa recommandabel Persounen an d'Gestioun oder an d'Surveillance vun engem Betrib verwickelt sinn. Hie kann an esou engem Fall d'Handelsermächtigung refuséieren oder se carrément zrëckzéien.

An enger éischter Phas huet de Statsrot eng Opposition formelle heizou gemaach, haaptsächlech well den Amendement net kompatibel wier mam europäesche Recht. Doropshin huet d'Kommissioun den Amendement ofgeännert.

Éischters huet se eng Lëscht vun de jeeweilege Persounen, déi vun der Regelung konzernéiert sinn, gemaach. Hei ass sech op d'Gesetzgebung aus dem Joer 1915 iwwert d'Handelsgesellschaften beruff ginn.

Zweetens fält d'Konditioun vun der berufflecher Qualifikatioun fir den Dirigeant vun der Entreprise ewech, esou datt nëmme méi d'Konditioun vun der berufflecher Honorabilitéit iwwreg bleift.

Dës Ofännerungen hunn de Statsrot dozou bruecht, fir seng Opposition formelle zréckzezéien.

De leschte Volet, Här President, betrëfft déi stroferechtlech Moosnamen, wa verschidde Bestëmmunge vum Gesetz net respektéiert ginn. Och d'Tentativ vun Infraktiounen ass strofbar.

Hei huet d'Kommissioun versicht, dem Statsrot senge Kriticken a Virschléi an engem grouse Mooss Rechnung ze droen.

Am Klortext si Prisongsstrofe vun aacht Deeg bis dräi Joer zréckbehale ginn. Dobäi kommen nach Geldstrofe vun 251 bis 125.000 Euro. Schlussendlech huet d'Gericht d'Méiglechkeet, fir e Beruffsverbuet vun zwee Méint bis fënnef Joer souwéi d'Schléissung vum Betrib ze spriechen.

(M. Niki Bettendorf prend la Présidence)

Ofschléissend wëll ech nach e puer Wuert zu deenen zwee Amendementsvirschléi vun der LSAP-Fraktioun soen.

Den éischten Amendement proposéiert fir d'Konditioun vum Etablissement stable am Kader vun engem Règlement grand-ducal festzeleeën. D'Kommissioun huet dee Virschlag net zréckbehalen, well den Transportminister eng gewësse Marge d'appréciation behale muss. D'Prozedur däerf net ze schwéierfällg ginn, an et schéngt mer net grad evident, wéi een esou e Règlement grand-ducal kënnt agencéieren, fir datt e fir all Betrib applicabel wier.

Den zweeten Amendement proposéiert fir an de Gesetzprojet anzeschreiwen, datt d'Chauffeuren eng Aarbechtsautorisatioun an deem Land mussen hunn, wou d'Entreprise hire Siège huet.

D'Kommissioun huet och dës Proposition verworf, net well mer net d'accord si mat der Iddi, mä well einfach d'Aarbechtsautorisatiounen net an den Zoustännegkeetsberäich vum Mëttelstandsminister falen, mä an den Zoustännegkeetsberäich vum Aarbechtsminister. Ergo hu se an dat hei Gesetz net eragepasst.

Wann ech richtig informéiert sinn, huet de Regierungsrot de leschte Freideg en Text ugeholl, dee genau an déi Richtung geet, wéi deen Amendement hei dat virgesäit.

Ech sinn der Iwwerzeegung, Här President, datt der Chamber mat deem Projet de loi e qualitativ gudden Text virläit. Hie wäert et den zoustännegen Autoritéiten erlaben, méi effikass géint Bréifboitefirmen an aner schwaarz Schof am Transportsektor virzegoen. Dat setzt awer viraus, datt et weiderhin am Transportsektor zu scharfe Kontrolle kënnt an och komme muss.

A menger Qualitéit als Rapporteur hoffen ech, datt d'Chamber deem Gesetzprojet eng breet Zoustëmmung wäert ginn.

Ech soen lech merci fir d'Nolauschteren.

M. le Président.- Merci, Här Rapporteur. Den éischten Diskussionsriedner ass den Här Norbert Hauptert. Den Här Hauptert huet d'Wuert.

Discussion générale

M. Norbert Hauptert (CSV).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, de Projet iwwert d'Transporteur vu Wueren a Leit iwwert d'Strooss ass net ënnert dem Drock vun de Problemer, déi sech a leschter Zäit an deem Sektour gedinn hunn, geschriwwen ginn an trotzdeem ass de Projet e wéineg mat engem Bléck op déi Problemer ze betruechten.

De Kolleg Lucien Clement, deem ech hei wëllt fir säin ausféierleche Rapport félicitéieren, ass op déi sämtlech Problemer vum Text an och besonnesch op d'Neierunge vum Text agaangen, esou dass ech mech op e puer Remarque beschränken, obschonn ech Gefor lafen, e wéineg dat ze widderhuele wat de Lucien Clement scho gesot huet. Mä déi Remarque schéngt mer esou wichteg, dass ee se awer hei misst ënnersträichen.

Ech wëll besonnesch op déi dräi Verschärfunge vun de Konditiounen, déi ee muss erfëllen, fir am Transportberäich vu Wueren a vu Leit op der Strooss tätég ze ginn, agoen. Déi leien an der Definitioun vum Etablissement stable, an der Méiglechkeet, déi dem Minister gi gëtt, fir eng Extensioun vun der Honorabilitéit op aner Persounen wéi de Gérant technique auszedehnen, an dréttens besonnesch de Renforcement vun der Capacité financière.

Wat d'Konditioun vum Etablissement stable ubelaangt, esou gesäit den aktuellen Text, also deen Text, deen de Moment nach en vigueur ass, vir, dass d'Entreprise, déi eng Autorisatioun hei zu Lëtzebuerg wëllt kréien, en Etablissement stable no der Definitioun vum Steiergesetz muss hunn. Dës Konditioun huet sech am Fong geholl dorop beschränkt, dass een hei zu Lëtzebuerg eng Adress huet missen hunn an dass ee bei der Steierverwaltung eng Steuernummer hat. Dës méi large Definitioun huet am Fong geholl d'Dier opgelooss fir déi Bréifkëschtgesellschaften, déi mer bis elo kannt hunn, obschonn de Minister all Beméiunge gemaach huet, fir den Etablissement stable esou enk wéi méiglech ze kontrolléieren.

Fir awer d'Notioun vum Etablissement stable méi gräifbar ze maachen a besonnesch dem Ministère méi Méiglechkeeten ze gi fir d'Kontroll méi realistesch a méi einfach ze gestalten, hunn d'Auteurs vum Projet déi Notioun méi ausféierlech ëmschriwwen. Den Här Clement huet den Text hei virgelies. Den Text schwätzt vun engem "siège d'exploitation", deen engersäits eng operationell Infrastruktur virgesäit. Dat heescht, Raim-

lechkeeten an deenen eng Transportgesellschaft hir Geschäfte kann ofwéckelen.

Anerersäits gesäit d'Gesetz vir, dass e Siège d'exploitation eng Direktioun vun der Entreprise muss hunn, déi effektiv hei zu Lëtzebuerg ausgeféiert gëtt, dat heescht, d'Lounbicher vun de Chaufferen, d'Lizenzen, déi se brauchen, alleguer déi Relatiounen, déi se mat hire Clienten hunn a mat hire Fournisseuren, besonnesch och d'Kontabilitéit an d'Bilane mussen hei zu Lëtzebuerg an der Entreprise konservéiert ginn. Dat heescht, am Fall vun enger Kontroll vum Ministère du Transport oder vun der Douane oder der Polizei, mussen déi Dokumenter kënnen direkt virgeluegt ginn.

Et muss och permanent eng Persoun, déi responsabel ass fir d'Entreprise, déi also d'Entreprise engagéiere kann, zu all Moment, dat heescht, während den Aarbechtsstonnen, op deem Siège unzetreffe sinn.

Déi restriktiv Definitioun huet zu munche Kriticken Ulass ginn. Den Här Clement ass schonn dorop agaangen, besonnesch well d'Fro sech gestallt huet: Wéi kann en Entrepreneur, dee sech hei zu Lëtzebuerg wëllt etabléieren, esou eng Infrastruktur op d'Bee setzen, an e weess net, ob en herno och wierklech eng Autorisatioun kritt?

Ech mengen, et ass esou, dass en déi Autorisatioun an zwou Etappe kann ufroen. Fir d'éischt mécht e seng Demande beim Ministère an e freet eng Bescheinigung un, dass en d'Honorabilitéit an d'Capacité professionnelle erfëllt. Wann en déi Bescheinigung huet, da kuckt en, dass en eng Infrastruktur op d'Bee stellt, déi de Konditioun vum Gesetz entsprécht, an e weist dem Ministère no, dass en déi Konditiounen erfëllt huet, an e kann dann herno déi ganz Autorisatioun kréien.

Et ass net esou, dass en alles vun Ufank u muss virleeën, mä e muss sech fir d'éischt emol assuréieren, dass en d'Honorabilitéit an d'Capacité professionnelle huet. A wann en déi Assurance huet, da kann e jo higoen an déi Infrastrukturen, déi verlaangt ginn, etabléieren, fir dass en déi ganz Autorisatioun kritt.

Wat d'Extenssioun vun der Konditioun vun der Honorabilitéit ubelaangt, esou gesäit de Projet vir, datt an enger Gesellschaft net nëmmen de Gérant technique d'Conditions d'honorabilitéit an d'Conditions de capacité muss erfëllen, mä dass déi Conditions d'honorabilitéit och vun anere Leit, déi eng wichteg Roll an der Gesellschaft spillen, kënnen gefrot ginn. Et ass keng Mussekonditioun.

Besonnesch am Hibleck op déi Problemer, déi mer de Moment kennen, hat d'Kommissioun am Fong geduecht fir och d'"Conditions de capacité professionnelle" op déi Leit auszudehnen, mä dunn huet de Statrot awer eng Oppositioun gemaach, esou dass mer dat fale gelooss hunn. Mä déi Konditioun vun der Honorabilitéit hu mer bäibehalen.

Firwat hu mer déi bäibehalen? Mä ganz einfach fir ze verhënneren, dass en Entrepreneur, deem eng Faillite gebaut huet, dann higeet an eng Gesellschaft mécht ënnert dem Deckmantel vun engem Stréimann, wou hien awer d'Ficellen zitt, obschonn hie keng Honorabilitéit méi huet, a wou en awer seng Geschäfte ka weiderféieren.

D'Gesetz gesäit vir, dass de Minister och ka vun enger Persoun, déi de Gros vun de Parten an enger Sociétéit huet, déi am Fong den Haaptresponsable vun der Sociétéit ass, den Haaptinteressente vun der Sociétéit oder deem, deem eng wichteg Influenz an der Direktioun vun der Sociétéit huet, an Zukunft d'Honorabilitéit verlaangen, a wann dee se net huet, da kann en d'Autorisatioun fir déi ganz Gesellschaft refuséieren.

Eng drëtt Verschäerfung vun der Gesetzgebung läit um Plang vun der Capacité financière. Wat versteet d'Gesetz ënnert der Capacité financière? Ënnert der Capacité financière versteet d'Gesetz déi néideg finanziell Mëttel, fir d'Mise en marche an eng gesond Gestiou vun der Entreprise ze assuréieren.

D'Direktiv gesäit am Fong zwou Méiglechkeete vir, fir déi Capacité financière ze beleen. Engersäits eng Bankgarantie, déi op d'Transportkapazitéit vum Betrib, dat heescht, op d'Zuel vun de Camionen respektiv de Bussen opgestallt ass.

Eng zweet Méiglechkeet ass eng "évaluation comptable d'une personne de l'art". Gemengt ass wahrscheinlech en Expär, dee bescheinigt, dass d'Capacité financière vun der Gesellschaft erfëllt ass.

Déi zwou Méiglechkeete waren och an där aler Direktiv, déi zum Gesetz vun 1991 gefouert huet, enthalten. Awer schonn déi Zäit huet de Ministère eng gewësse Virleift fir d'Bankgarantie gehat an en huet déi och eleng an d'Gesetz niddergeschrëwen, an dat aus folgenden Ursaachen:

1. D'Bankgarantie stellt méi eng sécher Garantie duer wéi eng Bescheinigung vun engem Expär.
2. Am Fall vun enger Faillite huet ee weéngstens iwwert d'Bankgarantie eng gewësse Mass, vun där d'Créancier vum der Faillite deelweis kënnen entschiedegt ginn.
3. D'Bankgarantie ass och méi einfach ze kontrolléieren wéi eng Bescheinigung.

Wa mer géingen op de Wee vun enger Bescheinigung vun engem Expär goen, ech mengen, da misst am Fong geholl de Ministère och nach erëm eng Kéier en Expär an dem Beräich vun der Comptabilitéit astelle fir déi sämtlech Bescheinigungen - well déi musse jo all Joer erëm erneiert ginn - ze kontrolléieren. Et ass jo gesot

ginn, datt d'Bankgarantie deier ass. Eng Bescheinigung vun engem Expär, besonnesch, wann et e "Réviseur d'entreprise" ass, dee mécht dat jo net fir näischt. D'Fro stellt sech, besonnesch fir déi kleng Transportbetreiber, ob d'Bankgarantie finalement méi bëlleeg gëtt wéi d'Bescheinigung vun engem Expär.

Déi Garantie ass natierlech gehéiereng an d'Luucht gesat ginn. Bis elo waren et 150.000 Frang pro Camion oder Bus, dat heescht 3.700 €, an d'Direktiv gesäit am Fong geholl de Moment e minimale Betrag vun enger Garantie vun 9.000 € fir den éischte Camion, respektiv den éischte Bus, a vu 5.000 € fir all weider Gefier iwwert dat éischte vir. D'Montantë vun der Garantie sinn net am Gesetz festgehalen, déi ginn dann iwwert de Règlement grand-ducal bestëmmt.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, nieft der Verschäerfung vun deene Konditiounen, op déi ech elo agaange sinn, ass et awer nach wichteg ervirzehiewen, dass duerch de Projet d'Douane Kompetenzen an der Feststellung a besonnesch an der Sanktioun vun den Infrastrukturen géint d'Gesetz kritt. Dat schéngt mer normal ze sinn, net nëmme well d'Douanieren eng gutt Aarbecht leeschten, mä besonnesch, well zur Zäit, wou d'Grenze jo nach bestanen hunn, d'Douanieren am Fong geholl déi Éischt waren, déi constatéiert hunn, wann esou eng Gesellschaft mat regelwidderge Praktiken an dem Transportwiese sech hei an d'Land erabeewegt huet. Ech mengen, déi Zäit, wou d'Douanieren nach op der Grenz kontrolléiert hunn, du waren déi Fäll vun douteusë Firmaen, déi op eise Stroossen hiert Onwiese gedriwwen hunn, méi rar, wéi se et haut sinn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et gesäit een also, datt d'Konditiounen fir eng Transportfirma hei zu Lëtzebuerg ze créiere méi gestrafft solle ginn. Déi méi streng Ausleeung vun de Konditiounen soll dozou féieren, datt am Transportsektor méi Transparenz an Uerdnung erakënnt. Si solle besonnesch déi éierlech Entreprisë géint déi manner éierlech a besonnesch géint d'Abüer vun deenen onéierlechen Transporteuren schützen. Aus dese Grënn wäert d'CSV-Fraktioun dese Projet stëmmen. Ech soen lech merci.

Des voix.- Très bien.

M. le Président.- Merci, Här Haupt. Den nächste Riedner ass den Här Marc Zanussi. Här Zanussi, Dir hutt d'Wuert.

M. Marc Zanussi (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir diskutieren haut de Projet 4714, dee sech bekanntlech jo mat der Ëmsetzung vun der Direktiv vum Abrëll 1996 beschäftegt. Eng Direktiv, déi als Zil huet, d'Konditiounen vun der Nidderloossung bei Transportentreprise fir Gidder a Leit ze regelen.

Déi Direktiv ass 1996 ausgeschafft ginn a si koum an d'Chamberkommissioun zu engem Zäitpunkt, wou mer mat der Affär Kralowetz éischtmoleg beschäftegt waren,

a mir hunn als Fraktioun eis selbstverständlech iwwert déi doten Entwécklung Gedanke gemaach gehat an dat, wat am Fong jiddereen, deen de Sektour e bësselche suivéiert huet, geahnt huet, gouf do confirméiert, an dat, wat d'Gewerkschaften an der Zäit ëmmer vermut hunn, ass dee Moment op d'Dagesuerdning komm, nämlech d'Tatsaach, dass d'Aarbechtskonditiounen vun de Chauffeuren, a besonnesch vun deene Chauffeuren, déi net aus dem europäesche Wirtschaftsraum sinn, ganz miserabel waren.

Et muss ee wëssen, dass den Transportsektor hei zu Lëtzebuerg eng ganz grouss Bedeitung huet. Am Rapport vum Conseil économique et social geet dovunner Rieds, dass 13.500 Leit beschäftegt sinn am d'Transportsektor, zwar net nëmme deem vun der Strooss, mä och deem vun der Schinn an deem vun der Schëffahrt. Dat heescht awer ganz konkret a praktesch, dass et awer wahrscheinlech wäerten aacht-, néng- oder zéngdausend Leit sinn, déi am Transport-, Gidder- a Persounenverkéier vun der Strooss beschäftegt sinn.

Mir si regelméisseg domadder konfrontéiert, dass Diskussioun gefouert gëtt iwwert déi héich Zuel vu Bréifboitenentreprisen, déi et hei am Land gëtt. An den Ënnerlage vum STATEC liest een, dass et ënnert der Rubrik Transportentreprisen am wäiteste Sënn 1.100 Entreprisen hei am Land gëtt, déi enregistriert sinn. Déi Zuel vu Bréifboitenentreprisen, déi ëmmer an de Raum gestallt gëtt, op mannst emol vun de Säite vun de Gewerkschaften, läit bei fënnef- oder sechshonnert, wat ganz vill ass a wat dem Image vum Lëtzeburger Land bis elo meeschtens net positiv gesénnt war, mä éischter de Géigendeel als Konsequenz hat. Allegueren déi, déi sech mat där doter Politik beschäftegt hunn, och de Minister Boden an de Minister Grethen, hunn ugekënnegt, an déi viregt Ministeren ebenfalls, dass soll probéiert ginn, deem doten Zoustand opzehëllefen.

Mir hunn eis als LSAP mat där doter Problematik beschäftegt an der Fraktioun an eisen Aarbechtsgruppen. Mir haten dänesch Gewerkschaften virun enger Rei vu Méint zu Besuch, déi eis opmierksam gemaach hunn doriwwer, dass et vill Entreprisen aus Dänemark gëtt, déi ausgelagert do sinn a sech hei zu Lëtzebuerg niddergelooss hunn, aus deene bekannten Ursaachen. Mir hunn eis du gefrot wéi een iwwert de Wee vun der Léiglatioun deem doten Zoustand kéint entgéintwierken. Bei eisen Iwwerleeungen hu priméiert d'sozial Situatioun vun de Chauffeuren, besonnesch aus den net EU-Länner, ze verbesseren an ze probéieren déi Fro vun de Bréifboitenentreprisen ze léisen, déi eise Land, wéi gesot, regelméisseg e schlechten Numm am Ausland mécht.

Mir hunn déi Diskussioun an d'Chamberkommissioun erabruucht. Mir hunn eng Rei vun Amendementen an der Kommissioun virgeluegt. Mir hunn de Projet vun der Regierung an där Form, wéi en elo virläit, an enger Rei vu Punkte kritiséiert. Ech kommen do nach drop zrëck.

Ech wëllt awer hei op dëser Plaz dem Lucien Clement merci soe fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport, deem eise Kriticken an der Diskussioun an der Kommissioun Rechnung dréit.

Am Virdergrond vun eise Kritik stung d'Suerg doriwwer wéi een d'Aarbechtskonditiounen, besonnesch vun de Chauffeuren aus den net EU-Länner, kéint regelen, déi katastrophenal waren an et nach zum Deel sinn. Ech erënnere do nach eng Kéier un déi Entreprise UCL, déi jo bekanntlech Honnerte vu Chauffeuren aus Osteuropa ënner miserable Konditiounen engagéiert hat.

D'Fro, déi sech stellt, ass: Wéi kann een dat dote regelen? Mir hunn deem Amendement gemaach, dee virun zitéiert ginn ass, deem en Amendement ass, deem net aus iergendengem Aarm gerëselt ass, dee säi Nidderschlag huet am Güterkraftverkehrsgesetz aus der Bundesrepublik Däitschland vum 22. Juni 1998. Dat ass eng Iddi, déi aus der Entrevue mat der Douane an der Kommissioun gebuere ginn ass, wou gesot gëtt, dass déi Chauffeuren, déi net aus dem europäesche Wirtschaftsraum sinn an agestellt gi vun Entreprises, eng Aarbechtsgenehmigung brauchen aus deem Land, wou d'Entreprise hire Siège huet.

Deem Amendement huet dozou gefouert, dass an der Kommissioun doriwwer diskutéiert ginn ass. En huet awer am Gesetz an Däitschland dozou bäigedroen, dass déi Problemer, déi och an Däitschland bekannt waren, iwwert deem heite Wee konnte geléist ginn. Mir waren der Meenung, dass et zu deem Zäitpunkt sënnvoll gewiescht wär, esou en Amendement an dat heite Gesetz anzeschreiwen, dass dat politesch denkbar gewiescht wär. Duerfir hu mer deem Amendement proposéiert.

En ass ofgelehnt gi mam Argument, dass en net géing an d'Gesetz passen a mat der Iwwerleeung, dass d'Regierung amgaange wär, en eegent Gesetz auszeschaffen, fir där heiter Problematik Här ze ginn. Et konnt een an der Press liesen, effektiv, dass am Regierungsrot de Minister Biltgen e Projet diskutéiere gelooss huet iwwert déi E-Autorisatiounen oder déi E-Aarbechtsgenehmigungen, wou den Entreprise verschidde Kontingenter sollen zur Verfügung gestallt ginn, wou iwwer Bankgarantie Rieds geet a munches méi. Mir waarden da mat Spannung op deem doten Text, fir ze kucken, ob deem eisem Usprouch da gerecht gëtt. Mä zu deem Zäitpunkt ware mir der Meenung, dass esou een Amendement an dësem Gesetz gutt gemaach hätt a mer Zäit doduerch gewonnen hätten.

Den zweeten Amendement, dee mer formuléiert hunn, beschäftegt sech mat der Fro vun der Infrastruktur vun den Entreprises a mat der Fro vun den Definitivum vum Etablissement. Am Gesetz, wat mer elo hunn, geet effektiv dovunner Rieds, dass eng Infrastructure opérationnelle muss vorhande sinn, dass d'Direktioun vun den Aktivitéiten do muss gemaach ginn, an dass eng permanent Presenz vu wéinstens enger Persoun um Site muss

garantéiert sinn, fir eben där Definitivum do ze entsprechen.

An den Dokumenter konnt een noliessen, dass déi Definitivum, déi elo am Gesetz niddergeschriwwen gëtt, effektiv eng Definitivum ass, déi ënnert anerem op dem Arrêt vum 24. September 1999 vum Arrêt Julicher berout, wou d'Entreprise Jullux GmbH veruerteelt ginn ass an zougemaach ginn ass. Déi Texter, déi mer hei erënnere, hunn hiren Ursprung ënnert anerem an deem doten Arrêt. Dat ass sécherlech schonn net schlecht an e Fortschritt am Verglach zu deem, wat mer haut kennen, mä et feelen, eiser Meenung no, trotzdeem eng Rei vun Definitivum zu deem eenzelnen Ausdréck, déi an deem Artikel do formuléiert sinn.

Wat ass zum Beispill d'Infrastructure opérationnelle? Sinn dat Büero? Sinn et Garagen? Ass et Parkraum? Oder wat ass et? Wat ass de Caractère permanent de la direction des activités? Wat heescht Présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise envers des tiers? Alles dat sinn Definitivum, déi eiser Meenung no ganz wichteg wieren, wa se iergendwou géinge stoen. Mir hu proposéiert, fir déi Definitivum hei entweder an d'Gesetz anzeschreiwen oder se iwwert de Wee vun engem Règlement grand-ducal niddereleeën.

De Jos Scheuer huet an der Sëtzung drop opmierksam gemaach, dass et Definitivum wéi déi dote gëtt, zum Beispill am Gesetz vum 10. Juni 1999 iwwert d'Etablissements classés, wou et an der Nomenklatur Definitivum gëtt, déi een eventuell hätt kënnen iwwerhuelen, fir dat heite kloerstellen.

Et muss ee soen, dass mir als Fraktioun mat där heiter Iddi net eleng stungen, och de Mëttelstandsminister huet a senger Note dofir plädéiert, fir déi Definitivum entweder am Gesetz oder am Règlement grand-ducal festzeleeën. Den Transportminister hat eng aner Approche, wéi den Här Clement virdu gesot huet. Mir bedauern am Fong, dass den Transportminister sech hei mat senger Meenung duerchgesat huet, an net de Mëttelstandsminister, an domadder eis Iddi zréckbehalen gi wier.

Ech fäerten dat féiert dozou, dass de Problem vun de Bréifboitenentreprises awer net bis an de leschten Detail ka geléist ginn. Mat där Suerg do sti mer net nëmmen dee Moment op der Säit vum Mëttelstandsminister, mä mir stinn och op der Säit vun der Chambre de Commerce, an et konnt een elo rezent an der Zeitung liesen, vum Groupement Transport, deem nach eng Kéier drop higewisen huet, dass déi Definitivum, esou wéi se elo do läit, net duergeet, fir de Problem vun de Bréifboitenentreprises definitiv an de Grëff ze kréien.

En drëtten Punkt, deem eis zu Kriticken un dësem Text veruloost huet, ass den Artikel siwen, wou et ëm d'Honorabilitéit vun den Entreprises geet, déi ënner bestëmmte Konditiounen kann a Fro gestallt ginn. Do

steet dann: "L'honorabilité est compromise s'il a été condamné pour des infractions graves" an dat an de Beräicher vun der Fahrtzäit, vun der Rouzäit, vun der Beluedung a vun der Sécherheet vun de Gefierer.

An der leschter Woch hu mer hei iwwert de Punkteführerschäin diskutéiert gehat. Mir hunn do drop opmierksam gemaach, dass et haut méi wéi eng Entreprise gëtt, déi Chauffeure forcéiere mat Camionen ze fueren, wou den techneschen Zoustand net an der Rei ass, wou keng Certificate vum Contrôle vu Sandweiler virleien, wou d'Lenk- an d'Rouzäiten iwwerschnidde ginn, wou d'Paieren net regelméisseg bezuelt ginn an aner Saachen nach méi. Ech wéilt net nach eng Kéier hei am Detail dorobber agoen, mä et schéngt mer awer trotzdem wichteg ze sinn a schlëmm genuch ze sinn de Mëtzelstandsminister drop opmierksam ze maachen, wat fir eng Situatioun dass an deem dote Secteur herrscht.

Den Transportminister huet, wou mer hei driwwer geschwat hunn, a senger Interventioun gesot, hie géing sech ëm déi Entreprises, déi betraff sinn, këmmen an e géing dofir suergen, dass do deem opgehollef géif ginn. Et muss ee feststellen, dass tëschent dem 1. Februar 2002 an der leschter Woch awer insgesamt siwen Entreprisë vun de Gewerkschaften zitéiert gi sinn, déi ganz kloer hir Chauffeure forcéiere mat Gefierer ze fueren, wou d'Rouzäiten net an der Rei sinn, d'Fahrtzäiten iwwerschratt sinn, de Sécherheitszoustand vum Gefier net an der Rei ass. Dat ass fir eis net tolerabel.

Och, wann op der Pressekonferenz vum Groupement gëschter gesot ginn ass, dass et esou Entreprises an hirem Verband net géing ginn, da wéilt ech awer hei déi Entreprises nach eng Kéier zitéieren, déi d'Gewerkschaften an hire Bréiwer opgelëscht hunn. Da ka jo gepréift ginn, ob déi bei hinne Member sinn. Dat waren d'Entreprises: Kralowetz, Getränke Farm s.à r.l., Georges Carbon, Best Tours, Interpaolilux an, dat, wat wierklech skandaléis ass, d'Entreprise Euro Trans Logistique, wou d'lescht Woch an engem Communiqué stung, dass et do 35 Camione gëtt, déi kee Certificat vum Contrôle technique hunn an déi Remorquen, déi dozou gehéieren, ebenfalls net.

Dat ass en Zoustand, dee wierklech intolerabel ass a wou de Mëtzelstandsminister oder d'Regierung insgesamt gefuerdert ass, där Situatioun opzehëllefen. An der Question parlementaire, déi ech am Mäerz 2002 gestallt hunn a beäntwert krut, steet effektiv dran, dass 5,4% vun de Camionen, déi hei zu Lëtzebuerg fueren, kee Contrôle technique hunn, a 6,4% vun de Remorquen ebenfalls kee Contrôle technique hunn.

Duerfir denken ech, dass dat awer wichteg ass, dass dono gekuckt gëtt. Duerfir war eis Suerg déi, an der Kommissioun duerfir ze suergen, dass deen Text do géing ëmgeännert ginn an amplaz "plusieurs infractions graves" et am Fong géing duergoen, dass d'Honorabilitéit a Fro gestallt gëtt, wann nëmmen eng Infraction grave virläit. Mir hunn an der Kommissioun doriwwer

diskutéiert. Mir hunn do keng Zoustëmmung fonnt, allerdéngs war d'Regierung domadder d'accord, dass et e bësse verschäerft gëtt, doduerch dass d'Wuert "ou" bäikënnt, dass et keng Zesummeferierung vun deenen Infraktiounen ka sinn, mä dass se eenzel musse gekuckt ginn. Dat geet, eiser Meenung no, awer net duer a mir hätten et léiwer gesinn, wann d'Condamnatioun bei enger "infraction grave" derzou gefouert hätt, dass d'Honorabilitéit a Fro gestallt gi wär.

E véierte Kritikpunkt ass een, dee manner gewiichteg ass, mä deen awer trotzdem seng Bedeitung huet. D'Tat-saach, dass eng Rei vu Règlements grand-ducaux net geholl sinn, déi awer ganz wichteg sinn, zum Beispill de Règlement grand-ducal deenen Ausnahmebestëmmunge soll festleeën, ënnert deenen d'Gesetz net applizéiert gëtt, de Règlement grand-ducal iwwert de Cautionnement an iwwert d'Garantien, dann e ganz wichtige Règlement grand-ducal iwwert d'Formatiounscoursen, e Règlement grand-ducal, dee préiwe soll, awéiwäit d'Capacité professionnelle mat Dokumenter aus dem Ausland ka beluegt ginn. Déi Reglementer leien net vir. Et wär awer wichteg gewiescht, esou elementar Texter bei der Diskussioun virleien ze hunn.

Eng Kritik, déi an der Kommissioun vum Här Mars Di Bartolomeo virbruecht ginn ass, ass déi, dass d'Gemengen an deen Entscheidungsprozess ënnert iergendenger Aart a Weis solle mat agebonne ginn, well Dir wësst, dass, wann d'Transportentreprisë sech a Gemengen nidderloossen, dann d'Gemengen oft mat dem Problem konfrontéiert sinn, dass d'Entreprisë keng Park-plazen hu fir d'Camionen an d'Camione sech dann op der Voie publique an den Uertschaften erëmfannen, wat fir d'Gemeng e ganz grouse Problem ass. Do war bemierkt ginn, dass an iergendenger Aart a Weis och d'Gemenge sollten an déi Prozedur mat agebonne ginn. Eng Informatioun vum Ministère un d'Gemengen a besonnesch un d'Transportentreprisë wär immens wichteg.

(Interruption)

Wann eng Entreprise sech etabléiert, dass d'Gemeng gefrot gëtt, ob d'Konditiounen an der Gemeng déi richtig sinn, fir esou eng Entreprise opzehuelen, besonnesch bei den Transportentreprisen.

M. Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement. - Et ass den Transportminister, deen derfir zoustänneg ass. Mir schwätzen hei iwwert den Accès à la profession.

M. Marc Zanussi (LSAP). - Här Minister, dat mag richtig sinn.

Et ass just d'Tatsaach, dass et fir d'Gemenge wichteg ass, egal vu wiem se informéiert ginn, mä dass se informéiert ginn, well oft sinn d'Konditiounen net déi, déi et enger Gemeng géingen erlaben, esou eng Entreprise opzehuelen aus deene Grënn, déi ech virdru genannt hunn.

Trotz deene Kriticken, déi mir formuléiert hunn, muss een awer soen, an domat wéilt ech schléissen, dass d'Gesetz, wat mer haut stëmmen, zu engem groussen Deel d'Ëmsetzung vun där europäescher Direktiv ass, awer och eng Verbesserung duerstellt vis-à-vis vun deem Gesetz vun 1991 an op d'mannst am Usaz probéiert gëtt, de Problem vun de Bréifboitenentreprises ze léisen. D'Méiglechkeet besteet och elo, dass d'Sozialkonditiounen vun de Chauffeure besser kënnen garantéiert ginn.

Mir haten zwar eng Rei vu Virstellungen, déi op eng méi staark Verschäerfung vun de Kontrollen an de Mechanisme vis-à-vis vun den Entreprises higesteiert hätten, denken awer, dass dat hei e gudden Usaz ass. Mir géingen och wëllen der Regierung un d'Häerz leeën, sech ëm déi schwaarze oder mauve Schof, egal wéi, déi ech virun zitéiert hunn, ze këmmen, well mer wëssen, wat fir eng Konsequenzen dat fir d'Sécherheet op der Strooss kann hunn. Mir wäerten dat de près suivéieren.

Ech bréngen, opgrond vun deene leschte puer Sätz, déi ech gesot hunn, den Accord vun der sozialistescher Fraktioun.

Ech soen lech merci fir Är Opmierksamkeet.

M. le Président. - D'Wuert huet den Här Jeannot Belling.

M. Jeannot Belling (DP). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, éier ech kuerz Stellung zum Projet de loi iwwert den Etablissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route huelen, wëll ech mengem Frënd a Rapporteur Lucien Clement fir säin ausféierleche schrëftlechen a mëndleche Rapport félicitéieren a merci soen.

De Projet, dee mer haut wëlle stëmmen, ass u sech d'Weiderféierung vum Gesetz vum 3. Oktober 1991, wat d'Gesetz vum 17. November 1978 abrogéiert an ersat huet, e Gesetz, wat deemools zwar vill kritiséiert gouf, mä schlussendlech awer eng positiv Auswirkung op de Marché vum Transport hat.

Dass et an den 80er Joren zu engem gréissere Réckgang vun de Failliten an der Transportbranche koum, läit sécherlech vill doran, dass d'Formatioun vum Chef d'entreprise verbessert gouf. D'Initiativ an den Engagement vun de Beruffsorganisatiounen huet hei eng grouss Roll gespillt.

D'Erweiterung vum Bannemaart huet der Transportbranche allerdings esou munch Problemer beschaaft, Problemer, déi zu engem groussen Deel duerch eng schnell Adaptatioun un d'Bedingunge vun deem stänneg wuessende Marché a virun allem un d'Konkurrenz-fäegkeet vun deenen eenzelne Firmen, sief et am Transport de marchandises oder am Transport de voyageur, gekoppelt sinn.

Här President, am Kader vun den Diskussiounen zum Gesetz vum 31. Oktober 1991 huet deen heitegen Trans-

portminister Henri Grethen schonn drop higewisen, dass d'Regierung muss Suerg droen, dass mer e Verkéiersnetz behalen, wat awer den ekologeschen Uspréch gerecht gëtt.

Et schéngt mer wichteg am Kader vun dem Projet iwwert den Transport op eise Schinnen, och drop hinczewiesen, dass et net esou ka sinn, dass alles iwwert d'Strooss transportéiert gëtt. Ech zitéieren den Henri Grethen: "Et muss e Matenee sinn tèschent Strooss a Bunn." An deem Sënn wëll ech drun erënneren, dass den Transportminister ëmmerhin 2,6 Milliarden Euro an den Ausbau vun eisem Schinnennetz investéiert.

M. Camille Gira (DÉI GRÉNG). - Fänkt emol un.

M. Jeannot Belling (DP). - Alles huet en Ufank, Här Gira.

Wann e Marché sech awer ausweit an doduerch d'Kompetitivitéit vun den Acteuren gefuerdert ass, bedeit dat och, dass sech fir d'Entreprises nei Chancen opdinn.

Dass d'Regierung déi Chancë fir eis Firmen an eis Wirtschaft wëllt notzen, weist se am Accord de coalition, wou ënnert dem Wirtschaftsministère steet: "Dans une économie mondiale qui s'intègre et des marchés qui se globalisent, la compétitivité générale de notre économie et celle des entreprises doivent bénéficier d'une attention toute spéciale."

Nei Chancen, Här President, bedeite gläichzäiteg fir d'Regierung nei Défien, well si ass déijéineg, déi muss Asaz beweisen, wann et heescht, déi noutwendeg Décisiounen ze treffen, fir de beschtméigleche legislative Kader ze schafen, e Kader an deem sech d'Entreprise bewegen an deen hinnen déi néideg Sécherheet bitt. E Kader, deen allerdings och déi beschtméiglechste Intrumenter stellt, fir zukünfteg an aktuell Frauden oder Abüen ze verhënneren, respektiv ze penaliséieren.

Lëtzebuerg besëtzt u sech eng zimlech gesond Gesetzgebung fir dësen Uspréch Rechnung ze droen, an trotzdeem, wéi mer a leschter Zäit erëm konnte feststellen, gëtt et ëmmer erëm Leit, déi et fäerdeg bréngen, sech tèschent de Méandres vun de Gesetzer duerchze-schlängelen.

Virun allem auslännesch Firme weise vill Imagination wann et heescht, sech als Bréifkëschtfirma zu Lëtzebuerg nidderzeloossen oder ebe ganz banal eis Gesetzer vun der Sécurité sociale ze hannergoen, mä déi aktuell Regierung huet sech am Accord de coalition vun 1999 d'Wuert ginn, dës Machenschaften beschtméiglech opzehëllefen.

Erlaabt mer e klengen Abschnitt aus dem Accord ze zitieren: "Le Gouvernement veillera à des conditions d'encadrement propices à l'essor des entreprises de transport régulièrement établies dans le pays: le contrôle de l'existence d'un établissement stable des entreprises opérant à partir de notre pays sera intensifié."

Mam Gesetz vum 3. Oktober 1991 iwwert d'Transporteurs de voyageurs an d'Transporteurs de marchandises par route gouf d'Obligatioun agefouert, fir dass deen Transporteur, dee sech zu Lëtzebuerg niddergelooss huet, iwwert en Etablissement stable au sens du droit fiscal en matière d'impôts directs misst verfügen. Dës Mesure ass agefouert ginn, well sech erausgestallt hat, dass vill auslännesch Entreprisë sech an eise Land niddergelooss hunn, fir vun deene sëllege fiskalen a sozialen Avantagé Gebrauch ze maachen, ouni hei am Land eng effektiv Aktivitéit auszuféieren.

Am Laf vun der Zäit konnt awer festgestallt ginn, dass d'Conditions d'établissement nei definéiert misste ginn, fir nach besser géint all dës Abüe virzegoen. Dës nei Definitioun, déi sech un der Jurisprudenz inspiréiert, ass zitéiert gi vum Rapporteur an nach eng Kéier vum Kolleeg Norbert Hauptert an dofir erspueren ech mir lech dee Passage virzeliesen.

Duerch deen neien Text entsteet esouwuel eng administrativ Kontroll wéi och d'Méiglechkeet vun enger objektiver Appréciatioun vun der Regierung, fir d'Aktivitéit vum Transporteur entweder ze verbidden oder d'Autorisatioun ze entzéien.

Am Kader vun de bessere Kontrollméiglechkeete vun der Aktivitéit vun den Transportfirmen géng ech gären an e puer Wieder, a wie géng dat heibanne wonneren, op de Rôle vun der Administration des Douanes et Accises ze spriechen kommen, déi an deem Kontext eng wichteg Missioun ze erfëllen huet.

Zu engem groussen Deel regelt de Projet 4714 d'Kompetenze vun der Administratioun zefridde stellend. De Projet verweist am zweeten Abschnitt vum Artikel 5 op den Artikel 22, Paragraph 1 vum modifizéierte Gesetz vum 28. Dezember 1988 iwwert den Droit d'établissement: "Le Directeur de l'Administration des Douanes et Accises pourra en outre charger ses agents à partir du grade de brigadier principal de rechercher et de constater ces infractions. Dans l'accomplissement de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises à partir du grade de brigadier principal ont la qualité d'officier de police judiciaire. Ils constatent les infractions par les procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg."

Déi Enquêtes awer, déi absolviert musse ginn en matière vum Etablissement des transporteurs, droen eleng schonn duerch hir Importenz derzou bäi, dass den Aarbechtspensum vun de Brigaden enorm geklomm ass.

D'Douane weist an engem Bréif un den Aarbechtsminister drop hin, dass eng Opstockung vun hirem Personal noutwendeg wär. An engem weideren, méi organisatoresche Punkt rappeléiert d'Douane, dass d'Kompetenzopdeeling tëschent der Douane an der

Police besser organiséiert misst sinn. Fir dass déi respektiv Beamte sech net mussen un d'Police wenden, wa se am Kader vun hire Kontrollen zum Beispill feststellen, dass e Camionschauffeur zwar net ze laang, mä dofir ze séier gefuer ass, proposéiert d'Administration des Douanes et Accises de respektive Beamten d'Méiglechkeet ze ginn, een Avertissement taxé fir klenger Infractionen auszustellen.

A mengem Aen wär et vläicht wichteg, déi eng oder aner Iwwerleeung ze maachen, fir an deem Kontext eng besser Synergie tëschent der Police grand-ducale an der Douane ze erreechen.

Den Développement vun Europa an den Achèvement vum Bannemaart verlaangen no enger regelméisseger Adaptatioun vun eiser Gesetzgebung. Mat deem Projet hu mer hei en Text virleien, deen den Accord vun eiser Fraktioun fënnt am Intérêt vum Transportsektor, fir dass mer an dëser Branche en Instrument zur Verfügung hunn, duerch dat dëse Sektoren an engem stänneg wuessende Maart bestoe kann.

Ech soen lech merci fir d'Nolauschteren.

M. le Président. - D'Wuert huet den Här Gibéryen.

M. Gast Gibéryen (ADR). - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, nodeem de Rapporteur Lucien Clement, deem ech vun eiser Säit aus wëll merci soe fir säin explicité Rapport, an dräi Virriedner sech scho mat deem Projet hei beschäftegt hunn, bleift sécherlech net méi vill Neies zu deem Projet ze soen, et sief et géif een dat erëm widderhuelen, wat schonn zum Deel zwee, dräi a véier Mol hei gesot ginn ass.

Mir wëssen alleguer, datt mer hei opgrond vun enger europäescher Direktiv dëse Projet an d'Parlament mussen huelen a stëmmen iwwert d'Niederlassungsrecht vun den Transportentreprisen, wat d'Persounen esouwuel wéi d'Marchandisen ubelaangt. Eis Mëttelstandskommissioun huet sech intensiv véier Mol ëm dee Projet bekëmmert. E baséiert op engem Etablissement stable, e geet iwwert d'Honorabilitéit an d'Kapazität finanzielle a professionnelle vun den Entreprisen.

Zil ass et fir eng besser Qualitéit am Transportsektor an d'Sécherheet am Allgemengen an deem Sektoren ze verbesseren a sécherzestellen. Et sinn déi zwee Ministère, esouwuel de Ministère vum Transport wéi de Mëttelstandsministerium, déi hei concernéiert sinn. De Mëttelstandsminister a priori, wat den Accès ubelaangt. Den Transportminister, wat d'Transportaktivitéiten ubelaangt, wat och d'Polizei an d'Douane ubelaangt.

Hei wëll ech direkt anhaken un dat an ënnerstëtzen, wat de Kolleeg Belling virdrun hei gesot huet, wat d'Douane ubelaangt. Mir wëssen alleguer, datt d'Douane haut gréisstendeels mat där Missioun chargéiert ass, fir déi Kontrollen ze maachen. Mir wëssen awer, wéi mer d'Reorganisatioun vun der Douane hei gemaach hunn,

datt mer der Douane nëmmen eng Rei vun de Méiglechkeete ginn hunn, fir ze agéieren, datt mer der Police eng ganz Rei vun Attributiounen gelooss hunn, wou d'Douane haut sech ganz dacks domat konfrontéiert gesäit, wa se um Terrain Contraventionne feststellt an da muss soen, dass si duerfir net zoustänneg ass an d'Police muss da ruffen, fir de Protokoll ze maachen, dee vun der Douane awer festgestallt ginn ass.

Dat mécht engersäits, mengen ech, en Negativimage vis-à-vis vun der Douane, datt een deene Leit am Fong dat zouerkennt, zoutraut, jee nodeem wéi een et kuckt. Anerersäits, dass dann eis Police, déi net gären dann hikënnt, déi scho bei hiner viller Aarbecht dann nach zousätzlech muss do déi Protokoller maachen. Mir hunn deemools gesot a mir soen dat haut nach, datt een hei sollt higoen an der Douane all déi Attributiounen zoukomme loossen, fir datt mer nëmme méi mat engem Corps um Terrain ze dinn hunn, an datt deen dann alles ka maachen, wat an deem Domän ufält. Dat wier sécherlech méi effikass wéi dat bis haut de Fall war.

Et ass mat dësem Gesetz ee vun de Bute, fir deene sou genannte "Bréifkëschen" entgéintzewierken, duerfir gëtt jo gesot, datt de Siège d'exploitation hei zu Lëtzebuerg muss visibel sinn, datt et keng Bréifkëschen dierfe sinn, mä datt d'Direktioun mat de Persounen muss effektiv zu Lëtzebuerg sinn, an datt déi Dokumenter, déi jo musse kontrolléiert kënnen ginn, hei zu Lëtzebuerg mussen an de Siège vun deenen Transportgesellschaften present sinn.

Ee vun de Problemen, deen eis méi beschäftegt, dat ass de Problem vun der Bankgarantie. Mir wëssen, datt bis elo hei eng Garantie vun 150.000 Franc pro Camion oder pro Bus verlaangt gëtt. D'Direktiv gesäit Minimume vir vun 9.000 € um éischte Camion oder Bus a 5.000 € pro weidert Gefier. Wann een dat dann erëm an al Frangen - fir et kënnen mat deenen 150.000 Franc ze vergläichen - ëmrechent, da gëtt dat elo e Minimum vun 360.000 Franc fir dat éischt Gefier a vun 200.000 Franc fir all weidert Gefier.

Dat ass natierlech eng massiv Augmentatioun an eng grouss Belaaschtung, déi d'Betriber mat deene Garanties bancaires mussen op sech huelen. Ech géif duerfir hei d'Fro un de Minister stellen. Mir wëssen, datt an der Direktiv dat Minimume sinn, an datt déi Garanties bancaires iwwer e Reglement festgeluegt ginn. Dat Reglement läit net vir. Huet d'Regierung d'Garanties bancaires op de Minimume fixéiert?

Jo, den Här Minister ka mer direkt drop äntwerten.

M. le Président. - Här Minister.

M. Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement. - Här Gibéryen, d'Reglement läit vir a mir hunn d'Garantie bancaire op de Minimum reduzéiert.

M. Gast Gibéryen (ADR). - Dat ass also eng prompt Äntwert gewiescht a Klorstellung, datt d'Regierung sech dann op de Minimume vun der Direktiv festleet, mä trotzdem ass dat fir eis Entreprises dach eng relativ staark Belaaschtung, wou mer natierlech net derlaanscht kommen, wann et opgrond vun enger Direktiv esou fixéiert gëtt.

Mä et muss ee wëssen, datt dat hei eng Direktiv ass, déi mer ëmsetzen, déi als But huet, fir ebe Bréifkëschtbetreiber, onseriö Betreiber vum Marché erofzehalen, mä wou awer op där anerer Säit doduerch déi seriö Betreiber condemnéiert ginn, fir och déi héich Garanties bancaires ze finanzéieren.

(M. Jean Spautz reprend la Présidence)

Mir hätte léiwer gesinn, wann een hätt kéinten eng Bestëmmung abauen, wou een hätt kéinte soen: Wann ee Betrib iwwer esou vill Joer kann noweisen, datt en ëmmer seng Steieren oder seng Sécurité sociale bezuelt huet, datt een dat hätt kéinte mat a Considératioun huelen an doropshin déi Betrib hätt kéinten déchargéieren vun esou enger Garantie bancaire.

Dat wär sécherlech am Intérêt vun der Stabilitéit gewiescht, well dann hätten d'Betriber en Intérêt dru gehat, fir iwwer eng Rei vu Joren ëmmer zur Zäit hir Steieren an hir Sécurité sociale ze bezuelen. Si hätten natierlech am Ufank eng Garantie bancaire misse bréngen, mä dat wier en Ureiz gewiescht fir sech do an d'Conformitéit ze setzen, fir dann eben herno net brauchen déi Garantie bancaire ze setzen. Dat wär eng Léisung gewiescht, déi mir léiwer gesinn hätten, déi eise Betriben entgéintkomm wier.

Datt elo hei gesot gëtt: D'Faillité kënnen domadder preventiv bekämpft ginn an d'Konsequenzen dovun. Da kéint ee sech allerdéngs d'Fro stellen, firwat datt mer an där Optik dat just an dem Transportsecteur maachen. Ech hunn eng Interpellatioun an der Chamber ugefrot fir iwwert d'Failliten integral ze diskutéieren, wou mer mengen, datt een dann awer misst fir sämtlech Betriben generell Garantie verlaangen, fir datt ebe Betriben net esou séier kënnen an d'Faillité kommen oder, wa se dra kommen, datt gewësse Garantien dann awer besti fir d'Leit, déi an de Betriben beschäftegt sinn oder d'Leit, déi Rechnungen opstoen hunn, ofsécheren ze kënnen.

Mir sinn net frou iwwert déi dote Bestëmmungen, well se definitiv sinn, an datt se all Betriben belaaschten. Mir hätten eis kéinten eng aner Propositioun virstellen, wou ee seriö Betriben hätt kéinten déchargéieren no enger gewësser Zäit vun deene Garanties bancaires do.

Déi Gesetzter, déi mer hei stëmmen, déi maachen alleguer gutt sinn, a mir wäerten als ADR dësem Gesetz zoustëmmen, mä trotzdem wësse mer aus der Praxis, datt, wa méi wéi een eppes dran ze soen huet, an hei sinn et zumindest zwee Ministèreen plus eng Rei vu Verwaltungen, datt dann de Problem sech vun enger

Koordinatioun tëschent deenen eenzelne Ministère stellt.

Mir hunn an der Affär Kralowetz, déi jo elo an eiser Enquêtekommissioun en détail diskutéiert gouf, festgestallt, datt an der Vergaangenheet virun allem d'Koordinatioun tëschent de Ministère net bestanen huet, an datt, wa vun deem Ministère op deen aneren Informatioun weidergaange sinn, déi awer net onbedéngt en Afloss an d'Décisioun geholl hunn, datt keng Konsequenze sech dorauserausgeschield hunn opgrond vun deenen Informatiounen.

Esou wësse mer, datt Rapporte vun der Police, vun der Douane gemaach gi sinn un den Transportministère - mir wëssen net, ob se un aner Ministère gaange sinn -, mä datt d'Konsequenze vun deene Rapporte gläich null waren. Souguer wann déi Rapporten un d'Justiz weidergeleet gi sinn, dann ass keng Konsequenz vun der Justiz opgrond vun deene Rapporte komm. Wa mer eis also en Instrument ginn, wat net effikass ass a wat net déi néideg Konsequenzen aus deenen Enquêtes a Rapporten zitt, déi gemaach ginn, dann huet dat Ganzt selbstverständlech kee Wäert.

De Marc Zanussi huet mat Recht hei drop higewisen, datt déi Praxis am Fong och elo nach weiderbesteeft an déi lescht Wochen hunn dat jo bewisen, datt mer elo nach Rapporte gemaach kréie vu Situatiounen, wou Entreprise sech, wat hir Gefierer, wat d'Autorisatiounen ubelaangt, net an d'Conformitéit setzen, datt awer do näischt geschitt, an datt déi Leit, déi do schaffen, machtlos sinn. Et huet also näischt geännert vis-à-vis vun deene Praktiken, wéi se virdru waren. Et bleift just ze hoffen, datt den heitegen Transportminister net an déiselwecht Krankheet verfällt wéi déi zwee sozialistesche Transportministere virdrun, datt e sech herno un näischt méi kann erënneren, wat während senger Zäit geschitt ass.

(Interruptions diverses)

Dat ass eng fantastesch Krankheet vun där déi sozialistesche Transportministere befall sinn. Politesch gesinn ass et eng exzellent Krankheet, wann ee sech einfach no senger Mandatsperiod un näischt méi kann erënneren, wat an all deene Jore geschitt ass.

Zéng Joer laang huet d'ganz Land doriwwer diskutéiert, wat am Transportsecteur geschitt ass, just déi zwee Ministere kënnen sech net erënneren, datt an deenen zéng Joer sollt eppes geschitt sinn. Do hoffe mer, datt mer awer elo beim neie Minister e Medikament fannen, fir eis Regierung geimpft ze kréien, fir datt dat an Zukunft net méi ka virkommen.

Une voix.- Ouni Bankgarantie.

M. Gast Gibéryen (ADR). - Jo, ouni Bankgarantie.

D'Fro, déi mer eis musse stelle vum Etablissement stable: Fält dorënner, zum Beispill, déi Praxis, déi an deene leschten zéng Joer de Fall war, datt d'Entreprise gesot

kritt hunn oder mat der Scheierpaart gewénkt kritt hunn? Genau, et steet néirens, datt se hir Camion missten hei zu Lëtzebuerg kafen, wou d'Leit aus deem Ministère eis gesot hunn, datt dat awer gang und gäbe war, an datt dat eng Selbstverständlechkeet wier, an datt ni e Mënsch dorunner gezweifelt hätt. Dat hätt awer jiddereen am Ministère gewosst, an déi Garagisten hätt regelméisseg an de Ministère ugeruff fir ze froen, wa se géifen déi Camion verkaufen, ob déi Leit dann hir Lizenze krite, wat eng gelunge Praxis war.

Alles dat war normal an all Mënsch am Land wosst et, de ganze Ministère wosst et, mä just déi zwee sozialistesche Transportministere, vu datt déi vun där schlimmer Krankheet do befall waren, wossten näischt vun all deene Praktiken. Et ass scho gutt wa mer esou Gesetzer hei stëmmen, mä wann an der Applikatioun do aner Gesetzer a Praktiken doniewent fonctionnéieren, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dann hunn déi beschte Gesetzer kee Wäert, wann déi ongeschriwwen Gesetzer an de Ministère dominéieren, wéi dat an der Vergaangenheet de Fall war.

Une voix.- Très bien.

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

M. François Bausch (DÉI GRÉNG). - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dat Gesetz, wat mer haut hei ofstëmme wäerten, ass e ganz wichtegt Gesetz. Et muss een allerdings feststellen, dass mer et mat enger zolider Verspéidung ëmsetzen. Dir wësst, dass et op eng Direktiv zrëckzeféieren ass vun Enn den 90er Joren an dass mer esou vill Verspéidung hunn, dass mer warscheinlech no dru wäerte si verklot ze gi vu Bréissel, well mer se nach net ëmgemat hunn.

Ech sinn immens iwwerrascht gewiescht, wéi séier op eng kéier Problemer, déi virun zwee Joer entstanen waren, konnte vum Dësch gewëscht ginn, wéi de Kralowetz-Katalisator bis agetratt war, dee gemaach huet, dass d'Kommissioun vun de Classes moyennes vun deem Parlament, déi dese Projet eng länger Zäit emol am Tirang schlummere gelooss huet, duerch den Effekt Kralowetz am Eilverfahren, am Ufank a Commissions jointes mat der Transportkommissioun an duerno eleng, et fäerdeg bruecht, huet all déi Schwierigkeeten, déi bestanen hunn, aus dem Wee ze raumen, e Wee, deen ee schon hätt kënnen virun zwee Joer goen, well do wou d'Schwierigkeete bestanen hunn an do wou och de Conseil d'Etat sech opposéiert huet, ass sech un den ursprünglechen Text gehale ginn, un de Wëlle vun der Regierung. Donc hätt ee scho kënnen dat Ganzt virun zwee Joer ugoen.

Dat ass nun heiansdo esou an der Gesellschaft an d'Politik fonctionnéiert jo anscheinend esou. Et ass eréischt duerch dat krasst Opdecke vu Mësstänn an duerch deen enormen Drock, deen dann an der Öffentlechkeet

entstanen ass, duerch d'Press un éischter Stell, awer och vun de Gewerkschaften aus deem betraffene Secteur, dass op eemol d'Événementer sech iwwerschloen hunn a Saache méiglech gi sinn, déi nach Jore virdrun net esou méiglech waren.

Wann een dat Gesetz, wat mer haut wäerten ofstëmmen, an den 90er Jore gehat hätt als Instrument fir an deem Secteur, salopp ausgedréckt, ze raumen, dann hätte mer eis vill Blamagen um internationale Plang a vill soziale Misär erspuert, Misär, dee mer zwar de Moment net méi am Land hunn, dee mer jo iwwert d'Grenz geschubst hunn an domat lass gi sinn.

Och wa mer haut wëssen duerch d'Analys vun den Texter, dass bei eenzelnen Transporteuren, wat verschidden Autorisatiounen a Lizenzen ubelaangt, virun allem déi ominös CEMT-Autorisatiounen, eppes hätt kënnen ënnerholl ginn, och schonn an den 90er Joren, ass et awer esou, dass dat wahrscheinlech nëmmen eng Drëps op e waarme Stee gewiescht wär, well den Haaptknackpunkt dee war vun dem Entzuch vun der Honorabilitéit vun deenen eenzelnen Transporteuren, deenen net méiglech war an där Form wéi d'Gesetzgebung an den 90er Jore war.

Ech kommen direkt zu deem éischte Punkt, deenen, menger Meenung no, dee wichtigsten ass, déi Ännerungen, déi mer elo an eiser Gesetzgebung fir deenen do Secteur kréien, wat d'Honorabilitéit betrëfft, wou emol am Text festgehale gëtt, fir an Zukunft d'Honorabilitéit oferkannt ze kréien, net mussen Infractions graves répétées festgestallt ginn, mä dass et einfach duergeet, dass eng Kéier Infractions graves festgestallt ginn, fir dass déi Honorabilitéit kann entzu ginn. Dat ass virun allem wichtig bei deem Punkt vun de Conditions de rémunération et de travail vun deene Leit, déi an deem Secteur schaffen. Mir woussten dat och scho virun der Affär Kralowetz, mä duerch d'Affär Kralowetz ass et op eng Aart a Weis un d'Liicht komm, déi eis et nach méi däitlech gemaach huet, dass d'Aarbechtskonditiounen an d'Lounkonditiounen an deem Secteur wierklech zum Deel desastréis sinn, dass mer et do deelweis mat Leit ze dinn hunn, déi net scheien, fir hir Salariéën ënnert Konditiounen schaffen ze dinn, wéi e se vläicht am Kapitalismus am 19. Jorhonnert gewinnt war, awer mat Sécherheet net am 21. Jorhonnert.

Obwuel mer entre-temps, wat dee Secteur ubelaangt, schonn eng Rei Décisiounen geholl hunn, fir d'Lounkonditiounen ze verbesseren, wat sécherlech nach net optimal Konditiounen sinn, verstärkt sech den Drock fir se nach weider ze verbesseren, an dat am Respekt vun deene Gesetzgebungen, fir ze definéieren, ob eng Entreprise aus deem Secteur nach d'Honorabilitéit huet oder net.

En zweete Punkt, deenen an deem Kontext wichtig ass, ass, dass mer nei Infraktiounen erageholl hunn. Déi nei Infraktiounen betreffen natierlech e Beräich, deenen eis als

Gréng och besonnesch um Häerz läit, an zwar de Schutz vun der Ëmwelt. Mir wëssen entre-temps, dass iwwert eis Stroossen deelweis déi abenteuerlechste Saache mat de Camion ronderëm gefouert gi mat all de bekannte Risiken, déi dat mat sech bréngen ka fir de Mënsch a fir d'Ëmwelt. Mir mengen, dass eng ganz Rei geféierlech Gidder d'office missten iwwert d'Schinn transportéiert ginn - wou mer awer ganz skeptesch sinn, dass dat antrëtt -, mä jiddefalls ass et esou, dass, wa se och nach weider iwwert d'Strooss transportéiert ginn, d'Sécherheitskonditiounen a virun allem d'Konditiounen fir de Schutz vu Mënsch an Ëmwelt extrem respektéiert musse ginn. Dofir ass et wichtig, dass dee ganze Volet erageholl ginn ass an d'Kapitel Infractions graves, déi dann och analyséiert ginn am Zesammenhang ob eng Entreprise nach kann als honorabel bezechent ginn oder net.

De leschte Volet ass dee vum Respekt vun de Regele vun der Responsabilité professionnelle. Och dat ass keen onwesentleche Punkt, wéi mer virun allem am Dossier Kralowetz hu misse feststellen. Och deenen ass als nei Infraktiounskapitel mat erageholl ginn an dee ganzen Domän vun der Definitioun vun der Honorabilitéit.

Wa mer déi do Formulatiounen an den 90er Jore gehat hätten, och schonn ufanks den 90er Joren, da wär et méiglech gewiescht, enger Rei Entreprisë méi einfach d'Honorabilitéit ze entzéien, an deementspreechend hätt ee kënnen vu virera Lëtzebuerg e ganze Koup Misär an deem Secteur évitieren.

Een zweete Punkt, deenen hei staark reforméiert gëtt, deenen awer och ganz wichtig ass, dat ass dee vun deene méi verschäerften Exigenzen, déi am Gesetz elo virgesi sinn, fir dass een och ka beweisen, dass ee wierklech kapabel ass fir esou eng Entreprise ze hunn an ze féieren. Och do hu mer an deene ganzen Affäre gesinn, déi elo op den Dësch komm sinn, dass zimlech egal wat an deene leschte Jore gemaach ginn ass. Do sinn d'Géranter gewieselt ginn, ganz salopp a ganz rapid, je nodeem wéi et noutwendeg war oder wéi et gepasst huet.

Mer mussen haut feststellen, dass do Entreprises oft gefouert gi si vu Leit, déi net am Geréngsten eng Capacité professionnelle haten, an dofir ass et extrem wichtig, dass mer och do d'Konditiounen, fir iwwerhaupt d'Capacité professionnelle zougestane ze kréien, verschäerfen. D'Konditiounen um Niveau vun den Examen gi verschäerft, d'Konditiounen och um Niveau vun der Formatioun, déi ee virweise muss. An der Vergaangenheet war et souguer bal méiglech, dass een, dee seng Primärschoul ofgeschloss hat an nach e bëssen aner Konditiounen derbäi hat, konnt Gérant gi vun esou enger Entreprise. Duerch dëst Gesetz gëtt dat alles méi strikt gehandhaabt an dat ass eng gutt Saach.

Dann ass et natierlech esou, dass e Gesetz nëmmen esou effikass ass, inwiefern een och iwwert déi néideg Kontrollméiglechkeete verfügt fir ze kucken, dass déi gesetzlech Bestëmmungen och agehale ginn.

Et gëtt entre-temps vill Iwwerschneidungen tëschent dem Ministère des Classes moyennes an dem Ministère des Transports, wat deen heite Volet ubelaangt. Et ass awer esou, dass de Gros vun de Kontrollinstrumenter, déi mer hunn, ënnert der Kompetenz leie vum Transportministère. Bis elo konnten d'Officiers de la police judiciaire, d'Agente vun der Police grand-ducale oder och d'Agente vun der Douane Kontrolle maachen. Do gëtt et eng Rei Ännerungen an de Kompetenzberäicher. Virun allem soll och d'Douane vill méi grouss Kompetenzberäicher kréien. Mir hunn effektiv, wéi mer no der Kralowetz-Affär d'Douane an der Transportkommissioun haten, fir mat hinnen iwwert deen do Volet ze diskutéieren, vun deene Beamten e ganze Fuerderungskatalog virgeluegt kritt, wou si opgezeechent hunn, wou d'Schwieregkeete leien. En Deel vun deene Fuerderunge sinn elo scho vum Här Belling a vum Här Gibéryen hei zitéiert ginn.

Et muss een allerdings soen, dass een och muss oppassen, wann een an déi do Richtung geet an zum Beispill der Douane an Zukunft méi Kompetenze gëtt. Et geet net duer, elo einfach dat ze decidéieren an deenen neier ze ginn, ouni awer iwwert gewësse Risiken ze schwätzen, an dass gläichzäiteg eng Rei Konditiounen mussen erfëllt ginn, fir dass dat korrekt kann ausgeübt ginn. Dat eent ass natierlech, dass d'Douane déi néideg Effektiver huet, fir och kënnen déi erweidert Kompetenzen auszeüben. Dat Zweet, an dat ass awer mindestens esou e wichtige Volet, dass d'Beamten och déi néideg Formatioun kréien, fir virzegoen. Ech si mir net esou sécher, ob mer net an deenen nächste Wochen a Méint och iwwert déi ganz Affären, iwwert verschidde Kontrollen, déi an der Vergaangenheet gemaach goufen, net nach hefteg Diskussiounen wäerte kréien, ob déi ëmmer esou an der Regularitéit par rapport zu de Gesetzzer duerchgefëiert gi sinn. Dat ass sécherlech net mat schlechtem Wëlle vun deene Beamte gemaach ginn, loin de là. Éischer au contraire.

Et muss een oppassen, wann een hei virgeet, dass déi Beamten eng deementspreechend Ausbildung hunn, dass se d'Reglementatiounen an allen Hisichte genau suivéieren, well dat och zum Nodeel ka gi fir Infraktiounen, déi festgestallt gi sinn, wann déi poursuivéiert solle ginn, well wann an der Prozedur Feeler gemaach gi sinn, da kënnen déi herno vun deene betreffende Leit benotzt ginn, wann et zum Gerichtsprozess zum Beispill kënnt, fir iwwert hir Affekoten derfir ze suergen, dass duerch Formfeeler, déi virdru begaange gi sinn, de Prozess net zu deem néidegen Zil ka féieren, wou en eigentlech misst hiféieren, nämlech zu enger Veruertelung vun deene Leit, déi Infraktiounen gemaach oder toleréiert hunn. Dofir ass et wichteg, dass dëse Volet net vergiess gëtt.

Da kënnt nach een anere Volet derbäi, dee vun der Formatioun. Mir hu misse feststellen an deene leschte Wochen a Méint, dass déi Kreesser, déi vu vireran drop

beduecht sinn, fir permanent an der Irregularitéit ze schaffen - an där gëtt et net wéineg, dat wësse mer -, éischters ganz geschéckt virginn, fir d'Gesetzzer ze ënnerlafen, zweetens, dass, wat déi technesch Méiglechkeeten ubelaangt, fir d'Gesetzzer ze ënnerlafen, se déi alleguer aus dem FF kennen, a se drëtters och net scheien, fir deelweis mat mafiëse Methode virzegoen, esou dass eigentlech déi Beamten, déi hei Kontrolle mussen duerchféieren, immens gutt mussen ausgebild sinn, fir sech an deem Wirrwarr mat deem se do konfrontéiert sinn erëmzefannen an en ze duerchkucken.

Dann ee Punkt, an dat ass och eng Konklusioun, déi een zéie muss aus deene ganzen Affäre vun den 90er Joren, dass, wann Infraktiounen festgestallt ginn a Rapporte gemaach ginn oder Procès-verbaux erstallt ginn, déi awer och Konsequenze mussen hunn. Ech sinn erschreckt iwwert déi Donnéeën, déi mir an der Zwëschenzäit um Dësch leien hu vu Kontrollen, vun Avisen, vu Procès-verbaux, déi gemaach gi sinn an den 90er Joren, wéi wéineg déi Suiten anscheinend hate bei deenen eenzelnen Instanzen, déi zoustänneg waren, fir Poursuiten anzeleeden. Dat kann net méi esou weidergoen. Et huet jo net vill Sënn, dass hei Beamten herno mat neien Instrumenter, mat enger neier Formatioun, mat neie Kompetenzen, mat enger gudder gesetzlecher Basis am Réck virginn, fir Kontrollen ze maachen, a schlussendlech awer keng Poursuitë gemaach ginn, well da bleift d'Gesetz lettre morte, an dat ass sécherlech net dat, wat de Moment vun engem heibannen nach gewünscht ass.

Da kënnt ee leschte Punkt, dee wichteg ass. Mir kënnen zu Lëtzebuerg eis Gesetzzer esou gutt maachen, wéi mer wëllen, mä mir mussen eis bewosst sinn, Lëtzebuerg ass e klengt Land an der Europäescher Unioun. Wa mer et net ronn bréngen, op EU-Niveau e ganz Regelmierk opzestelle fir deen do Secteur, Regelmierk, dat ganz strikt fonctionnéiert, a wa mer et net fäerdeg bréngen, och op EU-Niveau koordinéiert Kontrollen duerchzéien, da kënne mir hei zu Lëtzebuerg déi allerbeschte Gesetzzer hunn an déi allerbeschte Kontrollen, da wäert et schlussendlech, wat de Gros vum Problem ubelaangt, keng Léisung bréngen. Dofir hate mir gemengt, et misst op EU-Niveau net nëmmen esou wäit goen, dass d'Gesetzgebungen harmoniséiert a verschäerft ginn, mä dass och sech misst koordinéiert ginn, wat d'Kontrollen ubelaangt.

Mir wëssen entre-temps, dass mer keng Grenzen um Niveau vun der EU hunn, an dass mer eis dofir mussen d'Moyene gi fir kënne Kontrollen auszeüben. E Beispill sinn d'Vereenegt Staten. Dat konnt Der alleguer feststellen, wann Der schonn eng Kéier do waart. Do sinn op deene verschiddenste Plazen op den High-ways Statiounen, déi meeschtens net besat sinn, mä wou awer zu all Moment alles ka gemaach ginn. Basculé sinn do an all d'Instrumenter, déi d'Kontrollere brauchen, fir de

Gidderverkéier ze kontrolléieren. Ech kéint mir virstellen, dass een op den europäeschen Autobunnen esou ähnlech Situatiounen kënnt opbauen, fir dass wierklech à l'imprévu kéinten Aktiounen stattfannen, fir Vergehe feststellen.

Et gëtt nach eng Rei aner Méiglechkeeten, och nei Techniken, déi agesat kënne ginn, wéi déi eenzel Instanzen op europäeschem Niveau kënne kontrolléieren. Alles dat sinn noutwendeg Mesuren, déi mer brauchen, fir dee Secteur ënner Kontroll ze kréien.

Ech wëll och nach soen, dass mer et bedauern, dass déi Amendementer, déi den Här Zanussi am Numm vun der LSAP an der Kommissioun abruucht huet, net zréckbehalen gi sinn. Mir hunn déi an der Kommissioun ënnerstëtzt a mir hätten et eigentlech besser fonnt, dass mir déi och scho mat deem Gesetz hätte kënne ëmsetzen. Ech wëll net méi dorop agoen, well den Här Zanussi se schonn am Detail erkläert huet.

Ech wëll awer schlussfolgernd soen, dass, obwuel dat Gesetz hei nach eng Rei Mängel opweist, mer der Meinung sinn, dass et e wesentleche Schrëtt no vir ass fir eis Gesetzgebung zu enger schaarfer Waff ze maachen, fir géint déi virzegoen, déi mer an deene leschte Méint besser kenne geléiert hunn. Aus deene Grënn eraus ass et fir eis evident, datt mer deem Gesetz eis Zoustëmmung wäerte bréngen.

Une 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, ech wëll näischt méi weider zum Gesetz soen. Et ass alles hei gesot ginn.

Déi Bestëmmungen, déi mer hei unhuelen, ware längst iwwerfälleg. Mir sollten net vergiessen, dass den Drock komm ass vun där europäescher Direktiv, déi hei ëmgesat ginn ass, dass den Drock och komm ass vun deenen Evénementen, déi mer alleguerte kennen.

Ech wëll just eppes soen iwwert déi Bankgarantie, déi hei vum Här Gibéryen ugeschwat ginn ass. Eng Bankgarantie - an ech mengen dat gëtt ganz kloer am Rapport erkläert - ass e wierksame Mechanismus. Wann et nämlech kee wierksame Mechanismus wier, da misst net all Locataire esou eng bezuelen, wann en iergendwou loune geet. Déi Fonge ginn net onbedéngt immobiliséiert, awer et ass d'Méiglechkeet do vun engem séieren Zougrëff op déi Fongen. D'Banke kontrolléieren am Fong geholl dee ganze System. Et verhënnert, dass Suen am leschte Moment virun der Faillite dilapidéiert kënne ginn, op déi een da kee Réckgrëff méi kann huelen, well d'Camionen - wéi mer jo wëssen -, dat ass eng Wuert, déi zimlech volatile ass an deenen een net gutt kann nolafen an Europa.

Ech mengen - den Här Gibéryen ass zwar elo net méi hei - e seriöse Betrib, deen huet déi néideg finanziell Basis, soss soll en d'Fangeren dovun losse vum Geschäft. Ech wëll hei nach eppes zitéieren, eng Äusserung vun haut an der Press vun engem Vertrieeder vum Groupement des transports, dee gesot huet: " 'Wenn die Abgeordneten das Gesetz verabschieden, dann geschieht dies in der Gewissheit, dass es sich um die schlechteste Lösung für die Unternehmen und die beste für das Mittelstandsmministerium handelt.' - meinte Thierry Nothum."

An deem Sënn, Här President, wëll ech just hei soen: Ech stëmmen dat Gesetz hei a voller Gewëssheet, wat ech maachen, a mat engem gudde Gewëssen. Ech soen lech merci.

M. le Président. - D'Wuert huet elo den Här Mëtzelstandsminister Fernand Boden.

M. Fernand Boden, Ministre des Classes moyennes, du Tourisme et du Logement. - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wëll bei deem Gesetz merci soe fir déi konstruktiv a gutt Diskussioun, déi de Moien hei war. Mir schéngen iwwerhaupt de Moien an engem groussen Geescht vun Eenegkeet hei ze diskutéieren.

Ech soe virun allem nach eng Kéier, och bei deem Gesetz, der Kommissioun, dem President, virun allem dem Rapporteur, dem Lucien Clement, merci. Jiddfeeren, deen de Rapport hei net gelies huet, soll sech d'Méi maachen, dat eng Kéier nozehuelen. Do gëtt wierklech emol eng Kéier gutt erkläert, wéi de ganze System vum Accès à la profession, vum Exercice de la profession fonctionnéiert, wat deem enge seng Aufgaben an deem anere seng Aufgaben a Rolle sinn a wéi ee ka sanctionnéiere jee no dem Vergehen, dat gemaach ginn ass. Merci fir déi vill Méi an Aarbecht, déi gemaach ginn ass.

Hei ass näischt iwwert de Knéi gebrach ginn. Hei ass kee Gesetz gemaach ginn ënnert dem Drock vun Affären. De Projet de loi ass de 17. Oktober - wann ech gutt am Bild sinn - 2000 déposiert ginn an den Avis vum Conseil d'Etat ass den 8. November 2001 komm. Dat waren Zäitpunkten ier déi Diskussioun Kralowetz, oder wéi se alleguer geheescht hunn, war. Ech wëll nach eng Kéier soen, wat d'Néierloossungsrecht ubelaangt, ëm dat et jo hei geet, datt do den Zougang zum Beruff als Transporteur haut méi streng zu Lëtzebuerg reglementéiert ass wéi dat an anere Länner de Fall war.

D'Gesetz vum 3. Oktober 1991 ass méi wäit gaange wéi d'Direktiven dat virgeschriwwen hunn. Zum Beispill hu mir als national Moosnam den Etablissement stable am Gesetz ageschriwwen. Deen ass net vun enger Direktiv virgeschriwwen. Mir hunn, fir d'Capacité financière ofzesécheren, an dat ass jo am Fall Kralowetz, deen oft zitéiert ginn ass, eis zegutt komm. Do hu mer d'Garantie bancaire festgehale gehat an net aner Kontrollméiglechkeeten iwwer Finanzen, déi herno bei enger Faillite net méi do gewiescht wären.

Mir hu schonn eng ganz Rei vu Saache méi streng hei reglementéiert am Gesetz vum 3. Oktober 1991 wéi dat soss am Ausland de Fall war. Mir profitéieren natierlech vun der Transpositioun vun der Direktiv vun 1998, fir gewësse Saache méi streng ze maachen, mä awer och fir national Moossnamen an d'Gesetz afléissen ze loossen. Et ass e puer Mol ënnerstrach ginn, fir den Etablissement stable nach méi fest am Gesetz ze verankeren, wéi dat virdrun de Fall war.

Eist Zil ass et, an dat ass jo e gemeinsaamt Zil, fir deene Bréifkëschtfirmen hei zu Lëtzebuerg, déi nëmmen heihinner kommen, fir vu sozialen a fiskalischen Avantagen ze profitéieren, déi keng richteg Aktivitéiten hei hunn, fir déi net hei an d'Land ze kréien an déi hei sinn aus dem Land erauszekréien. Dat ass eng Zilsetzung, an duerfir versiche mer eis déi legal Moyenen ze ginn, nach besser ze gi wéi dat virdrun de Fall war, fir dat besser kontrolléieren ze kënnen a besser ofzesécheren.

Den Objektiv vun der Direktiv vun 1998 war am Fong, fir eng gewëssen Harmoniséierung erbaizeféieren, wat d'Capacité financière ubelaangt, wat d'Capacité professionnelle ubelaangt. De Champs d'application ass e bësse méi wäit gefaasst ginn. Virdu waren et nëmme Camionen ënner 6 to, déi net ënnert d'Direktiv gefall sinn, elo sinn et déi ënnert 3,5 to, mä fir déi tëschent 3,5 a 6 to, do kann een Dispensméiglechkeete virgesinn, wat zum Beispill d'Capacité financière ubelaangt. An engem Règlement grand-ducal hu mer jo vun deenen Dispensméiglechkeete profitéiert, datt déi Transporteure gewësse Konditiounen, zum Beispill, wat d'Capacité financière ubelaangt, net mussen erfëllen, wa se nëmme lokal a regional Transporter maachen, wéi dat vun deenen groussen Transportfirmen, déi mat grouse Camione fueren, verlaangt gëtt.

Mir hu profitéiert vun der Ëmsetzung vun der Direktiv - et ass jo ënnerstrach ginn -, grad wéi beim Gesetz, wat mer virdrun diskutéiert hunn, fir hei e komplett neie koordinéierten a codifizéierten Text auszeschaffen, dee complémentaire ass zum Gesetz vun 1988 iwwert den Droit d'établissement, fir datt mer double Emploi vermeiden, an datt do wou Contradictionen oder Ënnerscheeder wäeren, dëst Gesetz, e Spezialgesetz, den Droit commun priméiert.

(Coups de cloche de la Présidence)

Mir wëllen de Bréifkëschtfirmen de Garaus maachen an duerfir gëtt d'Definitiou, d'Exigenz vum Etablissement stable nach méi enk definéiert an et gëtt deem eng méi grouss Wichtegkeet am Gesetz zougesprach wéi dat virdrun de Fall war. Ech wëll nach eng Kéier soen, am Gesetz vun 3. Oktober hate mer schonn den Etablissement stable definéiert. Dat war eng national Moossnam, net vun Direktive virgeschriwwen. Mir haten deemools drageschriwwen, et misst en Etablissement stable stable sinn au sens du droit fiscal en matière d'impôts directs.

Et ass hei drop higewise ginn op déi Schwierigkeeten, déi dat mat sech bruecht huet. Effektiv kann een dat

nëmme kontrolléieren no engem Steierjoer. Normalerweise also no 18 Méint Néierloossung kann een eréischt kontrolléieren, ob deen Etablissement stable no där Definitiou do ass. Dee Contrôle a posteriori koum oft ze spéit an ass ganz schwierig ze maache gewiescht. Dofir hu mer versicht fir eng nei Definitiou ze kréien, déi sech un der Jurisprudenz inspiréiert huet, well no an no huet d'Jurisprudenz méi enk Critère festgesat, wat en Etablissement stable wär.

D'Jurisprudenz Julicher ass hei genannt ginn. Et ass eng ganz rezent Jurisprudenz do, an zwar an engem Arrêt vun der Cour supérieure de Justice vum 14. Juni 2002, deen am Fong sech baséiert op en Arrêt vum Tribunal d'arrondissement hei vu Lëtzebuerg vum 28. Mee 2001, wou erëm eng Kéier genoe fixéiert gëtt, wat alles misst do sinn un Infrastrukturen, u Personalkapassitéiten, fir datt ee vun engem Etablissement stable kënnt schwätzen, deen net e fiktiven Etablissement stable, mä e reelle wär.

Opgrond vun deene Jurisprudenzen hu mer jo déi nei Definitiou hei agefouert an ausgeschafft. Mir hunn dat gemaach enk zesumme mat dem Transportministère, deen am Fong de Contrôle continu vun dem Exercice vun dem Beruff muss ausüben. Duerfir ass et hien, deen am Fong muss déi Critère kontrolléiere loossen, wou jo d'Douane eng ganz wichteg Roll ze spillen huet. Mir hunn déi Critère vum Etablissement stable, wéi en definiéiert ass, an enger Note de service festgehalen. D'Sozialisten hate gefrot, datt dat soll entweder am Gesetz oder duerch e Règlement grand-ducal gemaach ginn. Mir hunn an der Chamberskommissioun déi Note de service, déi gemeinsam ausgeschafft ginn ass vum Transportministère a vum Mëtzelstandsministère, ausgedeelt.

Am Rapport vun der Kommissioun ass op de Säiten eelef an zwielef jo am Detail festgehalen, ënnert dem Titel "Faisceau d'indices", wat ee versteet ënnert deenen eenzelne Critèren an Termen, déi opgefouert sinn, fir den Etablissement ze definéieren, also wat eng Infrastructure opérationnelle misst sinn, wat déi Persoun misst duerstellen, déi do ass, déi de Betrib kann engagéieren. Do si genoe Critèren a Konditiounen, déi imperativ sinn, opgefouert, déi ee muss erfëllen, soudatt mat deenen doten Definitiouen ee ka kontrolléieren, ob et ee richtegen Etablissement stable ass oder ob et keen ass. Mir hunn drop gehalen, datt een, souwäit wéi dat méiglech ass, soll dee Contrôle scho kënnen a priori maachen.

(Coups de cloche de la Présidence)

Dat huet d'Kommissioun jo mat ënnerstrach, datt een net soll fir d'éischt emol de Firmen erlaben de Beruff ze exercéieren, an dann duerno kontrolléiere goen, ass et en Etablissement stable oder ass et eng Bréifkëschtfirma, an da se eventuell no laange Prozeduren erëm eng Kéier zoumaachen.

Et ass bestëmmt net einfach an et kann een am Laf vun der Ausübung vum Beruff besser kontrolléieren, ob et en Etablissement stable ass. ET évoluëiert jo och mat der Zuel vun de Camionen, déi een huet, wat ee muss vun Infrastrukturen dofir hunn. Duerfir ass et also wichteg, datt een op d'mannst dee Moment, iert een déi éischt Autorisatioun gëtt, kuckt: Ass dat en Etablissement stable oder ass et manifestement eng Bréifkëscht-firma? Duerch déi Indicen, déi mer opgefouert hunn, kann een dat nopréifen. Duerfir si mer frou, datt d'Chamberskommissioun mat op de Wee gaangen ass, deen d'Regierung proposéiert huet, datt ee soll vun Ufank u scho kucken, ob et en Etablissement stable ass oder net.

Mir wëllen d'Leit net schikanéieren, duerfir, et huet ee vun de Virriedner et scho gesot, ech mengen, den Här Hauptert, wëlle mer fir d'éischt emol déi Konditiounen kontrolléieren, déi jiddferee muss erfëllen, dat ass d'Honorabilitéit, d'Capacité professionnelle an d'Capacité financière. A wann een dat huet, dass een da seet: Elo kucke mer, ob en en Etablissement stable huet. Fir d'éischt kritt en dat matgedeelt. Da weess een also et ass am Prinzip alles an der Rei, e muss just nach den Etablissement stable ofsécheren. Da kann een also Dépense maachen, fir d'Konditiounen vum Gesetz kënnen ze erfëllen. Da kënne mer also kucke goen: Ass dat do en Etablissement stable oder ass et manifestement eng Bréifkëscht-firma? Sinn déi Infrastrukturen, déi virgeschriwwen sinn, si se do oder si se manifestement net do a wëllt ee se och net hei zu Lëtzebuerg schafen?

Do hu mer also eng Méiglechkeet, fir scho vu virerand deenejéinegen, déi nëmme wëllen eng Bréifkëscht-firma hei opmaachen, keng Erlaabnis ze ginn. Dat ass e wichtegt Element vum Gesetz.

Den Transportminister huet lech jo an der Chamberskommissioun gesot, datt en amgaangen ass, schonn eng Lëscht ze maachen, an datt en amgaangen ass mat der Douane zesummen ze kucken, fir déi Firmen, wou een en Zweifel huet, datt et eng richteg Firma ass, datt en déi kontrolléiere losse geet. Elo hu mer méi handfest Méiglechkeeten, fir deenen dann de Garaus ze maachen an déi Firmen ze eliminéieren. Dat ass jo e Wunsch, dee mer alleguer gemeinsam hunn. Mir solle kucke fir net Firmen op Lëtzebuerg ze lackelen, déi eis nëmme Misère bréngen a keng Aktivitéiten hei zu Lëtzebuerg hunn.

Wat d'Konditiounen vun der Capacité financière ubelaangt, do ass jo gesot ginn, datt mer bei deem bleiwen, wat schonn am Gesetz vun 1991 virgesi war, datt mer froen eng Bankgarantie ze kréien. Déi Montante gi gewëss an d'Luucht gehuewen, mä mir hunn hei ëmmer a mir wëllen dat bäibehalen, eng zweet Finalitéit an där Bankgarantie gehat. Déi Bankgarantie gëtt reservéiert, fir dem Curateur se ze ginn am Fall vun enger Faillite, datt do also nach eng Masse financière do ass, fir kënnen deenen, déi vun der Faillite léséiert sinn, ent-

géintzekommen. Ech mengen, dat ass eng Sécherung, déi eis a verschiddene Fäll schonn zegutt komm ass, déi mer solle bäibehalen. Ech weess, datt net jiddferee frou doriwwer ass, datt dat gewësse Contraintë mat sech bréngt fir Betriber, mä mir sinn awer der Meenung, datt dat e gudden an e séchere Wee ass fir gewësse Firmen, déi keng reell Capacité financière hunn, emol ewechzehalen an déi net op Lëtzebuerg kommen ze loosse.

Mir wëssen, datt et Instrumenter gëtt, fir de seriöse Lëtzeburger Firmen entgéintzekommen. Ech hunn dat schonn e puer Mol gesot: Mir hunn hei zum Beispill eng Mutualité vun der Chambre de Commerce. Och déi kënnt Kautiounen stellen ënner gënschtege Konditiounen, fir datt déi Lëtzeburger Betriber, déi gutt an éierbar sinn, kënnten ënner bessere finanzielle Konditiounen zu enger Bankgarantie komme wéi aner Betriber, déi vill méi fragwürdeg a vill méi onsécher sinn.

Do wär also och en Avantage fir gutt seriös Lëtzeburger Firme par rapport zu aneren, déi et net grad esou sinn. Déi Gremien do misste vläicht e bësse méi staark mat-spille wéi dat bis elo de Fall war.

Wat d'Capacité professionnelle ubelaangt gëtt näischt Wesentleches geännert. Mir wäerte bei deem bleiwe wat mer virdrun haten. Et kritt keen eng Dispens vum Examen. Wann een en Universitätsdiplom huet, kritt een d'Dispens vu Coursen, mä et muss ee finalement den Examen maachen. Et gëtt jidderee gepréift, ob en déi Konditiounen, déi am Gesetz festgehalen sinn, erfëllt oder net.

Wat d'Honorabilitéit ubelaangt, géif ech soen, dass näischt Fundamentales dobäikomm ass. Gewëss, et sinn e puer Ännerungen komm, déi scho vu Virriedner hei ugeschwat gi sinn. Et sinn nei Infraktiounen dobäikomm. Zum Beispill wann een Ëmweltschied verur-sacht, kënnt een eventuell d'Honorabilitéit verléieren. D'Zuel vun den Infraktiounen, no deenen een net méi honorabel ass, ass erofgesat ginn. Virdru stong dran, et misst ee condamnéiert sinn "pour des infractions graves et répétées". Dat "répétées" ass ewechgelooss ginn. Et muss een also eng Condamnatioun hunn "pour des infractions graves".

Den Här Zanussi huet gemengt, et misst duergoen, wann ee fir eng "infraction grave" condamnéiert wier, dass een da scho kënnt d'Honorabilitéit verléieren.

Ech wëll nach eng Kéier op dat hiweise wat ech scho gesot hunn. Liest emol genee de Rapport vun der Kom-missoun, wat d'Roll vum Mëttelstandsminister ass, wat d'Roll vum Transportminister ass, wéi eng Sanktiouns-méiglechkeete bestinn, wann Infraktiounen do sinn, fir ze intervenéieren.

Wann een anzwousch mat 100 km/h fiert, wou een nëmme därer mat 70 km/h fueren, da kritt een net direkt de Führerschäin komplett ewechgeholl, mä da kritt een emol Protokoller an et kritt een Amenden.

Och hei gëtt et no der Gravitéit, jee nodeem wat ee mécht, Méiglechkeete fir ze sanktionéieren. Zum Beispill, wann ee vu mir eng Autorisatioun huet fir sech ze etabléieren, däerf en nach net mat engem Camion iwwert d'Grenz fueren. Dofir muss en eng communautär Lizenz hunn. Communautär Lizenze kënnen zum Deel ewechgeholl ginn. Si kënnen temporaire ewechgeholl ginn. Si kënnen ewechgeholl gi fir a gewësse Länner ze fueren. Et bestinn also graduell Moosnamen, jee no der Infraktioun, déi ee mécht, fir een ze bestrofen.

Et kuckt een no, wat fir eng Infraktioun si scho gemaach ginn. Wat fir eng Strofe si schonn am Virfeld ausgedeelt ginn, ier een zum leschte Mëttel gräift an d'Honorabilitéit ewechhëlt. An d'Honorabilitéit ewechhuelen ass automatesch verbonne mat dem Retrait vun der Autorisation d'établissement. Dat heescht, dee Betrib muss dann zoumaachen, mat alle Konsequenzen, déi dat eventuell fir déi beschäftegt Leit mat sech bréngt.

Ech wëll nach derbäifügen, dass eng penal Sanktioun ni géint e Betrib gemaach gëtt, mä géint eng Persoun. Dat heescht, wann e Gérant condamnéiert ginn ass "pour des infractions graves" an e verléiert doduerch d'Honorabilitéit, da muss ech der Firma schreiwen a soen, Dir hutt do e Gérant, deen net méi honorabel ass, an da kann d'Firma en anere Gérant proposéieren an da ka se weiderfueren. Dat heescht, vill méi effikass ass, wann een duerch esou Infraktiounen d'Lizenz ewechgeholl kritt. Da kann een net méi fuere fir eng Zäitchen.

Ech wëll nach eng Kéier soen, dat wat de Mëttelstandsminister mécht, dat ass den Ufank. E gëtt eng Autorisatioun. Da mussen aner Saachen dobäikomme fir de Beruff däerfen ze exercéieren, an hien ass déi lescht Sanktioun. Dat heescht, wann zougemaach gëtt, wann et Schluss ass.

Dofir muss ee kucken e Moosnamekatalog ze schafen, an dee besteet zum groussen Deel fir dass ee ka graduell no den Infraktiounen sanktionéieren, an da wann ee wierklech iwwerdrifwen huet, herno soen, elo ass et Schluss.

Duerch dëst Gesetz, well mer eis jo unhänken un d'Gesetz vun 1988, kréie mer eng ganz Rei vun aneren zousätzleche Méiglechkeeten, fir eventuell ze soen, mir maachen dee Betrib do zou. Do kann een eng Enquête administrative maachen, et kann een also de ganze Wäerdegank vum Behuele vum Betrib kontrolléieren an da kann een esouguer soen, dee Betrib huet esou iwwerdrifwen an elo gëtt deen zougemaach. Do hu mer also Méiglechkeeten, mä et muss een ëmmer wëssen, géint all Akt vum Minister ka beim Tribunal administratif geklot ginn an da ginn do Jurisprudence geschaaft. Dofir soll een net liichtschaz zur leschter Moosnam gräifen. Et soll ee graduell virgoen, an déi Moosname si virgesinn, si si méiglech, a wéi gesot, am Rapport ass op eng excellent Aart déi ganz Problematik duergeluegt ginn.

Dofir wëll ech net nach eng Kéier am Detail op dat Ganzt agoen, mä ech menge schonn, dass vill Leit sech dat sollten zu Gemitt huelen. Da geséiche se e bësse besser, wéi dat Ganzt fonctionnéiert a wéi ee ka sanktionéieren.

(Interruptions diverses)

Ech wollt just nach kucken, ob ech d'Froen all beäntwert hunn.

Ech wëll awer nach eng Saach ervirsträichen. Den Här Zanussi huet gesot, si hätten en Amendement gemaach, dass ee soll d'sozial Ofsécherung un dëst Gesetz bannen. Hätt en awer elo zur Kenntnis geholl, dass d'Regierung e Gesetzesprojet ugeholl huet, wou dat an engem extrae Gesetz geregelt gëtt, wéi dat soll fonctionnéieren, wou den Aarbechtsminister an den Transportminister zesumme kucken, wéi een déi onmënschlech Konditiounen, ënnert deene gewësse Leit geschafft hunn, déi aus Drëttlänner stamen, ka verbesseren.

Ech wëll och soen, datt dat, wat elo do gemaach gëtt, am Fong enger Position commune vum Conseil, déi den 23. Oktober 2001 arrétéiert ginn ass, scho virgräift, zum Deel op d'mannst. An där Position commune ass nämlech virgesinn, dass kann eng Attestation de conducteur agefouert ginn. Dat heescht, wann een aus engem Drëttland bei engem Betrib ugstellt ass, deen hei zu Lëtzebuerg etabléiert ass, da muss en niewent där Licence communautaire och eng Attestation de conducteur hunn. Do ass genee festgeschriwwen ënnert wat fir enge Konditiounen een esou eng Attestation de conducteur kritt. Do mussen also d'Lëtzeburger Sozialgesetzgebungen agehale ginn. A wann ee keng Attestation de conducteur kritt, dann däerf een och net op engem Camion fueren. E muss déi ëmmer bei sech hunn. Dat heescht, do gëtt et Méiglechkeeten, fir deem ganze Spuk en Enn ze maachen.

Mir hu jo ëmmer drop higewisen, dass et kee Sënn mécht, dass eenzel Länner versichen no vir ze goen a Moosnamen ze ergräifen, mä dass dat nëmme kann op communautärem Plang geschéien. Ech hoffen, dass déi Position commune vum Conseil méiglechst schnell zu enger Décisioun kënnt, an dass do dann och méiglechst schnell op communautärer Basis esou eng Reglementatioun kënnt, dass d'Attestation de conducteur agefouert gëtt fir Chauffeuren aus Drëttlänner. Dann hu mer eng europawäit Regelung an da kann een déi ganz Problematik besser an de Grëff kréien.

Ech menge schonn, dass dëst Gesetz e wichtege Schrëtt mécht, fir besonnesch de Bréifkëschtfirmen de Garaus ze maachen, an dass et eis och besser Méiglechkeete gëtt, fir gewësse Leit, déi iwwerdreiwen, den Entzuch vun der Autorisatioun virzehuelen, an dass mer zousätzlech Méiglechkeete kréien, fir dass déi Problemer, mat deene mer an der Lescht befaasst waren, net méi an deem Mooss optauchen, wéi dat geschitt ass.

M. le Président.- D'Diskussioun ass ofgeschloss a mir kommen zur Lecture vun den Artikelen vum Pojet de loi 4714 a stëmmen driwwer of.

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

D'Artikelen 1 bis 16 si gelies an ugeholl.

Dir Dammen an Dir Hären, mir kommen elo zum Vote iwwert dee virleiende Pojet de loi.

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

Déi fir de Pojet sinn, stëmme mat Jo, déi aner mat Neen oder enthale sech.

De Pojet de loi ass unanime mat 57 Stëmmen ugeholl.

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

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

MM. Jean Asselborn, Alex Bodry (par Mme Mady Delvaux-Stehres), Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Mars Di Bartolomeo (par M. Jean Asselborn), Mme Lydie Err, MM. Jean-Pierre Klein, Jeannot Krecké, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Jos Scheuer, Georges Wohlfart (par M. Jeannot Krecké) et Marc Zanussi.

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

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

M. Serge Urbany.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

Domat wiere mer um Enn vun eiser Sitzung vun haut de Moien ukomm. Déi nächst Sitzung ass haut de Mëtteg um halwer dräi.

D'Sitzung ass opgehuewen.

(Fin de la séance publique à 12.27 heures)