



Modert, M. Laurent Mosar (par M. Serge Wilmes), Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par Mme Martine Hansen) ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff, Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. Gilles Baum) ;

Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten, Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Claude Haagen, Mmes Cécile Hemmen et Lydia Mutsch ;

Mme Semiray Ahmedova, MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché et M. Charles Margue ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding (par M. Fernand Kartheiser) ;

MM. Sven Clement (par M. Marc Goergen) et Marc Goergen.

Ont voté non : MM. Marc Baum et David Wagner.

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

9. 7490 - Projet de loi sur les transports publics et modifiant :

1° les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation ;

2° la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers ;

3° la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;

4° la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Den nächste Punkt um Ordre du jour vun haut ass de Projet de loi 7490, eng Ofännerung vum Gesetz iwwert den ëffentlechen Transport. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. An ech ginn direkt d'Wuert un de Rapporteur vun dësem Projet de loi, den honorabelen Här Carlo Back. Här Back, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

■ **M. Carlo Back** (*déi gréng*), *rapporteur*.- Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, elo komme mer zu engem méi rouegen Thema. Et geet ëm den ëffentlechen Transport an et geet drëm, d'Gesetz vum 29. Juni 2004 mam selwechten Titel ëmzeänneren. An dat alles ass notament en accord mam Koalitiounsokkommes vun 2018.

Dat Gesetz vun 2004 couvriert den ëffentlechen Transport iwwert d'Schinn an d'Strooss. Dëse Projet de loi berücksichtegt dobäi och déi aktuell europäesch Reglementatioun, wéi zum Beispil d'EU-Reglement 1370 aus dem Joer 2007, dat d'national an d'international Exploitatioun vum ëffentlechen Transport op der Schinn an op der Strooss regléiert. Den Transport op der Schinn ass allerdéngs och nach an anere Gesetzter festgehalen, wéi zum Beispill am Gesetz vum 16. Juni 2019 (veuillez lire: am Gesetz vum 6. Juni 2019).

Déi gréisst Ännerung an dësem Projet de loi besteet doran, datt eng nei staatlech Administratioun geschafe gëtt, déi d'Organisatioun an d'Gestioun vum ëffentlechen Transport iwwert d'Strooss als Optrag kritt. De bisheerege Verkéiersverbond, d',Communauté des transports", gëtt opgeléist a fusionéiert seng Kompetenzen, seng Missiounen a Ressourcë mat deene vun der Direktioun vum ëffentlechen Transport. Doraus entsteet dann déi nei „Administration des transports publics“.

D'Missioun vun dëser Administratioun sinn allgemenger Natur, mee betreffen och d'Koordinatioun an d'technesch Gestioun a sinn detailléiert am Artikel 6. Gläichzäitig ass déi Administratioun och zoustänneg als Operateur vun den Transports publics a fir d'Gestioun zum Beispill vum RGTR-Busreseau: Planifikatioun vun den Horairen, Roulementen, Dekonten et cetera. Och ass dës Administratioun zoustänneg fir de Service Adapto, dee mer jo och a leschter Zäit ëfters hei beschwat hunn.

Dat aktuellt Personal vum Verkéiersverbond gëtt integral vun där neier Administratioun oder vum Ministère iwwerholl a gëtt do ugestallt ënnert dem Statut vum Employé de l'État. Am Verkéiersverbond schaffe se de Moment nach ënner privatem Statut. Och d'Rechter, wat hir Klassementer du point de vue Karriär ugeet, ginn hei respektéiert. Beim Verkéiersverbond handelt et sech ëm 66 Persounen, bei der Direktioun si 27 Persoune betraff.

D'Kreatioun vun dëser Administratioun war, wéi gesot, am Koalitiounsaccord vun 2018 esou ugeduecht ginn. Des Weidere gëtt och en neie Service Transport „à la demande“ kreéiert.

De Minister, deen den Transport a sengem Kompetenzberäich huet, gëtt an dësem Gesetz mat folgenden Aufgabe beoptraagt: Koordinatioun vum ëffentlechen Transport, strateegesch Planifikatioun vun der Mobilitéit. Hie bleift Autorité compétente vum ëffentlechen Transport, virun allem am Sënn vun der europäescher Legislatioun, an de Minister ka weider Konventiounen ofschléissen tëschent dem Staat an de Gemenge respektiv Gemengesyndikater.

De Volet „Rechter vun de Passagéier“ gëtt bei de Ministère vun der Protection des consommateurs iwwerdreën.

Des Weidere ginn eng Rei Ännerunge virgeholl an den Definitiounen vun de Servicer vum ëffentlechen Transport, soudatt dës Definitiounen ugepasst ginn un déi aus dem europäesche Reglement vun 2009 (veuillez lire: aus dem europäesche Reglement (CE) 1073/2009). Heivu sinn d'Services réguliers, d'Services réguliers spécialisés, d'Services occasionnels an d'Services spécifiques betraff.

Och bréngt dëse Projet de loi eng Rei Simplifications administratives mat sech um Gebitt vun de Prozedure betreffend d'Exploitatioun vun de Services de transports publics. Allgemeng gëllt, datt d'Contrats de service publics gläichgesat gi mat Autorisatiouns d'exploitation. Domat ginn dann och d'Autorisatiouns nationales pour l'exploitation de transports publics ofgeschaaft.

D'Dispositiounen, déi virgesi sinn, fir zum Beispill géint en Transporteur virzegoen, deen Irregularitéite mécht an der Ausübung vu sengem Mandat, vu senger Missioun, ginn elo an de Contrat de service public ageschriwwen. Weider Detailler zu den Dispositiounen fannt Der a mengem schrëffleche Rapport.

Dann zu den Avice vun de Chambres professionnelles. Den Avis vun der Chambre des Fonctionnaires et Employés publics konzentréiert sech haaptsächlech op déi Dispositiounen, déi hei d'Administratioun selwer betreffen, an notament déi, déi d'Personal betreffen, wat do ugestallt gëtt. Si begreisst dann och d'Kreatioun vun dëser Administratioun. Si stellt fest, datt gewësse Punkten net prezis genuch sinn, wéi d'Attributiounen vun där neier Administratioun, d'Interventioun vun de Gemengen an hir finanziell Partizipatioun um Entretien vun den Infrastrukturen, wéi zum Beispill vun de Busarrëten.

D'Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ënnersträicht nach eng kéier an dësem Avis, wéi wichteg et ass, d'Offer an d'Qualitéit am ëffentlechen Transport héichzehalen a weider auszebauen. Dës Chamber huet och nach eng Rei Froen opgeworf a schreift, datt Reglementer, zum Beispill d'Règlements d'exécution, sollte beim Projet de loi derbäileien.

D'Chambre des Salariés insistéiert, datt d'Guichete vun der Mobilitéitszentral respektiv d'Offer fir de Client net däerfe verschwannen, a freet weider Informatiounen zu dem Transport à la demande.

D'Chambre de Commerce begreisst dëse Projet de loi, notament datt an dësem Projet de loi d'Coopération transfrontalière an eis national Politik vum ëffentlechen Transport integréiert gëtt.

D'Chambre des Métiers begreisst och dëse Projet de loi, mam Argument, datt et fir eis wirtschaftlech Entwécklung wichteg ass, e gutt fonctionnéierenden ëffentlechen Transport ze hunn.

De Syvicol bedauert a sengem Avis, datt hie sech huet mussen autosaaiséieren. Hie begreisst de Projet de loi an deem Sënn, datt et drëm geet, fir d'Effizienz vum ëffentlechen Transport an dem Service ze verbessern. E bedauert awer, datt duerch d'Verschwanne vum Conseil d'administration vum Verkéiersverbond keng Plateforme d'échange méi mat de Gemenge géif bestoen.

Dann zum Avis vum Staatsrot. De Staatsrot hat zwielef Oppositions formelles gemaach weínst Rechts-onsécherheet oder Netkonformitéit mat der Constitutioun. All dës Oppositions formelles konnten duerch Amendements parlementaires opgehuewe ginn. Detailler zu dëse parlamentareschen Aarbechte kennt Der a mengem Rapport écrit noliesen.

De Projet de loi ass de 15. Oktober 2019 an der Chamber deposéiert ginn. E gouf eng éischte kéier an der Kommissioun vun der Mobilitéit an den Travaux publics den 23. Januar 2020 presentéiert. De Staatsrot huet säin éischten Avis den 13. Oktober 2020 ofginn. Säin Avis complémentaire ass vum 19. Dezember. An de Rapport, esou wéi en

lech hei virläit, ass an der Reunioun vun der Kommissioun vum 14. Januar 2021 unanime ugeholl ginn.

Ech wollt mech nach bei de Membere vun der Kommissioun bedanke fir déi gutt Kooperatioun a ginn och heimat den Accord vun der grénger Fraktioun.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- An ech soen dem Här Rapporteur Carlo Back Merci a ginn d'Wuert un den éischten ageschriwwene Riedner, den honorabelen Här Serge Wilmes.

Discussion générale

■ **M. Serge Wilmes** (CSV).- Merci, Här President. Ech soen dem Rapporteur, dem Här Back, Merci fir säi Rapport. En huet dat alles kloer gesot, wat an dësem Projet de loi wichtig ass. Ech ginn och den Accord vun der CSV-Fraktioun zu deem Projet de loi hei.

Ech wéilt awer trotzdeem just op ee Punkt agoen, deen de Rapporteur och a sengem Rapport gemaach huet. En huet den Avis vum Syvicol oder sengem President, mengm Parteikolleg, dem Emile Eicher, erwäant, dee jo eng ganz gutt Aarbecht mécht am Sënn vun de Gemengen. En huet och de Kritikpunkt betount gehat, datt u sech de Syvicol sech huet misse selwer hei saiséieren, fir en Avis dozou ofzeginn. Et géif een do wierklech nach eng kéier der Regierung mat op de Wee ginn an un d'Häerz leeën, dach systematesch ëmmer de Syvicol ëm säin Avis ze froen, wann et mat ëm Gemengepolitik geet.

Ech mengen, et si genuch vun lech Memberen vun der Regierung, déi selwer eng kéier Gemengepolitikere waren. A soulaang et net obligatoresch ass, de Syvicol a Gemengefroen ze froen, wär et dach wichteg, dee Reflex ze hunn. Dat ass net onbedéngt e schlechte Wëllen, mee huet dat mat op de Wee.

Op där anerer Säit ass nach dee Punkt, deen de Syvicol zu Recht ugeschwat huet: Wéi geet dat da mat der Koordinatioun a mat der Zesummenaarbecht mat de Gemengen? Kënnst Der do Prezisiounen ginn? Wou de Syvicol besonnesch och Recht huet, dat ass, datt de Verkéiersverbond jo e Conseil d'administration hat, wou dräi Gemengevertreieder u sech dra waren - een direkt iwwert de Syvicol noméiert an dann zwee Vertreieder vun deene gréisste Gemengebussyndikater aus dem Land, nämlech der Stad Lëtzebuerg an dem TICE -, déi do drasouzen an déi sech natierlech du konnten direkt austausche mat deenen anere Memberen, de Représentantë vum Staat.

Wéi wäert dann elo déi Zesummenaarbecht an Zukunft do gemaach gi mat der Verwaltung? Dat heescht, allgemeng d'Fro: Kënnst Der eis soen, wéi sech elo d'Verwaltung wäert mat de Gemenge koordinéieren, fir datt mer och wierklech déi qualitativ héichwäerteg Offer am ëffentlechen Transport kréien, déi mer jo alleguerte gären hätten a brauchen?

Merci.

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Wilmes. An d'Wuert geet direkt weider un den honorabelen Här Max Hahn. Här Hahn, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Max Hahn** (DP).- Merci, Här President. Jo, mir wëssen alleguer, d'Mobilitéit ass a bleift e Chantier, e ganz grouss Chantier hei zu Lëtzebuerg, wann och e Chantier, un deem ganz vill geschafft gëtt. Infrastrukturtechnesch ass dat, wat an de leschte Jore geplangt an an dëser Chamber hei gestëmmt ginn ass, wuel eemoleg. A mir sinn och soubal net fäerdeg. Bis all déi Projeten, déi schonn decidéiert gi sinn, och ëmgesat ginn, wäert et, mengen ech, nach e bëssen daueren. Do derbäi kommen nach eng ganz Rei Projeten, déi nach net gestëmmt gi sinn an déi an der nächster Zäit sollen deposéiert ginn.

De Projet, ëm deen et haut geet, ass - jo, ech ginn et zou -, manner visibel, manner grouss. Et gëtt duerno näischt anzeweien. Mee dowéinst ass dëse Projet awer net manner wichteg. Effektiv kéint ee souguer soen, mir operéieren hei um oppenen Häerz vun der Mobilitéit hei am Land, vu dass et ëm d'Organisatioun an d'Opstellung vun der Verwaltung an dësem Beräich geet.

Als DP begreisse mir et, dass d'Kompetenze fir den ëffentlechen Transport op enger Plaz konzentréiert ginn. Mir sinn iwwerzeegt, dass op dës Manéier Ressourcë méi effikass agesat, Prozedure vereinfacht an Double-emploien evitéiert kënnen ginn. Et ass asoufern nëmmen e logesche Schrëtt, déi conceréiert Servicer ënner engem Daach ze vereenegen.

De Gesetzesprojet gesäit och d'Schafe vu verschiddenen neien Organer vir, wéi zum Beispill dem „Comité des usagers“ an dem Aarbechtsgrupp „Réseau RGTR“. A jo, wéi wichteg et ass, am permanenten Austausch mat de Leit ze stoen, besonnesch bei engem Sujet wéi dësem, dat brauch ech sécher kengem ze soen.

Den Här Minister huet jo an der leschter Zäit besonnesch am Kader vun der Neiorganisatioun vum RGTR kënnen de Bols vun de Leit a senge Versammlunge fillen an e weess dowéinst, dass dësen

Exercice absolutt noutwendeg ass. An dofir begreisse mir ganz kloer dës zwee nei Organer, fir kënnen den Uleiesse vun de Leit Rechnung ze droen, déi och tatsächlech all Dag mat deem liewe mussen, wat d'Politik, wat de Ministère, wat déi Verwaltungen dann decidéiert hunn.

Besonnesch am Fall vum RGTR fanne mir et wichteg, dass suivéiert gëtt, ob d'Reform dann och déi gewënscht Resultater mat sech bréngt oder ob plazeweis nach nogebessert muss ginn. Ech mengen, et ass evident, dass et bei esou engem komplexe Sujet wéi der Organisatioun vun engem ganze Busreseau, notament och am Zesummespill mat anere Verkéiersmëttel wéi dem Zuch, e bësse wäert brauchen, bis sech alles agespillt huet.

E weidert Element ass d'Schafe vun engem Service à la demande, Genre Ruffbus, deem mir natierlech net ofgeneigt sinn, wou et awer zu dësem Zäitpunkt schwéier ass, eppes dozou ze soen, well iwwert déi genee Modalitéiten nach näischt gewosst ass. Wann et awer sollt a Richtung vun engem Ruffbus goen, da fanne mir op alle Fall, dass sollt gekuckt ginn, fir mat de villen Offeren, déi et haut schonn um Gemengenniveau an deem Beräich gëtt, Synergien ze schafen, ze kucken, wat sënnavoll ass, an, jo, all Double-emploien ze evitéieren.

Besonnesch gëllt et ze evitéieren, dass esou e Service à la demande eng Konkurrenz fir de regulären ëffentlechen Transport duerstellt. E kéint héchstens complémentaire zu dësem sinn.

Här President, ech wéilt zum Schluss nach op ee Punkt agoen, deen eis als DP generell wichteg ass. Mir sinn der Meenung, dass virun allem am digitalen Zäitalter d'Donnéen den A an O vun enger effikasser Mobilitéitspolitik sinn. Déi nei Technologë ginn eis hei jo eng Rei Méiglechkeeten an de Grapp, fir e besseren Iwwerbléck iwwert d'Verkéierssituatioun aktuell an och iwwer laangfristeg Musteren ze ginn. Esou schafe mer déi néideg Viraussetzung fir d'Politik, fir engersäits de Besoin a Saache Mobilitéit op länger Dauer kënnen ze erkennen, ze anticipéieren an entsprechend dann och Decisiounen ze huelen.

Anerersäits gi mer dem Passagéier och kuerzfristig d'Méiglechkeet, seng individuell Mobilitéit besser ze organiséieren, wann en akkurat Informatiounen iwwert déi aktuell Situatioun zur Verfügung gestallt kritt. D'Kommunikatioun an d'Informatioun vum Passagéier sinn absolutt essenziell, fir dass dëse sech och selwer kann organiséieren a kucken, wéi en am beschte vun A op B ka kommen.

An dësem Sënn gesäit de Koalitiounsaccord jo och d'Schafe vun engem Observatoire de la mobilité vir, deen dofir zoustänneg wier an Zesummenaarbecht mat de verschiddenen Acteuren. Och d'Schafe vun der neier Verwaltung fir den ëffentlechen Transport ass en Deel heivunner an déi nei Administratioun wäert an deem Kader eng ganz wichteg Roll spillen. Denke mer un d'Mobilitéitsapp respektiv un de Site mobiliteit.lu. Dës si jo och vum Verkéiersverbond entwéckelt a bedriwwen ginn. Mir hoffen dowéinst, dass d'Schafe vun dësem Observatoire séier virueet, fir dass mer an dësem Beräich nach weider virukommen a och an deenen nächste Joren nach besser kënnen ginn.

Dëst gesot, bleift mir den Accord vun der Fraktioun vun der Demokratescher Partei ze ginn an lech villmools Merci ze soe fir d'Nolauschteren a last but not least dem Rapporteur Carlo Back villmools Merci ze soe fir seng zwee Rapporten, souwuel säi schrëffleche wéi säi mëndlechen. Merci.

■ **Une voix**.- Très bien!

■ **M. Fernand Etgen**, *Président*.- Merci villmools, Här Hahn. An ech ginn d'Wuert direkt weider un den honorabelen Här Dan Biancalana. Här Biancalana, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Dan Biancalana** (LSAP).- Merci, Här President. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, léif Kolleeginnen a Kolleegen, jo, opgrond vun der demografescher, wirtschaftlecher Entwécklung vun eisem Land a virun allem och aus Ëmwelt- a Gesondheetsgrënn, kuerz, och am Sënn vun eiser Liewensqualitéit soll a muss den ëffentlechen Transport eng ëmmer méi grouss Roll an eisen aldeeglechen Displacementer anhuelen a spillen.

De quantitativen a qualitativen Ausbau vum ëffentlechen Transport ass a war deemno ëmmer eng vun de politesche Prioritéite vun der LSAP. Dofir begreisse mer och ganz kloer dëse Projet de loi iwwert den Transport public, deen haut zur Debat an och zur Ofstëmmung steet.

Esougutt den Zuch- wéi och de Stroosseverkéier sollen a wäerten duerch déi nei Reegele verbessert ginn. An och meng Virriedner si jo drop agaangen. Ech wëll och vun dëser Plaz a vu menger Säit aus e grouss Merci soen un de Rapporteur, un de Carlo Back, fir säin exzellente schrëfflechen a mëndleche Rapport.

Jo, d'Zil vun der Fusioun vum Verkéiersverbond an der Direction des transports publics zu enger neier Administration des transports publics, vun der Zesummeleung vun de verschiddene Kompe-

tenzen a Ressourcen ass et, an esou kënn Den et och kloer am Exposé des motifs noliesen, duerch eng méi zentraliséiert Approche d'Effizienz an d'Kohärenz an d'Organisation vum öffentlichen Transport ze bréngen. De Modell vum Établissement public, ënnert deem de Verkéiersverband bis elo fonctionéiert huet, gëtt also ofgeschaaft.

Elo weess een awer och, dass et bei Fusiounen noutgedronge virun allem am Personalberäich zu gréisseren Ännerunge komme kann, fir de System u sech, mee awer och fir all eenzel Mataarbechterin a Mataarbechter. Dëst féiert dann och net seelen zu tëschemëschleche Spannungen an och emol zu Onzefriddenheeten. An um Niveau vum Gesetz soll dat jo och doduerch verënnert ginn, dass d'Salariée vum Verkéiersverband als *Statemployé*, als *Employé de l'État*, an déi nei Struktur iwwerholl ginn.

D'Interesse vum Personal vum Verkéiersverband, ëm déi 66 Fraen a Männer insgesamt, sollen esou garantéiert ginn an d'Acquisen, wat de Klassement an d'Echelonen ubelaangt, och respektéiert ginn. An ech mengen, dat ass ganz wichteg.

Fir d'LSAP ass et awer och gradesou wichteg, dass alles gemaach gëtt, fir dass aus organisatorescher Siicht an iwwert de Punkt vun de Karriären an de Remunerationen eraus alles drugesat gëtt, fir dës Transition awer och am Respekt vun all eenzelnem Mataarbechter a senger beruflecher Erfahrung, déi en huet, an och senge professionellen, mee och mënschleche Kompetenzen esou gutt wéi méiglech hinzekréien, fir datt dës esou matagebonne kënnen ginn.

Ech wéilt awer op dëser Plaz och nach en zweete wichtege Punkt an eisen Aen uschwätzen, an zwar ass et dee vun de Gemengen. Duerch d'Opléise vum Établissement public soll jo och de Verwaltungsrot opgeléist ginn, an et ass jo och schonn am Avis vum Syvicol ënnerstrach ginn, dass domadder natierlech de Risiko opkommen oder bestoe kann, dass d'Gemengen an déi dote Memberen deemno an deem Austauschprozess, an deem se waren, an deem Decisiounsprozess, un deem si mat bedeelegt waren, vill manner agebonne ginn. An dofir, mengen ech, ass et awer och wichteg, dass mer d'Gemege weider mat an d'Boot huelen ënnert där enger oder anerer Form, fir effektiv och fir si an Transportfroen déi Consultatioun sécherstellen, well si den Transport jo och deelweis mat organiséieren. An ech mengen, am Exposé des motifs kann ee ganz kloer erausliesen - an ech mengen, dat ass jo och e klore Statement -, dass d'Gemengen ee vun de véier Acteuren an der Mobilitéit sinn.

Well bon, leschten Enns kënnen déi virdrun ugeschwaten Objektiver vun Effizienz a Kohärenz nëmmen erreecht ginn, wann all déi implizéiert Acteuren zesummen un engem Strang zéien, dëst am Sënn vum öffentlichen Transport a vum Personal, am Sënn vun den Usageren, am Sënn vun der Ëmwelt an och domat am Sënn vun eis all an, last but not least, am Sënn vun den zukünfte Generatiounen.

An domadder ginn ech och den Accord vun der LSAP-Fraktioun. Merci.

■ **M. Fernand Etgen, *Président***.- Merci villmools, Här Biancalana. An ech ginn d'Wuert weider un den honorabelen Här Jeff Engelen. Här Engelen, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Jeff Engelen (*ADR*)**.- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kollegen, mat dësem Gesetz kënnt et zu enger Fusioun vum Verkéiersverband an der Direktioun fir öffentliche Verkéiersmëttel zu enger eenzeger Verwaltung, genannt Administration des transports publics. Dëst beinhaltet esougutt de Schinne- wéi och de Stroosstransport a soll och op där anerer Säit all déi EU-Virschäfte respektéieren, déi et an dës Beräicher gëtt.

D'ADR begréisst am Prinzip dës Fusioun zu enger eenzeger Verwaltung, wat dann hoffentlech och zu manner Schwieeregkeeten a méi Koordinatioun um Terrain soll féieren an och zu enger Vereinfachung.

Wat déi eenzel Servicer fir d'Bierger ubelaangt, do droe mer d'Hoffnung, datt dës bäibehale ginn a vläicht nach ausgebaut ginn. Mee op där anerer Säit soe mer och ganz kloer, datt d'Iwwergangphas intensiv geplangt soll ginn. Léiwer e Mount méi spéit, wa mer domat kënnen garantéieren, datt déi sougenannt Kannerkrankheeten op e Minimum reduzéiert ginn.

D'Organisation vum öffentlichen Transport bleift an der Hand vum Ministère, mee de Volet Rechter vun de Leit, also de Gäscht, geet bei de Ministère vun der Protection des consommateurs.

D'Chambre de Commerce begréisst dës Fusioun, mee op där anerer Säit huet d'Salariatskummer awer Bedenken, wat d'Rechter vun de Salariéen aus dem Verkéiersverband ubelaangt. Et sinn ëmmerhin eng 66 Leit, déi dat betrëfft.

Ech wier dann um Schluss ukomm. Ech géif dem Här Carlo Back en häerzleche Merci soe fir säi schrëftelechen a mëndleche Rapport an ech géif dann d'Zoustëmmung brénge vun der ADR zu

dësem Gesetz. An ech soen lech Merci fir Är Opmierksamkeet.

■ **Une voix**.- Très bien!

■ **M. Fernand Etgen, *Président***.- Merci villmools, Här Engelen. Da wier et um honorabelen Här David Wagner. Här Wagner, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. David Wagner (*déi Lénk*)**.- Merci, Här President. Deen heite Projet de loi ass u sech keen evidente Projet de loi. An ech muss och zouginn, datt mer als Lénk Sensibilitéit eis och e bëssen de Kapp zerbrach hunn, obwuel mer net Member si vun dëser Mobilitéitskommissioun, mee dat awer vu baussen och e bësse suivéiert hunn, wéi een dozou soll stoen.

Et kann ee wierklech dovunner ausgoen ..., a mir verstinn och d'Iwwerleeung vun dëser Regierung, fir justement den Ausbau vum öffentlichen Transport, wat keng einfach Saach ass a wou mer wëssen, datt et zu Lëtzebuerg wierklech néideg ass, fir deen ze vereinfachen, fir deen och méi effikass ze maachen, dat heescht och, fir dee kënnen ze zentraliséieren. An dohier kënnt dann eeben och dee Projet de loi, fir u sech de Verkéiersverband an déi aner Organer, den TICE an esou weider, ze zentraliséieren an enger Administratioun.

Wat mir och begrëissen! Et ass schonn e puermol gesot ginn, eng aner Administratioun, dat ass eideitig besser wéi en Établissement public. A mir sinn och frou u sech, datt och zougesot ginn ass, datt all déi Leit, déi bis elo fir déi aner Organisme geschafft hunn, och do sollen iwwerholl ginn. Ech mengen, dat ass natierlech richteg.

Also et ass e positiven Aspekt do vun enger besserer Koordinéierung. Et kann een natierlech soen, datt dat duerno och vum Minister ofhänkt. Soulaang een e Minister huet, deen awer den öffentlichen Transport héichhält - ech mengen, dat ass de Fall actuellement -, kann een éischer berouegt sinn. Wa mer eng Kéier en Autosfanatiker do setzen hunn, geet dat vläicht an eng aner Richtung. Mee bon, dat ass Politik. Dofir wielt ee jo och Leit an eng Chamber an déi maachen duerno eng Regierung. Bon.

Natierlech, et sinn awer och Schwieeregkeeten do. Ech mengen, den Här Wilmes huet dat jo awer och expriméiert. An dat kann een awer och novollzéien, well d'Zentraliséierung ka vläicht méi effikass sinn, mee dat heescht natierlech awer och, datt verschidde Regiounen vläicht kënnen vernoléisseg ginn an datt se net onbedéngt deementspreechend consultéiert ginn. A mir sinn awer och Unhänger vun enger Zesummenaarbecht, déi och op regionaler Basis berout.

Dat heescht, et sinn awer eng Partie Froen, déi ee sech stellt. An et muss een, wann een dee Wee geet vun där Administratioun mat dësem Projet de loi, och nach wierklech sécherstellen, datt d'Regiounen an d'Gemege och wierklech richteg kënnen matschwätzen a matkucken, wat geschitt.

Mam Marché européen, also der Ausschreiwung, där europäescher Ausschreiwung ... Bon, ech brauch et net ze soen, datt mir souwisou europäeschen Ausschreiwungen, zemools am Transport, guer net positiv géintiwierstinn, well mer net agesinn, wat dat soll bréngen, an datt dat natierlech wierklech eng Politik ass, déi dofir do ass, fir u sech Dumping ze bedreiwen. Dat ass eng gewollte Politik, déi och op europäeschem Niveau läit an déi natierlech an déi ganz falsch Richtung geet a wierklech net an déi Richtung geet vun engem integréierten öffentlichen Transport.

Bon. Elo si mer mat dëser Situatioun confrontéiert. Dat Beschit wier natierlech, wa mer dee ganze Busreseau an öffentliche Hand hätten. Zemools hautdesdaags, den öffentlichen Transport, net nëmmen d'Bunn, mee och d'Busser sollen an öffentliche Hand sinn. Ass dat net de Fall, ass dat net méiglech, da stellt sech d'Fro natierlech vun engem ganz seriöe Cahier des charges, deen een huet, wann een esou öffentliche Ausschreiwunge mécht. Dee kenne mer net onbedéngt. Mir ginn dovunner aus, datt dee Cahier des charges awer soll seriö ausgeschaft ginn, datt dat e seriöe Cahier des charges ass. Mee trotzdem hu mer wierklech e Problem, e prinzipielle Problem souwisou mat esou Ausschreiwungen.

Duerno nach eng kleng Fro: wat de Service à la demande ass. Bon, et soll e Service public sinn, wann ech dat richteg verstinn. Mee et sinn awer Froen opgeworf ginn, wéi dat soll fonctionéieren, ob en iwwerhaupt gratis ass, ab wéini e funktionéiert, ob et eng Masse critique gëtt. Et kann en interessante Service sinn, mee e muss natierlech öffentliche blieden, an d'Fro stellt sech dann eeben och, ob e vun der Gratuitéit profitéiert wéi de Rescht vun öffentlichen Transport hei am Land.

Deementspreechend, ech hunn lech et am Ufank gesot, hu mir eis et net einfach gemaach, wéi ee kéint do matstëmmen: Jo? Nee? Ech mengen, mir ginn éischer an déi Richtung fir ze soen, datt et kéint eng Verbesserung duerstellen. Et sinn e puer Froen, déi oppe sinn. Dofir géife mer éischer a Richtung goe vun enger Enthalung, vläicht éischer enger „positiver Enthalung“. Esou e Vott gëtt et net

hei an der Chamber, mee et dierf ee jo Saachen erfannen.

(*Hilarité*)

Mee mir wollten net onbedéngt dergéint goen an net absolutt derfir sinn. Ech soen lech Merci.

■ **M. Fernand Etgen, *Président***.- Merci villmools, Här Wagner. Leschten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Marc Goergen. Här Goergen, Dir hutt d'Wuert.

■ **M. Marc Goergen (*Piraten*)**.- Merci, Här President. Merci dem Carlo Back fir säi gudde schrëftelechen a mëndleche Rapport.

Fir eis Piraten ass d'Mobilitéit e Grondbedierfnis an eng Viraussetzung dofir, als Mënsch kënnen aktiv un der Gesellschaft deelzehuelen. Aus deem Grond ware mir schonns ëmmer fir de gratis öffentlichen Transport, fir esou alle Mënschen, och deenen, déi keen Auto hunn, d'Méiglechkeet ze ginn, sech an der Gesellschaft ze beweegen. Nëmme wie mobil ass, kann och d'Chancen an der Gesellschaft wouerhuelen.

Mat dësem Gesetz gëtt d'Mobilitéitsgesetz reforméiert an op deen neiste Stand gesat. Dat fanne mir natierlech eng gutt Saach, well fir de Bierger ass et méi einfach, sech an enger eenzeger Versioun vum Gesetz erëmfannen, wéi vun engem Gesetzestext an deen anere musse kucken ze goe fir ze wëssen, wat dann elo am Gesetz steet.

Mat deem heite Gesetz kommen awer och eng Rei Verännerungen. Zum Beispill gëtt de Verkéiersverband elo an de Ministère agegliddert, fir esou d'Aufgabe besser kënnen ze koordinéieren. Mir hoffen, doduerjer komme Verbesserungen, déi dës Changement fir d'Passagéier wäert mat sech bréngen, an dass d'Moosnam, déi de Staat jo awer Sue kascht, den öffentlichen Transport nach méi confortabel wäert maachen. Dat gëllt et, an der Zukunft dann ze gesinn.

Wa mer vum Confort fir de Passagéier schwätzen: D'Gemege solle méi agebonne ginn. Dat ass och eis Meenung. Et feelt awer, wéi berechtigterweis an eenzelnen Avisa gesot ginn ass, nach u Kloeerheet iwwert d'Kooperatioun mat de Gemengen.

Wat dat awer elo allgemeng ubelaangt, sou hate mir eng aner Lektür vum Text wéi verschidde Virriedner. Do gesäit een och heiansdo, dass een, wann een d'Gesetzestexter liest, eng aner Interpretatioun mécht. Mir sinn éischer der Meenung, dass, wann een zentralen Operateur do ass, et fir d'Gemengen herno vläicht méi einfach ass, fir hire Réseau an hire Service um Bierger auszubauen. Dat war elo emol eis Lektür vum Gesetz, woufir mir dat dann och begrëissen an eigentlech fir d'Gemengen e Virdeel dra gesinn hunn.

Mir fannen et och ganz gutt, dass d'Bushaisercher souwéi alleguerten déi eenzel Arrêten herno mat de Gemege wäerten ofgeschwat ginn, well op eenzelne Plazen am Land feelt et do nach u ganz gudde Méiglechkeeten.

A well ech nach e bëssen Zäit hunn: Ech hat och eng Kéier mam Här Minister explizitt ugeschwat an enger Kommissioun, wéi dat da wier, well mir jo awer och Bedenken haten iwwert d'Privatiséierung, mat den europäeschen Ausschreiwungen. An do ware mer ganz zefridden, wéi de Minister eis géantwert huet, dass eigentlech fir esou Syndikater wéi den TICE och an Zukunft kee Risiko wäert bestoen an dass dee ganz normal wäert kënnen weiderfunktionéieren, ouni dass de Risiko elo besteet, dass dee bei den Ausschreiwungen oder duerch soss iergendeppes herno eng Benodeelegung wäert hunn. Wat mir natierlech als Piraten deementspreechend begrëissen!

Mir wäerten och am Allgemengen d'Zoustëmmung zu dësem Gesetz ginn. Merci.

■ **M. Fernand Etgen, *Président***.- Merci villmools, Här Goergen. D'Regierung huet d'Wuert, den Här Mobilitéitsminister François Bausch.

Prise de position du Gouvernement

■ **M. François Bausch, *Ministre de la Mobilité et des Travaux publics***.- Merci, Här President. A merci allen Deputéierte fir hir Interventioun a virun allem och déi breet Zoustëmmung. Vläicht geléngt et mer nach duerch meng puer Äntwerten, och déi Lénk ze iwwerzeegen, mat derfir ze stëmmen.

Fir d'éischt emol zu där Fro, déi jo jiddweree beschäftegt, an dat verstinn ech och, zum Rôle vun de Gemengen, datt hei kéint e Risiko bestoen, loosse mer soen, fir d'Gemengen, datt se net méi genuch nogelauschtert krite an esou weider.

Bon, éischtens emol steet jo och am Gesetz preziséiert, an dozou stinn ech ganz sécher, datt d'Mobilitéit, wa mer déi wellen uerdentlech am Land organiséiert kréien, datt dat dann nëmme mat de Gemengen an net géint oder ouni d'Gemege geet. Dat schéngt mer evident ze sinn. Et gëtt keen ee Projet, deen ech de Moment maachen, wou ech net op iergendeng Gemeng ugewise sinn, datt déi mer hëllef an datt se mat derfir suergt, fir d'Bierger ze iwwerzeegen an esou weider, oder hiren eegene

Bäitrag leescht. An duerfir hunn ech iwwerhaupt keen Interêt dorunner als Minister, an d'Regierung och net, datt mer hei géifen eppes maachen oder eppes schafen, wou d'Gemengen net méi géifen agebonne ginn.

An ech muss och soen, ech sinn e bëssen erstaunt doriwwer, datt déi Suerg hei an deem Mooss opkënnt, well dat, wat mer hei maachen, am Endeffekt jo näischt Neies ass. Mir hu jo schonn eng änlech Verwaltung, déi och fir d'Mobilitéit zoustänneg ass, déi schonn zënter Joerzéngte besteet. Si huet, mengen ech, d'lescht Joer - wat war et? - 160 Joer kritt. Et ass déi eelste Verwaltung am Staat. Dat ass d'Stroossebauverwaltung. Am Fong ass dat jo och eng Administratioun, déi vill mat de Gemengen ze dinn huet duerch Staatsstroossen, Gemengestroossen, duerch Reglementer an esou weider. An ech mengen, et kann awer kee behaupten, datt dat eng Verwaltung wär, déi keen oppent Ouer hätt fir d'Gemengen!

Dat kënnt natierlech och emol vir, datt och do Konflikter entstinn. Mee dat ass mënschlech. Ech mengen, och d'Gemengen ënner sech si sech net ëmmer eens, géif ech soen. Mee a priori ass et awer eng Verwaltung, déi eng ganz gutt Zesummenaarbecht mat de Gemengen huet, kann ech awer soen. Ech mengen, do sidd Der awer bestëmmt all mat mer averstanen.

Ech kann lech och berouegen: Mir wäerte virgesinn, an där Verwaltung eng spezifesch Usprichpersoun ze schafen, déi fir d'Gemengen do ass, also dat heescht, déi d'Koordinatioun soll maachen, fir datt d'Gemege kënnen, wa se eng Doleance hunn oder een eppes brauch, direkt dohinner uruffen. An dee suergt dann derfir, datt entweeder eng Entrevue zustane kënnt oder e Gespréich, wat och ëmmer, wat muss sinn. Also ech mengen, datt dat heiten ënnert dem Stréch duerch de Fait, datt et zentraliséiert ass als eng staatlech Verwaltung, wou all d'Entitéite vun der Mobilitéit, wat de Staat ubelaangt, mat dra si vum Ministère, herno éischer - am Sënn, wéi och den Här Goergen et elo gesot huet - e Virdeel fir d'Gemengen ass, déi Zentraliséierung, wéi en Nodeel an deem Ganzen.

Dann zu där Fro mat der öffentliche Ausschreiwung vum RGTR, déi ass jo och vum Paulette (veuillez lir: déi ass jo och) hei ugeschwat ginn. Fir d'éischt ass emol ze soen, datt den RGTR - an dat wëll ech dem Här Wagner soen - zwar zum Deel vu private Gesellschafte fir de Staat gefuer gëtt, dat ass richteg. Bon, elo kann een doriwwer diskutéieren, ob dat gutt oder schlecht ass. Ech mengen, do gëtt et sécherlech verschidde Meenungen, déi ee kann hunn. Wat awer ass, dat ass, datt den RGTR als solche per se komplett an der Hand vum Staat läit, well et ass de Staat, deen d'Virgabe gëtt, dat heescht, deen decidéiert: Wou gi Strecke gefuer? Wéi gi se gefuer? Wat ass den Takt? Wat ass d'Qualitéit? Wat ass d'Material? Dat Eenzeit, wat nach derbäikënn, dat ass, datt d'Gemengen am Moment nach zoustänneg si fir d'Arrêten an den Uertschaften. Mee fir de Rescht ass et 100%eg Organisation vum Staat, also an deem heite Fall elo dann an Zukunft vun där heiter Administratioun.

An et ass och esou, datt de Staat et zu 100 % finanzéiert. Dat heescht, mir maache jo e Cahier des charges. Mir maachen zwar eng Ausschreiwung fir ze froen, wie fir eis firt, mee et ass de Staat, deen herno 100 % vun de Käschten dréit, inklusiv vum Busmaterial. Dat heescht, mir hunn en Afloss op d'Qualitéit vum Service, oder net en Afloss, mir decidéieren am Fong d'Qualitéit vum Service an esou weider an esou fort.

Bon, elo koum dat, datt mir hu missen eng europäesch Ausschreiwung maachen. Et war eng Demande do, ech menge vun der CSV, fir eng Kéier an der Kommissioun doriwwer ze schwätzen. Ech hunn dem President vun der Kommissioun gesot, dat kéint ech net. Ech kann net während enger Ausschreiwungsprozedur iwwert déi an der Chamberskommissioun schwätzen, wéi ech och net öffentliche kann driwwer schwätzen a wéi de Minister iwwerhaupt kee Recht huet, sech anzemësche während der Prozedur.

Ech soen lech awer: Dat ass esou gutt wéi ofgeschloss. Déi wäert an deenen nächste Wochen definitiv ofgeschloss ginn. A soubal se ofgeschloss ass, da komme mer awer natierlech ganz gären an d'Chamber an da wäerte mer lech éischstens soen, wat mer dann am Cahier des charges alles geschriwwen hunn, also wat mer verlaangt hu vun der Qualitéit an esou weider an esou virun. An da wäerte mer lech och d'Resultat matdeelen, wien dann déi Ausschreiwung do, oder déi Ausschreiwungen do, et ass jo net ee Pak ausgeschriwwen ginn, gewonnen huet.

Mir mussen natierlech ofwaarden, duerfir dauert et nach e bëssen. Wa mer elo den Zouschlag maachen, da gëtt et jo en Delai, wou Recoursméiglechkeete sinn. Alles dat musse mer ofwaarden, ier mer kënnen öffentliche schwätzen, wie wat kritt huet, an dann och an d'Chamber kënnen kommen.

Mee ech wëll lech awer domadder soen, an dat vläicht och, fir den Här Wagner ze berouegen: Och



souguer wann dat esou ass, huet d'Chamber en Droit de regard dorobber a ka kucken, wat mer maachen. An iwwregens decidéiert d'Chamber och, well et ass de Budget vum Staat, deen d'Chamber jo stëmmt. Do stinn d'Montanten dran all Joers, wivill mer ausgi fir de Finanzement vum RGTR. Dat heescht, et ass kloer alles ëffentlech-rechtlech organiséiert. An duerch dat Gesetz hei wäert dat éischter gestärkt ginn, déi Approche, wéi geschwächt ginn. An duerfir mengen ech, datt do och, wéi gesot, u sech kee Risiko ass.

Vläicht huet dat lech elo alles iwwerzeegt, fir Är Meinung ze änneren. Wann net, bon, ech soen awer nach eng Kéier Merci fir déi grouss Zoustëmmung.

■ **M. Fernand Etgen, *Président***.- Merci villmools dem Här Mobilitéitsminister François Bausch. D'Diskussioun ass elo ofgeschloss. Mir kommen elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7490. Den Text steet am Document parlementaire 7490°.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7490 et dis-pense du second vote constitutionnel

Fir d'éischt de Vote électronique fir déi perséinlech Stëmmen.

Duerno maachen ech den Appel nominal fir déi, déi wëllen e Vote par procuration ofginn.

Appel nominal (votes par procuration)

Domadder ass dëse Projet de loi mat 58 Jo-Stëmmen an 2 Abstentiounen ugeho.

Ont voté oui : Mmes Diane Adehm, Nancy Arendt épouse Kemp, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Paul Galles, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Georges Mischo, Mme Octavie Modert, M. Laurent Mosar, Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler et Michel Wolter (par Mme Martine Hansen) ;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel, MM. Frank Colabianchi, Fernand Etgen, Gusty Graas, Max Hahn, Mme Carole Hartmann, MM. Pim Knaff, Claude Lamberty et Mme Lydie Polfer (par M. Gilles Baum) ;

Mme Simone Asselborn-Bintz, M. Dan Biancalana, Mmes Tess Burton, Francine Closener, MM. Yves Cruchten (par M. Georges Engel), Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Claude Haagen, Mmes Cécile Hemmen et Lydia Mutsch ;

Mme Semiray Ahmedova, MM. Carlo Back, François Benoy, Mmes Djuna Bernard, Stéphanie Empain, Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Josée Lorsché et M. Charles Margue ;

MM. Jeff Engelen, Fernand Kartheiser, Fred Keup et Roy Reding (par M. Jeff Engelen) ;

MM. Sven Clement (par M. Marc Goergen) et Marc Goergen.

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

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

(Assentiment)

Et ass also esou decidéiert.

10. 7493 - Projet de loi relatif à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train

Mir kommen elo zum Projet de loi 7493 iwwert d'Transpositioun vun enger europäescher Direktiv am Zuchberäich. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeluecht. A wie kéint anescht Rapporteur si wéi den honorabelen Här Carlo Back? Här Back, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

■ **M. Carlo Back (déi gréng), rapporteur**.- Villmools merci, Här President, fir Är léif Wieder. Kolleeginnen a Kolleegen, jo, haut setze mer mat dësem Projet de loi ee weideren Deel vum véierte Paquet ferroviaire vun der Europäescher Unioun ëm, an zwar vum technesche Pilier. Dat sinn Dispositiounen an eisem Projet de loi iwwert d'Interoperabilitéit an d'Sécherheet vum Schinneverkéier

(M. Mars Di Bartolomeo prend la présidence.)

Derbäi kommen dann awer och nach Dispositiounen aus enger scho méi aler EU-Direktiv iwwert d'Zertifikatioun vun de Conducteurs de train an eng generell Iwweraarbechtung respektiv Refonte vun eiser nationaler Gesetzgebung an dëser Matière.

Et ass deemno e ganz techneschen Dossier. De Volet politique vun dësem véierten europäesche Gesetzespak am Schinneberäich hu mir iwwregens schonn am Mee 2019 votéiert an och domat ëmgesat. Dat ass d'Gesetz vum 6. Juni 2019 „relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire“.

Zënter ronn 20 Joer gouf op EU-Niveau versicht, de Secteur vum Transport op de Schinne souwuel fir de Wuerentransport wéi och fir de Personentransport mat Hëllef vun EU-Gesetzespäck aus Direktiven a Reglementer ëmmer méi breet opzemaache fir d'Konkurrenz. Dëst huet véier Paquet-ferroviäiré mat sech bruecht, wouvun dee véierten am Abrëll 2016 fir seng Partie technique respektiv aacht Méint duerno, am Dezember 2016, fir seng Partie politique op EU-Niveau adoptéiert gouf.

Mat der successiver Ëmsetzung vun dëser europäescher Gesetzgebung huet och eis national Gesetzgebung an engem reegelméissege Rhythmus geännert. Dëst huet mat sech bruecht, datt eis national Gesetzgebung schwéier liesbar gouf. Mam schonn ernimmte Gesetz vum 6. Juni 2019 gouf dofir och eis national Gesetzgebung am Schinneberäich op de Leescht geholl, fir eeben dës Lektür ze verbessern, eis Texter juristesch ofzesécheren an, le cas échéant, och nei ze strukturéieren.

A mam haitege Projet de loi gëtt dës generell Refonte vun eiser Schinnegesetzgebung elo weidergefouert.

Am Detail geet et deemno ëm d'Transpositioun vun der EU-Direktiv 2016/797 iwwert d'Interoperabilitéit am Kader vum Système ferroviaire an Europa, der EU-Direktiv 2016/798 iwwert d'ferroviaire Sécherheet an der EU-Direktiv 2007/59 iwwert d'Zertifikatioun vun den Zuchchauffeuren; dat sinn also déi Leit, déi mat Lokomotiven oder Zich um europäesche Schinnennetz furen. An, wéi gesot, et geet och ëm d'Weiderféiere vun der Refonte vun eiser nationaler Eisebunnsgesetzgebung.

Léif Kolleegen, Kolleeginnen, Här President, erlaabt mer, nach e puer Wuert zum historesche Kontext vun dësem véierte Paquet ferroviaire ze soen.

D'Ambitioun vun der EU resuméiert sech hei am folgende Saz: „vers un espace ferroviaire unique européen“. D'europäesch Politik betreffend den Transport op de Schinnen huet versicht, esou wéi et schonns an anere Secteure gemaach gouf, eng Harmoniséierung an eng Liberaliséierung vun dësem Secteur erbäizeféieren. Dëst soll realiséiert ginn iwwer eng Dynamiséierung vun dësem Transport-secteur, déi dra besteet, de Marché opzemaache fir méi Konkurrenz, an duerch d'Schafe vun engem europäeschen Transportsystem, genannt „espace ferroviaire“.

Dës Politik huet 1991 ugefaangen an engem Moment, wou, wéi Der all wësst, dësen Transportsystem esougutt national wéi och europäesch an engem schlechten Zoustand war. Eng éischt Direktiv hat d'Zil, den Entretien vum Eisebunnsnetz ze trenne vun der Exploitatioun vum Netz, wat also op de Schinne fiert.

1996 gouf dann en éischte Livre blanc publizéiert mam Titel „Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires“, mat deem d'EU-Kommissioun ugekënnegt huet, an Zukunft méi e breet a kohärent legislatiivt Arsenal op den Instanzewee ze bréngen, dat heescht, déi zukünfteg Approche mat besser openeen ofgestëmmte Gesetzespaqueten anzeféieren.

Den éischte Paquet ferroviaire, dat war 2001, deen huet de Wuerentransport, de Fret, liberaliséiert. E schreift och eng legal a fonctionnel Separatioun tëschent dem Gestionnaire d'infrastructure, also dem Schinnennetz, an der Entreprise ferroviaire vir, déi zoustänneg ass, Persounen oder Gidder ze transportéieren.

Den zweete Paquet ferroviaire ass vun 2004. Deen huet d'Liberaliséierung vum Giddertransport iwwert d'Schinnen nach méi wäit ausgebaut respektiv den internationale Giddertransport opgemaach fir d'Konkurrenz. Des Weidere gouf eng „Agence ferroviaire européenne“ kreéiert.

Dann den drëtten Paquet ferroviaire vun 2007, deen huet d'europäesch Schinnennetz fir d'Konkurrenz um internationale Reesenderservice opgemaach an huet de Cabotage agefouert. Cabotage heescht, datt d'Reesender kënnen an engem anere Land aus dem Zuch gelooss ginn oder erageholl ginn an datt dës Firma och muss kënnen Tickete fir dës Cabotagestrecken an engem anere Land verkafen. Dës Direktiv huet des Weideren och d'Rechter vun de Passagéier verstärkt.

Du gouf och op EU-Niveau de Besoin ëmmer méi akut fir eng Refonte vun zumindest deenen eelsten EU-Direktiven, déi dee Moment schonn esou dacks geännert gi waren, datt se ganz oniwiersiichtlech goufen. 2012 goufen dofir déi véier eelst Direktiven an eng eenzeg Direktiv fusionéiert.

Mam véierte Paquet ferroviaire vun 2016, ëm deen et jo haut geet, huet d'EU-Kommissioun d'Ambitioun, fir d'Qualitéit an d'Performancé vun den nationale Schinnentransportservicer, virun allem awer innerhalb vun dem ugestriefften Espace ferroviaire européen unique, ze verbessern. Dëse véierte Paquet soll mat sengen zwee groussche Voleten, dem Volet technique, dee mer haut also diskutéieren, an dem Volet politique déi lescht juris-

tesch, institutionell an technesch Hindernisser aus dem Wee raumen.

Elo e puer Erklärungen zu dësem Projet de loi:

Fir datt esou technesch Spezifisitéiten am europäesche Raum an de Länner ëmgesat kënnen ginn, brauch een Organisatiounen respektiv Strukturen, déi dat an d'Hand huelen a kontrolléieren. Dofir gouf eng „Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer“ an d'Liewe geruff souwéi och national Instanzen, déi zu Lëtzebuerg „Administration des chemins de fer“ heescht an dem Minister fir Transport ënnersteet. Dës europäesch Agence orchestréiert och dat technesch europäesch Reegelwierk a gëtt dobäi ënnerstëtzt vun enger nationaler Organisatioun.

Wéi gesot, dëse Projet de loi begräift dräi grouss technesch Kapitenen iwwer Interoperabilitéit, Sécherheet an Zertifikatioun vun deene Persounen, déi op dëse Gefierer an hirem Land, mee och am Ausland fuere sollen.

Ech erspueren lech hei a mengem mëndleche Rapport awer all déi technesch Detailler - dat sinn der eng jett -, op déi ech a mengem schrëftleche Rapport, deen lech all virläit, méi genee agaange sinn.

Et gouf och hei Avisa vu verschiddene Chamberen. D'Chambre des Salariés huet an hirem Avis vum 19. Dezember 2019 dovun profitéiert, fir hir Positioun zu der Liberaliséierung vum schinnegebonnenen Transport am Generellen ze argumentéieren an drun ze erënneren: D'Chambre des Salariés bedauert hei virun allem déi negativ Effeten op Sozial- a Sécherheetskonditiounen. Dann erënnert se drun, datt bis elo keng Evaluatioun vun den Effete vun der EU-wäiter Liberalisatioun gemaach gouf, kënn zur Konkusioun, datt d'Liberaliséierung net zu deenen erwënschte Resultater komm ass, a gëtt dofir och en negativen Avis zu dëser Direktiv a virun allem hirer Ëmsetzung an nationaalt Recht of.

Den Avis vun der Chambre de Commerce ass vum 4. Juni 2010. Den Avis vun der Chambre de Commerce gesäit dëse Projet de loi positiv a begréisst och ausdrëcklech de Volet „Refonte“ vun der aktueller Gesetzgebung am Sënn vun enger besserer Liesbarkeet. Dës Gesetzgebung géif dann och dozou bäidroen, d'Sécherheet um schinnegebonnenen Netz ze verbessern, dëst grad och am Kontext vun enger nohalteger Mobilitéit.

Den éischten Avis vum Staatsrot ass vum 26. Mee 2020. D'Kommissioun huet de Projet an hirer Sëtzung vum 17. September 2020 examinéiert an huet zwou Serië vun Amendementer gemaach. De Staatsrot huet dann an de Sëtzunge vum 1. Dezember a vum 19. Dezember Avis complémentaires zu dësen Amendementer adoptéiert an in fine och den Accord ginn.

An zu gudder Lescht huet eis Mobilitéits- an Travaux-publics-Kommissioun de finalen Text vum Projet de loi de leschten Donneschdeg, de 14. Januar 2021, an hirem schrëftleche Rapport festgehalen a recommandéiert der Chamber eebenfalls, den Accord zu dësem Text ze ginn.

Ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren a ginn och heimat dann direkt den Accord vun der grénger Fraktioun.

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance***.- Merci och dem Här Rapporteur. An d'Wuert huet deen éischten ageschriwwene Riedner, den honorabelen Här Serge Wilmes.

Discussion générale

■ **M. Serge Wilmes (CSV)**.- Merci, Här President. Ech maachen et ganz kuerz: Ech soe Merci dem Rapporteur a ginn den Accord vun der CSV-Fraktioun. Merci.

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance***.- Merci, Här Wilmes. Dann, nächste Riedner ass den Här Max Hahn.

■ **M. Max Hahn (DP)**.- Merci, Här President. Ech géif et och dobäi beloossen, fir dem Rapporteur Merci ze soe fir seng zwee Rapporten, säi schrëftleche wéi och säi mëndlechen. Ech mengen, et ass eng ganz technesch Matière. Felicitatioun, Dir hutt et ganz gutt fäerdegbruecht, eis dat ganz plausibel ze erklären! Dofir villmools merci.

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance***.- Merci och dem honorabelen Här Max Hahn. An dann hätt d'Wuert déi honorabel Madamm Cécile Hemmen.

■ **Mme Cécile Hemmen (LSAP)**.- Jo, merci, Här President. Merci och dem Rapporteur fir dee gudden schrëftleche Rapport an dee ganz gutt verständigleche mëndleche Rapport fir eng Matière, déi awer relativ komplizéiert ass. D'Attraktivitéit vum Zuch ze verbessern, ass eng kontinuéierlech Aufgab. An engem liberaliséierte Marché gëtt dat allerdéngs och net méi einfach.

Dat bedeit awer net, dass de Staat keng Verantwortung méi dofir dréit. Ganz am Contraire mussen mir och alles drusetzen, fir dee Spillraum, deen do ass, am allgemengen Interessi ze notzen. Bis elo huet d'Regierung dat nach ëmmer gemaach, an d'LSAP

ënnerstëtzt och weiderhin all Effort souwuel um nationale wéi och um internationalen Niveau, fir d'Qualitéit an d'Sécherheet vun der Bunn ze verbessern, de Service auszubauen a méi en héijen Undeel vum Transport vun der Strooss op d'Schinnen ze kréien.

Voilà, et wonnert keen, dass ech dann och heimat den Accord vun eiser Partei ginn. Merci.

■ **Une voix**.- Très bien!

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance***.- Merci och der Madamm Hemmen. Als Nächsten huet d'Wuert ee vun deenen zwee „Engelen“, an zwar de Jeff.

■ **M. Jeff Engelen (ADR)**.- Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, fir unzefänken e Merci dem Rapporteur, dem Här Carlo Back, fir säi schrëftlechen a mëndleche Rapport. Ech mengen, mir sinn hei op EU-Basis amgaang, lues a lues eis Eisebunns geschichten, eist Eisebunnsnetz ze harmoniséieren an déi richteg Richtung.

Mee wat awer elo nach feelt, an dat ass och meng Fro un den Här Minister: Bei dëser Harmoniséierung feelt elo a puncto Sécherheet onser Meinung no dat Wichtegst, dat ass beim Material an der Infrastruktur op länneriwwergräifendem Niveau. Ech mengen, do hu mer an deenen eenzelne Länner eenzel Virschreften, eenzel Akeef. An ech mengen, hei wier et am Interessi vun der Sécherheet och wichteg, datt mer géifen investéieren oder wéinstens emol harmoniséieren. An ech wollt duerfir froen: Lafen hei Diskussiounen, fir an déi Richtung ze goen?

An ech géif domadder ofschléissen a Merci soe fir d'Nolauschteren. An ech bréngen d'Zoustëmmung vun der ADR zu dësem Gesetz. Ech soen lech Merci.

■ **M. Mars Di Bartolomeo, *Président de séance***.- Merci dem Här Engelen. Als leschten agedroene Riedner hunn ech den honorabelen Här David Wagner. An ech iwwerginn d'Plaz erëm eisem President.

(M. Fernand Etgen reprend la présidence.)

■ **M. David Wagner (déi Lénk)**.- Merci, Här President. Jo, jiddweree fënnt dat gutt, datt d'Eisebunn liberaliséiert gëtt, an dëser Chamber. Dobaussen, mengen ech, manner.

Den Här Rapporteur, deem ech och fir säi Rapport felicitéieren - awer ech si guer net mat sengen Aussoen averstanen, dat kann e sech denken -, huet gesot, datt d'Chambre des Salariés u sech prinzipiell zu där Liberaliséierungspolitik vun der EU seet, déi awer och gedroe gëtt an déi ëmmer gedroe gouf vun de verschiddene Regierungen, datt déi näischt bruecht hätt. Am Géigendeel, et ass eng Politik, d'Liberaliséierungspolitik ass eng Politik, déi déi europäesch Bunn futtimécht. Wien hei erzielt, datt d'Liberaliséierung vun der Bunn zu méi Durabilitéit a wat och ëmmer géif féieren, zu enger besserer Bunn géif féieren, deen erzielt de Leit Geschichten.

Et gouf gesot, en Datum gouf genannt, 1991 ass et lassgaangen. Du wier alles ganz schlecht gewiescht. Natierlech, et kann een ëmmer alles verbessern! Et hänkt och nach vun de Länner of an der EU. Du war et nach net d'EU, 1991.

Mee et ass net wouer! An der Tëschenzäit huet d'Liberaliséierungspolitik an enger Partie Länner vun der EU d'Situatioun verschlechtert! Ech schwätze vu Frankräich zum Beispill, wat e ganz gudden Reseau hat, eng ganz gutt Qualitéit hat. Et huet och eppes domadder ze dinn, datt d'Eisebunner a Frankräich sech net gewärde gelooss hunn, wou ëmmer gesot gouf, si hätten vill gestreikt, mee si hunn en u sech verteidegt. Mee an der Tëschenzäit huet sech de Reseau och verklengert an net verbessert, op d'Käschte vu Leit, déi hu missen op d'Bunn ëmklammen.

De Marc Baum huet virdru vun engem Ennemi geschwat, dat ass de Klimawandel. Et ass genau dat. Mir sinn der Meinung och, datt den ëffentlechen Transport, vu datt den Haaptennemi de Klimawandel ass zurzäit, datt den ëffentlechen Transport eng vun deene beschte Waffen ass, an déi ee misst investéieren, fir deen Ennemi ze besigen. Mee den ëffentlechen Transport funktionéiert nëmmen, wann en 100%eg - 100%eg!- an ëffentlecher Hand ass, an net, wou gedriwwe gëtt, op Konkurrenz gesat gëtt amplaz op Zesummenaarbecht! Quitte datt et och eng Zesummenaarbecht op europäeschem Niveau gëtt. Mee net Konkurrenz, nëmmen Zesummenaarbecht kann eis weiderbréngen.

Déi aktuell Politik huet zurzäit alles futtigemaach a mécht nach weiderhin alles futti. Wien ass iwwerhaapt fir d'Liberaliséierung vun der Eisebunn? Ech kenne kee Mënsch, keen normale Mënsch op der Strooss, dee seet: „Et muss een onbedéngt d'Eisebunn liberaliséieren, da geet et besser!“

Wann een en normale Mënscheverstand huet, da seet ee keng esou Sätz! Dat si vläicht eng Partie Aktionären, déi ganz kloer Interessi hunn, fir u sech Profitter ze maache mat enger Eisebunn, déi mir historesch, d'Leit historesch opgebaut hu mat ëffentleche Gelder; eng Partie Politiker, déi einfach