



## Sommaire

- 6210 - Projet de loi portant exécution du règlement (CE) n°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers
  - Rapport de la Commission du Développement durable: M. Marcel Oberweis
  - Discussion générale: M. Eugène Berger, M. Fernand Diederich, M. Camille Gira
  - M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
  - Vote sur l'ensemble du projet de loi et dispense du second vote constitutionnel
- Interpellation de M. Gast Gibéryen sur la problématique du nombre important de faillites au Luxembourg (suite)
  - Vote sur la motion 1 (rejetée)
- 5331 - Proposition de loi sur les enquêtes parlementaires  
6240 - Proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés sur les enquêtes parlementaires
  - Rapport de la Commission des Institutions et de la Révision constitutionnelle sur la proposition de loi n°5331 et
  - Rapport de la Commission du Règlement sur la proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés n°6240: M. Alex Bodry
  - Discussion générale: M. Lucien Weiler, Mme Lydie Polfer, M. Félix Braz, M. Alex Bodry
  - Vote sur l'ensemble de la proposition de loi et dispense du second vote constitutionnel
  - Vote sur la proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés
- Interpellation de M. André Hoffmann sur l'évolution de la pauvreté et des inégalités sociales au Luxembourg ainsi que sur les politiques menées et à mener pour réduire cette pauvreté et ces inégalités
  - Exposé: M. André Hoffmann (dépôt de deux motions et d'une résolution)
  - Débat: M. Mill Majerus, M. Eugène Berger, Mme Vera Spautz, Mme Viviane Loschetter (dépôt d'une motion), M. Jean Colombero
  - Mme Marie-Josée Jacobs, Ministre de la Famille et de l'Intégration
  - M. André Hoffmann (parole après ministre)
  - Vote sur la motion 1 (rejetée)
  - Vote sur la motion 2 (rejetée), M. Jean Colombero (motive son abstention)
  - Résolution 1: M. André Hoffmann, M. Jean-Louis Schiltz, M. Jean Colombero
  - Vote sur la résolution 1 (rejetée)
  - Vote sur la motion 3 (rejetée)

Au banc du Gouvernement se trouvent: Mme Marie-Josée Jacobs et M. Claude Wiseler, Ministres.

(Début de la séance publique à 14.30 heures)

► **M. le Président.-** Ech maachen d'Sitzung op.

Als éischte Punkt hu mir haut de Projet de loi 6210, eng Direktiv iwwert d'CO<sub>2</sub>-Emissiounen vu Gefierer. D'Riedezäit ass hei nom Modell 1 festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: déi Häre Berger, Diederich a Gira. D'Wuert huet elo de Rapporteur vum Projet de loi, den honorabelen Här Marcel Oberweis. Här Marcel Oberweis, Dir hutt d'Wuert.

### 1. 6210 - Projet de loi portant exécution du règlement (CE) n°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers

**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **M. Marcel Oberweis** (CSV), rapporteur.- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Här Minister, de virleiende Projet de loi reit sech an déi Mesuren an, déi

d'Europäesch Unioun an der Lutte géint de Klimachangement an de leschte Jore lancéiert huet. Et gëtt dat europäescht Reglement 443 vum 23. Abrëll...

► **M. le Président.-** Ech géif lech bieden, nozelauschteren!

► **M. Marcel Oberweis** (CSV), rapporteur.- Merci, Här President.

...2009 an nationaalt Recht ëmgesat. Mat deem Reglement sollen d'CO<sub>2</sub>-Emissiounen vun den neien Autoe bis 2020 elo emol reduzéiert ginn, déi an der Europäescher Unioun immatrikuléiert ginn.

Dierf ech an deem Zesummenhang drop hiweisen, dass sech d'Europäesch Unioun d'Zil gesat huet, fir d'CO<sub>2</sub>-Emissiounen am Joer 2020 ëm 20% par rapport zu dem Joer 1990 ze reduzéieren?

Duerch dës Mesure gi souwuel déi europäesch wéi och déi net europäesch Constructeuren dozou ugehalen, d'Entwécklung vun neien Automobiler an dës Richtung virunzedreiw. Zur Informatioun soll gesot sinn, dass d'Autoe fir den Individualverkéier - dat sinn déi normal PKWen - ronn 12% vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen an der Europäescher Unioun ausmaachen. De gesamte Verkéier dréit zu ronn 27% vun den europäeschen Emissiounen bäi. D'Europäesch Unioun selwer ass awer nëmme fir 14% vun de weltwäiten Emissiounen responsabel.

Och wann an de leschte Jore scho vill Reduktiounsefforten ënnerholl goufen, esou ass dach de Montant vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen eropgaangen. Firwat? Ma well d'Zuel vun den nei ugemellten Autoe sech

permanent erhéicht. A well d'Europäesch Unioun e Virreider an der Lutte géint de Klimachangement ass - dat huet si op der Konferenz zu Cancún d'lescht Joer bewisen am Dezember -, setzt si op eng Strategie mat dräi Achsen. Dat sinn: déi fräiwëlleg Engagementer vun den Automobilconstructeuren, fir d'Emissiounen erofzesetzen, d'Sensibiliséierung bei de Clienten nach méi ze pousséieren an d'Promotioun mat Hëllef vu fiskaleschen Incitatiounen duerchzeféieren, fir dass da méi ëmweltfrëndlech Autoe kaaft ginn, dat heescht, dass d'Verbesserung vun der CO<sub>2</sub>-Bilanz gemaach ka ginn.

Dat ausgemaachtent Zil, fir dat...

► **M. le Président.-** Ech bieden lech wierklech, nozelauschteren!

► **M. Marcel Oberweis** (CSV), rapporteur.- Ma et ass jo keen, dee mam Auto heibanne fiert,...

(Hilarité)

...déi fueren alleguer mam Bus, duerfir interesséiert dat kee Mënsch heibannen.

Dat ausgemaachtent Zil fir 2012 ass eendeiteg: Et sollen Autoen op de Maart kommen - den europäesche Maart -, déi nëmmen nach e Mëttelwäert vun 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoussen. Well et nach vill Autoen am Individualverkéier gëtt, déi sécherlech méi wéi 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoussen, ass als Objektiv festgehale ginn, dass fir dat nächst Joer mat engem Emissiounsmëttelwäert vu ronn 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ze rechnen ass. Dat ass e Goal!

Dëst Reglement applizéiert sech nëmmen un déi Autoen, déi an der Europäescher Unioun eng éischt Kéier ugemellt ginn an déi och net an engem anere Land ausserhalb vun der Europäescher Unioun ugemellt woren. Doriwwer eraus fixéiert d'Reglement d'Objektiv, dass den Automobilpark am Joer 2020, also an néng Joer, am Duerchschnitt nach nëmmen eng Emissioun vu 95 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer opweisen dierf. Dat heescht, et ass e wäite Schrëtt ze maachen.

Wat d'Reglement 443 ubelaangt, esou besteet dat aus zwee Voleten. Deen éischte Volet fixéiert d'Emissiounsnorm, an dat sinn, wéi gesot, 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer. Dëse Wäert soll erreecht ginn, engersäits duerch d'Limitatioun vun den direkten Emissiounen op 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer, an déi aner 10 g duerch den technesche Fortschrëtt bei de Pneuen, bei der Klimatisatioun, duerch d'Elektronik an duerch déi agesate Materialien an der Konstruktioun.

Et muss awer ënnerstrach ginn, dass dëse Wäert vun 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer net als Riichtwäert fir den eenzelnen Auto ugewise gëtt. Villméi ass et e Referenzwäert fir déi gesamt Flott vun Autoen an der Europäescher Unioun. Jiddwer Constructeur muss a senger Fuerschung a Konstruktioun derfir Suerg droen, dass seng Palett vu verkaaften Autoen dëse Wäert als Zil huet.

Mir wësse jo awer allegueren, dass d'CO<sub>2</sub>-Emissioun vun engem Auto vu sengem Gewicht a senger Leeschtung ofhängeg ass, an duerfir hunn déi eenzel Constructeuren et méi oder manner schwéier, dës Ziler ze erreechen. A well déi kleng a méi liicht Autoen dëse Wäert méi schnell wéi déi schwéier Autoen erreechen dierften, duerfir gëtt eng Differenz tëschent eenzelnen Autosconstructeuren gemaach.

D'Reglement ënnersträicht, dass d'Constructeuren vu liichten Autoen ee Wäert vun ënner 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer, an déi Constructeuren vu schwéieren Autoen e Wäert vun iwwer 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer upeile sollen. Dee leschtgenannte Grupp, dee mat deene schwéieren Autoen, dierf sech duerfir an engem Pool zesummen - do sinn der dann, déi méi wäit scho sinn, anerer e bësse méi lues -, fir op dëse Wäert ze kommen.

Duerch dës Mesurë soll de Mëttelwäert vun 130 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer bis d'nächst Joer erreecht ginn, wuelwëssend, dass

d'Europäesch Unioun de Wäert vun 120 g duerch komplementär Mesuren erreeche wëllt.

Den zweete Volet gesäit Penalitéite fir déi Constructeuren vir, déi dëse Wäert dépasséieren. Dat heescht, et ginn déi gestrooft, déi manner gutt schaffen um Terrain. Dës Penalitéite fléissen an den europäesche Budget. Si sinn ofhängeg, éischstens, vun dem Dépassement a Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer; zweetens, der Zuel vu verkaaften Autoen, an drëttens, dem Präis vun dem iwwerschëssege Gramm CO<sub>2</sub>. An dëse Präis erhéicht sech am Laf vun de Joren: d'nächst Joer 20 Euro pro Gramm, am Joer 2013 35 Euro, am Joer 2014 scho 60 Euro an 2015 scho 95 Euro. Et gesäit een also, do ass eng ganz staark Mesure ageholl ginn, fir eben e Schrëtt ze maachen, dass d'Autoe méi emissiounsfräi ginn.

Et gesäit een, dass d'Europäesch Unioun eng couragéiert Ëmweltpolitik am Beräich vun der Automobilkonstruktioun propagéiert an déi aner op der Welt domadder wäert festleeën.

Et gëtt des Weidere festgeluecht, dass am Joer 2012 ronn 65% vun den nei ugemellten Autoen déi ugepeilten CO<sub>2</sub>-Emissiounen net dépasséieren dierfen. A bis zum Joer 2015, also a véier Joer, mussen dat dann 100% vun allen nei immatrikuléierten Autoe sinn. Dat ass eng Erausforderung fir d'europäesch Constructeuren.

Zur Informatioun: Am Joer 2010, also d'lescht Joer, sinn hei am Land 52.359 Autoen nei ugemellt ginn - tous confondus. Dovun hate ronn 32%, ëmmerhi 16.000 Gefierer, eng CO<sub>2</sub>-Emissioun vu manner wéi 120 g op de Kilometer. Et beweist also, et gëtt e gutt Stéck virugaange schonn. Et gesäit een, dass déi finanziell Ureizer vun der Regierung, wéi „CAR-e“, eng gutt Hëllef sinn.

E wichtege Punkt vun dem europäesche Reglement ass sécherlech dee vun der Öko-Konstruktioun, also ökologescher Konstruktioun vun Autoen. An hei setzt d'Europäesch Unioun an der Strategie 2020 ganz staark op d'Fuerschung an och op d'Innovatioun. Domat soll séchergestallt ginn, dass déi europäesch Constructeuren eng Nueslängt virun deenen anere Global Playere sinn a mir domat Automobilbau, déi ëmmer manner Emissiounen ausstoussen an domat och méi energieeffizient sinn an och e Stéck bäidroen zur Verbesserung vun der Nohaltegkeet.

Dat mécht Sënn, wann ee sech de Verbrauch vun Äerduelech pro Dag ukuckt: ëmmerhi ronn 88 Milliounen Fässer pro Dag. A wann ee weess a gesäit, wellech giganteschen finanziell Investitiounen gemaach musse ginn, fir ëmmer weider sichen ze goen, fir de wuessende Verbrauch ze decken, da weess ee jo, dass all d'Iwwerleeungen hei an déi richteg Richtung ginn.

Well d'Fuerschung an d'Innovatioun awer héich finanziell Engagementer verlaangen, ginn déi europäesch Constructeuren och ënnerstëtzt. Sou soll all Automobil, dat manner wéi 50 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ervirriift - dat sinn ënner anerem d'Elektroautoen -, ab dem Joer 2012 fir ronn 3,5 energieeffizient an emissiounsaarm Autoe gëllen, am Joer 2014 nach fir 2,5 Autoen an ab 2016 nëmmen nach fir een Automobil.

Et geet een dovun aus, dass d'Entwécklung vun Elektroautoen ganz staark an den nächste Jore wäert virupousséiert ginn. Vläch misst een hannerfroen, ob déi aktuell finanziell Subventioun vu ronn 3.000 Euro fir en Elektroauto nun dach par rapport zum Präis vu 40.000 Euro net misst eventuell gehéicht ginn. Ech huelen d'Beispill Japan: 10.000 Euro, a Frankräich 5.000 Euro. Vläch missten déi staatlech Verwaltungen an eis Gemengen, déi esou ëmweltfrëndlech wëlle sinn, mat guddem Beispill virgoen.

(Interruption)

Merci fir den Awand.

Dat géif sécherlech och d'Produktioun vun nohaltegem Stroum hei am Land weider ënnerstëtzen, an an Europa och.





Ee Punkt awer, deen an der Chambers-kommissioun fir nohalteg Entwécklung fir eng Diskussioun gesuergt hat, ass de Volet vun den Automobiler, déi mat Ersatz-brennstoffer, mat sougenannten Agri-Carburantë gefiddert ginn. Déi aktuell Autoen, wéi mir se haut fueren, gi jo zum gréissten Deel mat fossile Brennstoffer geliwwert a gefuer. D'Europäesch Unioun wëllt awer dee Schrëtt goen, fir Agri-Kraaftstoffer anzesetzen. Sou soll zum Beispill Ethanol aus Zockerrouer gewonne ginn an domat als Zousaz bäigemëscht ginn. Genau wéi Palmuelech. Mä doriwwer kéint een eng ganz Stonn diskutéieren.

Bis 2020 wëllt d'Europäesch Unioun ronn 10% vun de fossile Brennstoffer duerch sougenannten Agri-Carburanten ersetzen. Et ass awer gewosst an net nei, dass Agri-Carburant vum der éischter Generatioun, déi aus lesswuere produzéiert ginn, net agesat dierfe ginn. Et ka jo net sinn, dass mir eis den Individualverkéier nach ëmmer leeschte kënnen, wann aner Mënschen ons mat engem eidele Mo nokucken. Dat bréngt déi sécherlech zur Roserei.

Dierf ech ervirhiewen, dass vill Produkter fir d'Ernierung vun de Mënschen elo schonn an d'Produktioun vun Agri-Kraaftstoffer fléissen? Déi direkt Konsequenz ass d'Uklamme vun de Präisser fir dës lesswueren an déi sozial Spannungen, wéi mer se schonn 2008 gesinn hunn an haut erëm erliewen.

Et soll duerfir - an d'Europäesch Unioun ënnerstëtzt dat jo och - villméi d'Fuerschung vun den Agri-Kraaftstoffer vun der zweeter Generatioun virugedriwwen ginn. Dat si Stoffer, déi aus de Reschter vun lesswueren oder aus schnell wuessende Planze produzéiert ginn.

Fir dës ambitiéis Ëmweltziler am Beräich vun den Agri-Kraaftstoffer ze erreechen, dierfe sech awer déi europäesch Constructeuren an engem Pool zesummeschléissen, fir esou d'Fuerschung an d'Innovatioun virunzedreiwien a se besser ze koordinéieren. An dat schaaft jo och bestëmmt weider honnerten an dausenden nei dauerhaft Aarbechtsplazen.

De leschte Punkt vun dem europäesche Reglement gesäit Penalitéite vir, déi d'Constructeuren an den europäesche Budget bezeuele mussen, wa si géint dës Virschreite verstoussen. Dës Penalitéiten hänke vun dem Dépassement iwwert déi festgesaten Norm of a wuessen am Laf vun de Joren.

Ouni an déi relativ komplex opgestallte mathematesch Formelen anzegoen, déi dës Penalitéite berechnen, sief drop higewisen, dass déi scho 95 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub> am Joer 2019 bedroen. Dat heescht, d'Constructeuren hunn all Interesse, esou schnell wéi méiglech Autoen ze entwéckelen, déi manner CO<sub>2</sub> ausstousen.

Fir dës Entwécklung awer seriö ze kontrolléieren, sinn déi eenzel Memberlänner opgefuerdert, och déi keng Constructeure bei sech hunn, e regelméisseg Suivi vun den Acteuren um Terrain ze maachen an déi Resultater dann op Bréissel ze mellen.

Den Avis vum Statsrot vum 12. Oktober d'lescht Joer hat keng Objektiounen, esou dass de Rapport an der Kommissioun den 12. Januar dëst Joer ugeholl konnt ginn, majoritär.

A mat deenen Detailer hei, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Här Minister, wëll ech den Accord vun der CSV era-bréngen a soe Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Ech soen dem Här Oberweis Merci. Als éischte Riedner ass den Här Eugène Berger agedroen. Här Berger, Dir hutt d'Wuert.

#### Discussion générale

► **M. Eugène Berger (DP).** - Merci, Här President. Ech wëllt och direkt dem Rapporteur, dem honorabelen Här Oberweis, Merci soe fir säin ausféierleche Bericht respektiv och seng puer Remarquen, déi en nach iwwert de strikten Text vum Reglement eraus gemaach huet. Ech wäert där och e puer maachen, a mir wäerten eis do net ze wäit aus de Féiss leien.

Ech mengen, wann een den Text vum Reglement kuckt, da kann ee sécher mat den Ziler d'accord sinn, déi drastinn. Et geet

ëm d'Reduzéierung vun den CO<sub>2</sub>-Emissiounen bei den Autoen, déi jo an Europa an och weltwäit ee vun den Haapt-... oder de gréissten Deel, géif ech soen, vun den Zäregaser bäidroen. An déi Mesuren hei, déi reie sech an déi europäesch Efforten an am Beräich vum Klimaschutz. Meng Fraktioun kann also och prinzipiell den Accord zu dësem Projet ginn.

Ech wëllt awer dann och nach e puer Remarquen zu deem Text maachen. Op den éischte Bléck ass jo Lëtzebuerg net direkt vun dësem Reglement beträff, well et jo hei ëm d'Autosproducteure geet. Déi mussen kucken, datt se hir Flotten, déi se produzéieren, esou bauen, datt se an der Moyenne an den nächste Joren 130, 120 Gramm CO<sub>2</sub> op 100 Kilometer sollen erreechen, a vu datt mir jo keng Autosproducteuren hei zu Lëtzebuerg hunn, si mer also och an deem Sënn net direkt concer-néiert.

Trotzdem soll eis den Dossier awer net egal sinn, well et hei jo ëm europäesch Beméiungen am Beräich Klimaschutz geet, wou mer jo do zesumme mat all deenen europäesche Länner an deemselwechte Boot sëtzen.

Bon, vu datt jo och Lëtzebuerg e Land ass, wou pro Kapp, oder proportional gesinn, ganz vill Autoe verkaaft ginn, wäerte mer also och an Zukunft op eng gewëssen Aart a Weis dovunner profitéieren, datt mer elo op dem Marché ëmmer méi ëmweltfrëndlech Gefierer wäerten ze kafe kréien.

An deem Kontext kann ee sech dann och froen, wéi sënnavoll et dann nach elo oder an Zukunft ass, fir Primé vum Genre „CAR-e“ oder „CAR-e plus“ auszebezuelen, wa jo kuerzfristeg déi meeschten Autoen déi Normen als Standard hunn, fir déi een also elo nach eng Prime wäert kréien. Do misst een dat dann also och iwwerdenken.

Well et ass jo och esou, d'Experten, déi hunn nogerechent, datt déi Primen aus der Siicht vum Ëmweltschutz am Endeffekt éischter negativ sinn a se primär eng wirtschaftlech Ennerstëtzung fir den Automobilssektor sinn. Dat soll een dann och eigentlech kloer soen, an datt een dann u sech d'staatlech Bähëllefën éischter als esou eng Hëllef gesäit, an net onbedéngt do de vermeintlech grénge Mäntelchen iwwert déi Primen ëmhänken.

Egal, wann een esou Primen ausbezuelt, Här President, da muss een awer virun allem och kucken, datt déi de Leit, déi dovunner ausginn, datt se esou Primé schnell ausbezuelt kréien, dann och mat Zäit ausbezuelt ginn an deenen Délais raisonnables. Et ass awer gewosst, datt méttlerweil iwwer 3.000 Primen - ech weess de genaue Chiffer elo net; et kënnen elo scho vläicht 4.000 Primé sinn, oder 5.000 Primen - vum leschten Autofestival nach ëmmer net ausbezuelt sinn, an elo kommen erëm neier derbäi.

Dat heescht, mir kommen hei an eng Situatioun, wou immens vill Leit op hir Sue waarden, fir déi Prime, ob se elo ekologesch ass oder net, ze kréien. Et wier gutt, wann do ganz schnell Remedur géif geschafte ginn.

Ech hat och eng Question parlementaire an deem Kontext gestallt, wou ech nach keng Äntwert drop krut. Mir haten éischt Elementer an der Kommissioun kritt, an ech waarden da gespaant drop, fir genau d'Chifferen ze héieren, wéi vill Primen nach net ausbezuelt sinn, a wéi d'Regierung dee Mëssel an de Grëff wäert huelen.

Bon, och wann ee ka begrëissen, datt d'Normen ëmmer méi streng bei den CO<sub>2</sub>-Emissiounen bei den Autoen ginn, muss ee sech froen, ob se am Endeffekt wierklech duerginn, fir effikass eppes géint de Klimawandel ze bewierken. Well wann op där enger Säit zwar d'Autoe méi streng Normen hunn, déi och kënnen erreechen, an op där anerer Säit awer ëmmer méi Autoe verkaaft ginn, dann hieft sech dat am Endeffekt e bëssen op. Dann ass et en Nullsummenspiel, wat d'CO<sub>2</sub>-Emissiounen ubelaangt.

Ech mengen, déi méi streng Normen... Dat ass och e bëssen esou... Dat berouegt dann dat kollektiivt Gewëssen. Da seet ee sech: „Mir hunn eppes fir de Klimaschutz gemaach“, mä et muss ee wëssen, datt dat awer net de leschten technologesche Stand ass, datt een do also nach muss wei-

der dru schaffen, entweder fir déi Norme méi erofzekréien, respektiv datt een och drun denkt, fir awer an aner Technologie weider ze investéieren. Ech denken do besonnesch un den Elektroauto.

Och dierf esou en Erofsetze vun den Normen net dovunner oflenken, datt mer an Europa, hei zu Lëtzebuerg nach ganz vill Effortë musse maachen, zum Beispill am öffentlechen Transport. Och dierfe se hei zu Lëtzebuerg net dovunner oflenken, datt mer nach ganz vill Effortë musse maachen, fir eis Kyoto-Ziler ze erreechen. Well och do ass nach wie vor bei eis hei zu Lëtzebuerg den Transportsektor deen Deel oder dat Element, wat am meeschten an eiser Bilanz nidderschléit.

Mir müssen awer och - dat wëll ech nach eng Kéier kuerz erënneren - versichen eis Hausaufgaben hei zu Lëtzebuerg ze maachen, amplaz zum Beispill Wandmillen a China oder Assainissementer vun Haiser a Lettland ze finanzéieren. Dat si schlecht investéiert Suen, well een domadder iwwerhaapt näischt fir de Klimaschutz hei zu Lëtzebuerg mécht a well een domadder Handwierker am Ausland bezilt, amplaz déi Suen hei eise Betriber zoukommen ze loossen, fir datt mir hei och da kënnen eppes fir de Klimaschutz maachen.

Här President, mir bewegen eis bei dësem Reglement also am Kader vun den europäeschen Efforten am Beräich Transport, fir do d'CO<sub>2</sub>-Emissiounen ze reduzéieren. Duerfir wëllt ech nach eng lescht Remarque maachen, déi och an déi Richtung geet vun deem, wat den Här Oberweis gesot hat.

Dat ass jo dat: Op där enger Säit begrëisse mer, datt Effortë gemaach ginn, fir méi reduktiounsarm Technologien ze kréien; op där anerer Säit hu mer awer dann Initiativen op europäeschem Plang, mat deenen ee wierklech Schwierigkeiten huet, ënner anerem déi - et ass och scho virun erwähnt ginn -, datt do déi Virgab ass, fir méttelfristeg - ech géif scho bal soen, kuerzfristeg, wann een d'Evolution vum Klima an dem Zäreneffekt ukuckt -, kuerzfristeg do dann eng obligatoresch Baimëschung oder Consommation vun 10% vun deem sougenannte Biofuel wëllt erreechen.

Biofuel, dat ass gären an deene leschte Méint a Joren als Solutioun vum Transportberäich duergestallt ginn. Et ass awer éischter eppes, wat sech als Mogelpackung erweist. Ech hat schonns bei eise Débat iwwert de Plang vun den erneierbaren Energie kuerz drop higewisen, einfach nëmmen, fir ze soen, datt de Biofuel no den neisten Erkenntnisser kaum, wierklech kaum positiv op de Klimaschutz awierkt.

Au contraire, duerch zum Beispill d'Ofholze vu grouse Bëschräich haaptsächlech och an den Drëttweltlänner ginn do dann déi CO<sub>2</sub>-Réservoirs zerstéiert. Et ginn Energieplanzen ugebaut.

An och virun allem muss een drun denken, datt sech do ganz vill negativ sozial Auswirkungen an den Drëttweltlänner bemierkbar maachen, well gewosst ass, datt déi méi prekär Landbevölkerung dann oft an deene Produktiounen vun deene grouse Produzente schaff. Déi hu ganz schlecht Aarbechtskonditiounen. Déi ginn zum Deel ausgebeut. Dat ass also och kee Fortschritt am soziale Beräich, wou dann eigentlech och Problemer vum Klimaschutz op déi Drëttweltlänner ofgewälzt ginn.

Et wier also och néideg, an dat ass wierklech och den Opruff, Här President, un d'Regierung, wann deen Dossier zu Bréissel diskutéiert gëtt, datt do och déi lëtzebuergesch Regierung sech wierklech derfir asetzt, datt mer erofkomme vun där Schinn vum Biofuel an datt mer do aner Solutiounen fannen.

Wéi gesot, dës Remarquë gemaach, kann ech awer den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet abréngen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. le Président.** - Merci dem Här Berger. Als nächste Riedner ass den Här Diederich agedroen. Här Diederich, Dir hutt d'Wuert.

► **Une voix.** - Wat ass mam Agrarcenter?

► **Une autre voix.** - Mir sinn amgang ze spueren.

(Interruptions)

► **M. Fernand Diederich (LSAP).** - Här President, Här Minister, Dir Dammen an Dir Hären, d'Reglement vum Europaparlament a vum Conseil, dat duerch dëse Projet de loi an d'nationaalt Recht ëmgesat gëtt, schreift sech an de Gesamtobjektiv vun der Convention-cadre vun de Vereenten Natiounen iwwert de Klimawissel an.

D'Strategie, déi um communautären Niveau ausgeschafft ginn ass, begräift den europäeschen Engagement fir d'Zäregase-missioune bis 2012 am Verglach zu 1990 ëm aacht Prozent ze reduzéieren souwéi d'Aktivitéiten an der Recherche souwéi an der Entwécklung ze verstärken, wat d'Reduzéierung vum Verbrauch a vun den Emissiounen ubelaangt; besonnesch bei de Privatautoen, déi 12% vun allen CO<sub>2</sub>-Emissiounen an Europa ausmaachen.

Aus dem Exposé des motifs geet ervir, datt trotz alle Beméiungen den Niveau vun den Emissiounen gestiegen ass, duerch d'Uwuesse vum Fierpark, wou mir hei zu Lëtzebuerg wuel dat beschte Beispill sinn.

Déi Initiative vun der Europäescher Kommissioun berouen op dräi Pilieren:

Éischters, d'Autohersteller sinn all beméit an engagéiert, de Verbrauch vun hire Modelle souwéi d'Emissionenwäerter ze reduzéieren, fir op dem europäesche Maart kompetitiv ze sinn; wou jo och bekanntlech d'Produzenten ausserhalb vun Europa eng grouss Konkurrenz fir si duerstellen. D'Informatioun vum Consommateur, dem potenzielle Client, muss nach verbessert ginn.

Haut scho sinn awer an de Garagen an an de Point-de-venté fir déi eenzel Modeller Étiquett virgesinn, déi Indikatiounen liwweren iwwert de Spritverbrauch op 100 Kilometer an d'CO<sub>2</sub>-Emissionenwäerter a Gramm pro Kilometer. Ausserdeem bidden d'Lëtzebuergesche Kontrollstatiounen Informatiounsmaterial. Awer och an der Press an um Internet fënnt een all néideg Informatiounen.

All dës Beméiungen, fir de Consommateur objektiv ze informéieren, stoussen awer op eng ganz aggressiv Publizitéit, déi, iwwer all ökologeschen ökonomeschen Iwwerleeungen eraus, de potenzielle Keefer mat aneren Argumenter ze iwwerzeegen versicht. Den Auto gëtt duergestallt als e Spaassfaktor. Betoont ginn d'PS-Zuel an d'Spëtzegeschwëndegkeet, d'Sportlechkeet vun eenzelne Modellen, wat besonnesch der Jugend gutt gefält. Den Auto kann duerch all méiglech Accessoires ganz individuell ausgestatt ginn an ass fir vill Leit ee wichtege Statussymbol.

Net onwichtig sinn awer och déi finanziell Méiglechkeeten de potenzielle Keefer souwéi déi allgemeng ökonomesche Situatioun am Land. Ass de Client an der Lag, sech säi perséinleche Wonsch ze erfüllen, ouni op finanziell Virdeeler ze uechten? Ech erënneren do un eng Publizitéit op Télee Lëtzebuerg, mengen ech, wou och een Auto virgestallt gëtt an da kënnt d'Koppel erëm no der Fahrt an da seet se: „Wat kascht en dann?“ Da seet de Vendeur „esou vill“, an da seet d'Madame: „Oh neen, nëmmen esou bëlle!“ Dann ass et näischt fir eis.“ Ech mengen, dat ass d'Beispill, wat ech wollt soen, datt vill Leit net interesséiert sinn, wann den Auto net deementsprechend kascht.

Trotzdem sinn déi fiskaleschen Ureizer, déi de Stat bitt, wichteg an hunn de Prozentsaz vun deenen Autoen, déi dorënner fallen, klammeloos. Bis den 31. Juli 2011 kann ee beim Kaf vun engem neien Auto d'Prime „CAR-e“ vu 750 Euro kréien, bis zu engem Emissionenwäert vu maximal 110 Gramm um Kilometer. Datselwecht gëllt iwwerens bis 160 Gramm, och fir d'Familien nombreuses bei sechs Persounen, fir kierperlech behënnert Leit a fir Hybridgefierer a Gefierer, déi mat Gas bedriwwen sinn. Bei engem maximalen Emissionenwäert vun 100 Gramm pro Kilometer gëtt d'Prime verduebelt op 1.500 Euro.

Just eng Zuel iwwert de Prozentsaz vun den neie Ween bis 120 Gramm um Kilometer: Am Joer 2007 woren dat 11,9%; an am leschte Joer - 2010 - 31,7, also bal all drëtte Won. Den Ureiz vun de fiskaleschen





Mesurë wäert sécher hei en Deel derzou bäigedroen hunn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, Här Minister, den Autofestival schéngt jo, éischten Aussoen no, gutt gelaf ze sinn. Mir mussen elo ofwaarden, a wat fir eng Richtung e sech entwéckelt huet. De Rapporteur ass a sengem schréfflechen a mündleche Bericht op all déi wichteg Punkte vum Projet de loi agaangen, deen op communautärem Plang fir eng Reduktioun vun den Emissiounen fir all Automobilproduzente suergt, souwéi op d'Exekutioun vun dese Bestëmmungen och hei zu Lëtzebuerg agaangen. Ech wëll him do Merci soe fir seng Aarbecht.

D'LSAP-Sektioun begrüsst all dës Bestriewungen am Hibleck op eng Verbesserung...

► **Une voix.**- Fraktioun.

**(Interruptions)**

► **M. Fernand Diederich** (LSAP).- D'LSAP-Fraktioun begrüsst all dës Bestriewungen am Hibleck op eng Verbesserung vun der aktueller Entwécklung am Automobilsektor. An ech ginn heimat den Accord vun dëser Fraktioun zu deem Projet.

Merci.

**(Interruptions diverses)**

► **M. le Président.**- Merci dem Här Diederich. Als nächste Riedner ass den Här Camille Gira agedroen. Här Gira, Dir hutt d'Wuert.

► **M. Camille Gira** (déi gréng).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, jo, tatsächlech den Autofestival ass eriwuer. Wann een d'Echoen esou héiert, da war et jo anscheinend e super Joergang, vläicht souguer nach besser wéi de Rekordjoergang 2008. Mä net nëmmen dat, anscheinend net nëmmen d'Zuel vun de Verkeef ass an d'Luucht gaang, och d'Mëttelklassautoen, ob wou d'Kris eriwuer ass, zéien erëm un.

D'Garagisten an d'Autohändler freeë sech also. Dat ass och verständlech aus hirer Siicht an och legitim aus hirer Perspektiv. Mä eigentlech, léif Kolleginnen a Kollegen, dachert soss kee sech freeën. Oder freet et lech, Här President, dass deem nächst nach méi Autoen nach méi CO<sub>2</sub> zu Lëtzebuerg wäerten émettéieren? Oder sidd Dir frou, dass nach méi Autoen d'Stroossen zu Lëtzebuerg verstoppe wäerten?

Oder kënnt Dir lech freeën, dass nach méi Haushalter mat klengem Revenu dem Harcèlement publicitaire vun de leschte Wochen net widderstoe konnten a vläicht ze vill e groussen Auto fir hir Verhältnisse mat engem dach ganz bëllege Prêt finanzéieren, wat ganz oft - an dat confirméiere Leit, déi am soziale Secteur aktiv sinn -, léif Kolleginnen a Kollegen, en éischte Schrëtt an d'Iwwerschëldung ass? Et passt also ganz gutt an d'Thema, wat mer herno haut de Mëtten nach wäerten debattéieren.

déi gréng, Här President, kënne sech also net freeën iwwert d'Evolution, déi bei deem Autofestival war. A wann een dat objektiv kuckt, ass dat eigentlech eng Faillite-erklärung vun der Mobilitééitspolitik och alt erëm vun dëser Regierung. Well et muss ee jo da feststellen, wa sech déi Zuelen do confirméieren, de Message ass nach net usazweis bei de Leit ukomm, dass mer a Richtung vun enger anerer Mobilitéit musse goen.

Mä, Här President, wonnert dat lech, dass dee Message bei de Leit nach ëmmer net ukomm ass? Wonnert dat lech, wann ee gesäit, dass den Tram nach ëmmer net an dréchenen Dicher ass, wann d'Zich zu de Spëttestonnen iwwerfëllt sinn, wann Busse mat den Autoen am Stau stinn a wann ee wuel 3.000 Euro fir en Elektroauto kritt, awer net een Euro fir en Elektrovélo?

Wonnert dat lech, Här President, wann, no enger zaghafter Reform vum Här Lux, wat d'Autosteier ubelaangt, näischt méi no-kënnt, wann d'Regierungserklärung kee Wuert seet iwwert d'Besteuerung vun de Betribsautoen?

Eng kleng Klammer: Déi Pressekonferenz, déi déi gréng virun een, zwee Joer emol gemaach haten, schéngt dann emol zumindest derzou bäigedroen, dass ee Phenomeen gestoppt gëtt, dass d'Leit no dräi Joer esou e Betribsauto fir en Apel an e Stéck Brout ofkafen an eigentlech net der Steierverwaltung de reelle Wäert erklären.

Mir hunn dat emol ausgerechent. A wa mer elo d'Zuele gesinn, déi d'Steierverwaltung un d'Fiduciairen erausginn huet, kann et sinn, dass mer eis hei während annerhallwem Joer an der Tripartite d'Käpp ageschloen hu fir 50 oder honnert Milliounen Euro, mä dass ee kann dervun ausgoen, wann een déi Zuele gesäit... Ech soen lech eng Zuel: 2007 waren 43% vun allen ugemellten Autoen där doter Betribsautoen. A wann een dat héichrechent, wat d'Steierverwaltung elo un d'Fiduciairen erausginn huet, kann een eng theoretesch Rechnung maachen, dass eis do net wäit ewech vun honnert Milliounen Euro d'Joer verluer gaange sinn.

Ech wëll lech emol eng Kéier awer drun erënneren, lech déi Zuel emol eng Kéier duerch de Kapp goen ze loossen. Da fanne mer et sozial net gerecht, dass op där enger Säit déi Reform vun der Autosteier gemaach ginn ass, an dat Versprieche, wat op jidde Fall déi deemoleg Regierung gemaach hat, hannendrun eng Reform vun der Besteuerung vun deenen doten Autoen ze maachen, net geschitt ass. A mir wäerten eis als Gréng och net ginn, bis mer déi do Ongerechtegkeet iergendwéi eng Kéier aus der Welt geschaf hunn.

Kee Wonner, Här President, dass de Message nach net ukomm ass, wa souguer kontraproduktiv Messagë vun dëser Regierung komm sinn. Mir hunn als Gréng déi Mesure ënnerstëtzt, fir ze soen: „Mir gi lues a lues erof“, dass all Mënsch, ob en e Bus, en Zuch kritt oder net, seng Frais de déplacement integral kann ofsetzen.

Mir hunn et e richteg Schrëtt fonnt, emol mat der Halschent unzefänken. A mir hunn eng Propos gemaach, fir et wierklech ze reservéieren op déi Leit, déi dräi Schichte schaffen a wierklech kënnen nowiesen, wéi et an der Zäit iwwerengs emol war, dass se keen anere Moya kennen huelen, fir op hir Aarbecht ze kommen, wéi den Auto.

Beim éischten Opschrei vun de Gewerkschaften huet d'Regierung direkt déi do Mesure erëm zrëckgeruff. Fir eis ass dat wierklech eng kontraproduktiv Mesure. Do ginn déi falsch Messagë weider un d'Salariairen. Et kann een also beileiwen net emol usazweis vun engem Paradigmewissel schwätzen.

A wa mer da beim Klimaschutz sinn, et doet mer leed, Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mä dat Gesetz vun de Mëtteg wäert sécherlech och do näischt Wesentlech derzou bäidroen. Et ass emol keng Drëps op de waarme Steen, well et ass emol net dat, wat haut schonn technesch machbar gewiescht wier.

Ech wëll net nach eng Kéier an d'Detailer zrëckgoen, wéi déi Direktiv do zu Bréissel entstanen ass. Dir kënnt lech awer vläicht nach erënneren, dass d'EU-Kommissioun eigentlech wollt méi wäit goen a wierklech dat och elo schonn afuerderen, wat jiddwereen technesch ka maachen. Mä d'Madame Merkel huet dem Drock vun den däitschen Automobilbauer, déi net onbedéngt derfir bekannt sinn, fir déi klengsten Autoen an Europa ze bauen, noginn an huet et fäerdeg bruecht, hir Kollegen a Kolleginne Ministeren a Premierministerechen och ze iwwerzeegen.

Alt erëm si mer der Autolobby op de Läim gaangen!

Kënnt Der lech nach erënneren, wat se mam Katalysator eng opgefouert hunn? Wéi op eemol zu Bréissel de Katalysator décidéiert war, hat an Zäit vun e puer Méint all Modell de Katalysator drop.

Kënnt Der lech nach drun erënneren, wat d'Pétrolfirmen hei an der Zäit eng opgefouert hunn, wéi et geheescht huet: „Kommt, mir maachen e flächendeckende bläifräie Bensin.“? Dunn ass gesot ginn: „Mir brauchen Joren, fir eist Tankstellennetz domat ze équipéieren.“ Wéi déi deemoleg Regierung eng ganz einfach Mesure geholl huet, nämlech d'TVA an d'Accisen - mengen ech, wann ech mech gutt kann erënneren - um bläifräie Bensin méi nidreg ze maachen, hei kuck do, op eemol

no sechs Méint war et op all Tankstell méiglech, déi klengst am ganze Lëtzeburger Land, bläifräie Bensin ze kréien! Et ass ëmmer deeselwechten Zeenario, an ëmmer erëm fällt d'Politik drop eran.

An et gëtt genuch Experten, déi soen, dass déi zéng Gramm, déi mer dann elo vläicht an der Moyenne spueren, méi wéi opgefress wäerte ginn doduerch, dass, wéi dann zu Lëtzebuerg och erëm um Autofestival, nach méi Autoe kaaft ginn, nach méi déck Autoe kaaft ginn an dass virun allem och nach an Zukunft méi Kilometere wäerte gefuer ginn.

Dir verstitt also, Här President, dass mer dëst Gesetz als Gréng net kënne stëmmen, zemools wann ee gesäit, dass mer alt weider an nach méi séier an d'Mauer vun der Uelechknappheet fueren.

Do ass awer gëschter en neie Moment, an ech mengen, keen onwesentleche Moment, an déi Diskussioun erakomm. Et ass jo interessant, dass mer iwwer WikiLeaks net nëmme gewuer ginn, wat den Här Aselborn um Canapé mat der amerikanescher Ambassadrice schwätzt, mä dass och eigentlech heiansdo netzvoll Découverten an deem Beräich erauskommen.

Dir kënnt am „Guardian“ vu gëschter liesen, dass WikiLeaks véier Kabelen aus der Ambassade vu Riad publizéiert huet aus de Joren 2007 bis 2009, wou e fréiere Chefgeolog vun Aramco - dat ass déi national saudi-arabesch Uelechfirma - confirméiert, wat eng Rei aner Experte schonn an enger Rei Bicher geschriwwen hunn, dass mat grousser Wahrscheinlechkeet d'Uelechreserve vu Saudi-Arabien ëm bis zu 40% iwwerschat si ginn.

An elo brauch ech lech keng Zeechnung ze maachen, wat dann an deenen nächsten zéng bis 15 Joer op eis duerkënnt. D'Saudi-Arabier hunn ëmmer gemaach, wéi wa si déi steigend Demande vun Uelech um Weltmarkt kënnen onendlech équilibréieren.

Wann dat stëmmt, wat den Här Hussein hei dem amerikaneschen Ambassadeur zu Riad gesot huet, Dir Dammen an Dir Hären, da geet et awer wierklech nach vill méi séier, wéi mir souguer geduecht hunn, a vill méi stramm an déi do Mauer eran, well dann ass kee Pardon méi, well d'Demande wäert steigen, souguer wa mir an Europa an an Amerika zrëckschrauwen. Dat ass och längst bekannt.

D'Demande an Zukunft wäert vu China a vun Indien, vu Brasilien an anere Länner gezu ginn. An och an enger Diktatur wéi a China wäert et net méiglech sinn, de Leit ze soen: „Elo kaaft Dir keng Autoen!“ An och a China wäert déi nächst 20 bis 25 Joer och nëmmen e klengen Deel Elektroautoe sinn. Macht lech näischt vir! Also, do ass elo wierklech awer déi nächst Katastroph virprogramméiert.

Et sinn an der Tëschenzäit och Leit, déi soen, dass souguer déi Finanzkatastroph vun 2008 eigentlech och schonn deiselwecht Ursaach hat, nämlech an Amerika, wou jo manner Taxen um Pétrol sinn, steigend Pétrolspräisser vill méi eng grave Konsequenz op déi reell Präisser hunn, an dass do eng ganz Rei Stéit, déi sech bis op d'Limite verschëllt haten, duerch déi steigend Pétrolspräisser, fir hir Haier ze hëtzen, mä virun allem, fir mat hire 4x4 an SUVen a wéi se all heesche kilometerwäit a meilewäit duerch Amerika ze kutschéieren, dat net méi gepackt hunn an dass se dowéinst hir Präten net méi konnten zrëckbezuelen.

Mir fannen dat ganz grave, wat do amgang ass ze geschéien. A mir hunn eigentlech kee Versteesdemech derfir, dass déi do Gefor weder hei am Land nach an der Europäescher Unioun, déi an eisen Aen nach vill méi grouss ass wéi déi Finanzkris, déi mer gesinn hunn, och nëmmen usazweis erkannt ginn ass.

Wann et eng Kéier esou wäit ass, dann doet et eis leed, dass mer net alles gemaach hunn, fir mat Zäit hei déi richteg Messagen erauszeginn, an dann doet et eis leed, dass eis Regierung gesot huet: „Ma gitt roueg op Nenneg, op Arel oder op Elwen wunnen a schafft weider an der Stad! Fuert mat Ärem Auto dohin! Mir bezuelen lech iwwert d'Frais de déplacement Är Fraisen.“

Da wäerte mer staunen, wat d'Recettë vum Tanktourismus esou oder esou wäerten zrëckgoen. Wann ech lech soen, dass am Juli 2008, wéi de Pétrol um Maximum war, a Frankräich an engem Joer 12,5% manner Sprit verkaaft ginn ass wéi dat Joer virdrun. Wann ee sech da virstellt, a wéi eng Beräicher d'Pétrolspräisser wäerte goen, da wäerten och automatesch d'Recetten aus dem Tanktourismus erofgoen.

An da sti mer do mam Fanger am Mond. An dann ass dat Land, wéi d'OECD eis et och scho geschriwwen huet, wat am meeschten um Baxter vum Pétrol hängk - dat si mir -, am schlechteste préparéiert. Dat ass wierklech en Zeenario, mengen ech, deen net iwwerdrifwen ass, wann dat sollt stëmmen, wat dann elo iwwer WikiLeaks erauskomm ass.

Dann doet et eis leed, dass mer net mat Zäit ëmgesteiert hunn, an dann doet et eis och leed, dass mer, fir bei deem Projet vun haut ze bleiwen, net zumindest dat do dragesat hunn, wat haut schonn technesch méiglech wär. Dofir wäerte mir eis op jidde Fall bei deem Projet hei enthalten.

Ech soen lech Merci.

► **M. le Président.**- Merci dem Här Gira. Domadder wär d'Diskussioun ofgeschloss. D'Wuert kritt den Här Nohaltegkeetsminister Claude Wiseler.

► **M. Claude Wiseler**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures.*- Merci, Här President. E puer Saache wëll ech soen. Fir d'Éischt dem Rapporteur an der Kommissioun villmools Merci fir déi gutt Aarbecht, déi se geleescht hunn. Ech mengen, zu deem alles, wat de Marcel Oberweis hei explizéiert huet, ass net vill derbäizefügen.

Ech muss soen, datt et sech hei jo ëm en Text handelt, wat en europäesch Reglement ass, wat mer hei zu Lëtzebuerg ëmsetzen. An do kann een diskutéieren, ob dat Reglement wäit genuch geet oder ze wäit geet. Bon, hei ass gesot ginn, datt et net wäit genuch geet. Mä och wa mir elo hei wëilten eppes anescht ëmsetzen, geet dat jo net, well mer genau deen Text hei mussen ëmsetzen, dee mer kruten, well et sech hei ëm europäesch Constructeuren handelt, déi sech un eng Rei Regele mussen halen.

Eise Rôle an deem Text ass strictement ganz eleng deen, fir iwwert d'SNCT der Kommissioun matzedeele, wéi d'Venten hei am Land vun eisen Autoe gemaach ginn, fir datt a sech eng Kontabilitéit kann zu Bréissel gemaach ginn op déi eenzel Constructeuren, fir ze kucken, ob déi eenzel Constructeuren europawäit déi Ziler, déi hei gesat sinn, errechen oder net errechen. Erreche se se net, musse se Strofe bezuelen, Strofen, déi an den europäesche Budget abezuelt ginn.

Dofir sinn all déi Froen, déi sech elo gestallt ginn - ëm d'wäit oder net wäit Goe vun dëser Direktiv oder vun dem Reglement -, net Froen, déi hei hausintern ze stelle sinn, well et eben e Prozess ass, wou mir just d'Kontabilitéit maachen, déi mer weiderginn, a wou just duerch dëst Reglement elo fixéiert gëtt, wien da bei eis, d'Administration de l'environnement op där enger Säit, d'SNCT op där anerer Säit, responsabel ass, fir déi verschidden administrativ Akten ze maachen.

Ech wëll och elo keng Diskussioun - wat een zwar kéint maachen - weder mat deenen engen nach mat deenen aneren agoen iwwert d'Mobilitééitspolitik vun der Regierung, well ech selbstverständlech net d'accord si mat deem, wat den Här Gira hei gesot huet, an dat e wéineg anescht gesinn: Well déi Efforten, déi an deene leschte Méint a Jore gemaach gi sinn, fir hei den öffentliche Transport ze prioriséieren, ob dat den Zuch ass, ob dat de Bus mat de Busspuren ass, ob dat och d'Weiderdreiw vum Dossier Tram ass, dat si sécherlech Saachen, déi substanzéiell sinn a wou vill Energie, vill Aarbecht dropgaangen ass a wou och vill Finanzen an deene leschte Joren dragepompelt gi sinn.

Gär komme mer op enger anerer Plaz oder op dëser Plaz eng Kéier op déi doten Diskussioun zrëck. Mä ech mengen, haut ass net den Dag, fir am Detail op déi Saachen anzegoen.

Verschiddentlech ass iwwer eis Primë geschwat ginn - d'„CAR-e“-Primen -, déi





iwwert den Environnement un d'Leit ginn, wa se CO<sub>2</sub>-aarm Autoe kafen. Ech mengen, d'Resultater - an deem een oder deem aner huet schonn e puer Zuele genannt -, d'Resultater vun deem, wat an de leschte Jore geschitt ass, si bei den Zuele relativ kloer. Ech wëll e puer aner Zuelen nennen, andeem ech soen, datt d'Emissioun vun deenen Autoen, déi 2010 immatrikuléiert gi sinn, eng Moyenne vun 146,8 hat. Dat ass 3,8% manner wéi 2009 an dat ass 11,5% manner wéi 2007.

Wann ech déi ähnlech Zuele kucken op den Ensembel vun den Autoen, déi haut zu Lëtzebuerg an der Zirkulation sinn, da stellen ech fest, datt mer den 1. Januar 2011 do eng Moyenne vun 163,9 Gramm hunn, dat ass 2,4% manner wéi 2010 an et ass 9,6% manner wéi 2005. Just, fir déi Zuelen ze nennen. Ech mengen, den Här Diederich an den Här Oberweis hunn e puer aner och genannt. Just déi Zuelen, fir ze soen, datt awer d'Evolution vun deem, wat de Marché vum Auto haut ugeet, wat den CO<sub>2</sub>-Ausstooss ugeet, sécherlech an déi richteg Richtung geet.

Elo kann ee soen: „Dat sinn net Är Primen!“ Ech sinn och d'accord, fir ze soen, datt et sécherlech net déi Primen, déi d'Regierung gëtt fir den Akaf vun CO<sub>2</sub>-armen Autoen, eleng sinn, déi d'Leit an déi dote Richtung dreiwien, datt et sécherlech och déi ekonomesch Situatioun ass, déi mer an de leschte Jore kannt hunn, datt et sécherlech och d'Evolution vun der Technologie ass an d'Ugebuert, wat am Autosmaart méi grouss ass.

Mä op där anerer Säit soen ech awer och, deem drëtten Punkt ass awer och déi Politik, déi gemaach gëtt: wou eben Ënnerstëtzung bei just esou Autoe kënnt. A wann een déi dräi zesammenhëlt, da kritt een déi Resultater. Ech revendiquéiere se net alleguer. Ech revendiquéiere just e klengen Deel dovunner. Mä dee revendiquéieren ech awer als Succès vun där Politik, déi an deene leschte Joren, säit enger Rei Jore scho vu mengem Virgänger hei op d'Bee gesat ginn ass.

Dat sinn déi puer Remarquen, déi ech wollt heizou maachen, zu deenen Aussoen a Froen, déi gestallt gi sinn.

Ech soen Iech Merci.

► **M. le Président.** - Ech soen dem No-haltegekeetsminister Merci. Domadder wär d'Diskussioun ofgeschloss, a mir kommen zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi.

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

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

De Projet de loi 6210 ass ugeholl mat 52 Jo-Stëmmen, géint 8 Enthaltungen.

*Ont voté oui: Mmes Sylvie Andrich-Duval (par M. Marcel Oberweis), Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mill Majerus, Mme Martine Mergen (par Mme Christine Doerner), MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Jean-Louis Schiltz, Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter (par M. Lucien Thiel);*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz;*

*MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel (par M. Fernand Etgen), Mme Anne Brasseur, MM. Fernand Etgen, Paul Helming, Claude Meisch (par M. Carlo Wagner), Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;*

*MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser.*

*Se sont abstenus: MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter;*

*M. André Hoffmann.*

Wëllt ee seng Enthaltung begrënnen?

## (Négation)

Dat schéngt net de Fall ze sinn.

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

## (Assentiment)

Et ass also esou décidéiert.

## 2. Interpellation de M. Gast Gibéryen sur la problématique du nombre important de faillites au Luxembourg (suite)

### Motion 1

Ech wollt elo nach op d'Motioun vum Här Henri Kox iwwert d'Failliten zrëckkommen, déi mer jo gëschter Owend wéinst eiem Système de vote, deem net fonctionnéiert huet, net konnten ofstëmmen. Mir géifen dës Ofstëmmung elo widderhuelen.

### Vote sur la motion 1

D'Ofstëmmen fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. De Vote par procuration. De Vote ass ofgeschloss.

D'Motioun ass verworfen mat 39 Nee-Stëmmen, géint 16 Jo-Stëmmen, bei 5 Enthaltungen.

*Ont voté oui: MM. André Bauler, Eugène Berger, Xavier Bettel (par M. Fernand Etgen), Mme Anne Brasseur, MM. Fernand Etgen, Paul Helming, Claude Meisch (par M. Carlo Wagner), Mme Lydie Polfer et M. Carlo Wagner;*

*MM. Claude Adam, François Bausch, Félix Braz, Camille Gira, Jean Huss, Henri Kox et Mme Viviane Loschetter.*

*Ont voté non: Mmes Sylvie Andrich-Duval (par Mme Christine Doerner), Nancy Arendt, MM. Fernand Boden, Lucien Clement, Mme Christine Doerner, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Mme Marie-Josée Frank, MM. Léon Gloden, Norbert Hauptert, Ali Kaes, Marc Lies, Mill Majerus, Mme Martine Mergen (par M. Raymond Weydert), MM. Paul-Henri Meyers, Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Jean-Paul Schaaf, Jean-Louis Schiltz, Marc Spautz, Lucien Thiel, Robert Weber, Lucien Weiler, Raymond Weydert et Michel Wolter (par M. Marc Spautz);*

*MM. Marc Angel, Alex Bodry, Mme Claudia Dall'Agnol, M. Fernand Diederich, Mme Lydie Err, MM. Ben Fayot, Claude Haagen, Jean-Pierre Klein, Lucien Lux, Mme Lydia Mutsch, MM. Roger Negri, Ben Scheuer et Mme Vera Spautz.*

*Se sont abstenus: MM. Jean Colombero, Gast Gibéryen, Jacques-Yves Henckes et Fernand Kartheiser;*

*M. André Hoffmann.*

Mir kommen dann elo zur Proposition de loi 5331 iwwert d'Enquêtes parlementaires souwéi zum Ännerungsvorschlag 6240 vum Chambersreglement, och iwwert d'Enquêtes parlementaires, déi mer elo zesammen an enger Diskussioun wäerte behandelen.

D'Riedezäit ass hei nom Basismodell festgeluecht. Et hu sech bis elo ageschriwwen: den Här Weiler an d'Madame Polfer. D'Wuert huet elo de Rapporteur vun der Proposition de loi 5331 a vum Ännerungsvorschlag vum Chambersreglement 6240, den honorabelen Här Alex Bodry. Här Bodry, Dir hutt d'Wuert.

## 3. 5331 - Proposition de loi sur les enquêtes parlementaires

### 6240 - Proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés sur les enquêtes parlementaires

#### Rapport de la Commission des Institutions et de la Révision constitutionnelle sur la proposition de loi n°5331

#### Rapport de la Commission du Règlement sur la proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés n°6240

► **M. Alex Bodry (LSAP), auteur-rapporteur.** - Merci, Här President. Dir Dammen an Dir Hären, et gehéiert zu deene rare Satisfaktiounen vun engem Deputéierten, fir d'äerfen de Rapport iwwer eng eege Proposition de loi ze maachen. Ech si frou, an dësem Fall hei kënnen ze sinn. Och wann d'Initiativ eigentlech scho relativ al ass, well den Dépôt vun der Proposition de loi, wou et drëm geet, fir eisen Droit d'en-

quête vum Parlament ze reforméieren, op d'Joer 2004 zrëckgeet.

Mä ëmmerhin ass et fäerdeg bruecht ginn, och mat der aktiver Hëllef - dat wëll ech besonnesch ervirsträichen - vun de Membere vun der Kommissioun vun den Institutionen a vun der Révision constitutionnelle, fir deem heite Projet op e gutt Enn ze bréngen oder zumindest bis op d'Zilgerad ze féieren.

De Projet ass positiv aviséiert gi vu ville Geriichtsinstanzen; d'Friddensgeriicht vu Lëtzebuerg, vun Esch, och d'Cour supérieure de justice wéi och de Generalstaatsanwalt hunn e positiven Avis ginn iwwert déi Proposition de loi. An och de Statsrot konnt sech mat der Zilsetzung vun där Proposition de loi hei ufrënnen.

Zum Fong: Ech mengen, d'Recht, fir eng Enquêtékommisssioun anzesetzen duerch d'Parlament ass eent vun de fundamentale Rechter, wat d'Chamber och hei zu Lëtzebuerg huet. Et ass am Artikel 64 vun eiser Verfassung verankert. Dës Kontroll gëtt dann awer präziséiert duerch d'Gesetz. Esou steet et an eiser Verfassung schonn an der Versioun vun 1868.

Et huet awer bis 1911 gebraucht, also en halleft Jorhonnert ass praktesch vergaangen, ier e Gesetz geholl ginn ass, wat et méiglech mécht, d'Prozedur ze definéieren, no där esou deem Droit d'enquête vum Parlament kann ausgeübt ginn. Et ass dat Gesetz vum 18. Abrëll 1911, wat och haut nach ëmmer déi Regele vum Droit d'enquête parlementaire bestëmmt. Mir hunn et integral iwwerholl an d'Chambersreglement. Et ass dat Gesetz, wat soll abrogéiert ginn an duerch en neien Text ersat ginn.

Wat war den Ausgangspunkt vun där Proposition de loi? Ma et war sengerzäit d'Feststellung, dass an deenen Enquêtékommisssiounen, déi d'Chamber an deene leschten dräi Jorzéngten eigentlech op d'Bee gestallt huet, sech ëmmer erëm ee Problem iergendwann an der Prozedur gestallt huet: Dat ass dee vun der Interferenz vun der parlamentärescher Enquête mat der Enquête, déi vun de Geriichtsinstanzen gefouert gëtt zu deeneselwechte Faiten.

All Kéiers hu missen Avisé vum eminente Juristen ageholl ginn, fir eng Rei vu quokeleche Froen ze klären: fir ze klären, wéi wäit d'Kommissioun nach kéint weiderschaffen, wat fir eng Dokumenter dass se nach kéint kréien, wéi den Oflaf vun den Aarbechte vun der Enquêtékommisssioun sollt sinn, wéi et mam Secret de l'instruction wier an esou weider an esou virun.

All déi Froen hu sech gestallt, an eminent Juriste wéi de Roger Lallemand, wéi de Francis Delpérée an och de Maître Alex Bonn hunn all Kéiers an hiren Avisen zu verschiddene Fäll drop higewisen, dass mer eis Gesetzgebung missten eigentlech klären, wat besonnesch déi dote Fro ugeet vun der paralleler Instruktioun vun engem Parquet oder engem Untersuchungsrichter op där enger Säit a vun enger Enquêtékommisssioun vum Parlament op där anerer Säit zu deeneselwechte Faiten.

Et ass also deem dote Punkt, deem eigentlech d'Haaptursaach ass, firwat déi Proposition de loi gemaach ginn ass. Et ass natierlech och proposéiert ginn, nach eng ganz Rëtsch vun anere Modifikatiounen virzehuelen an deemselwechten Zesammenhang. An am Laf vun der administrativer Prozedur sinn och eng ganz Rëtsch vun zousätzleche Virschléi nach komm, sief et an der zoustänneger Chamberskommissioun, sief et och iwwert de Conseil d'État, sou dass mer et elo eigentlech mat enger Modifikatioun vun der Proposition de loi och ze dinn hunn.

Et geet also drëm, dass mer eng propper Trennung maache vun den Aarbechte vun der Chamber, déi e politescht Organ ass, an der Justiz, déi muss kënnen onofhängeg schaffen. Et geet net drëm, fir d'Enquêtérecht vun der Chamber fundamental a Fro ze stellen, mä et geet drëm, fir et esou ze definéieren, dass et och ka spillen, ouni Problemer mat der Gewaltentrennung a mat engem normale Fonctionnement vun de Statsgewalte mat sech ze bréngen.

Déi zentral Neierung vun dem Text ass am Artikel 4 ageschriwwen, deem also Folgendes ausseet: D'Instruktioun vun der En-

quêtékommisssioun däerf net iwwer Faité goen, déi och Géigestand vun enger geriichtlecher Instruktioun sinn. Wann d'parlamentäresch Enquête amgaang ass, muss ënnerbrach ginn, bis d'Justiz hir Aarbechten zu deene Faiten ofgeschloss huet. D'Chamber gëtt iwwert de Parquet informéiert, ob esou eng Instruktioun amgaang ass. Dat ass d'Haaptneierung, déi dran ass.

A selbstverständlech, wann d'Justiz hir Aarbecht gemaach huet, sief et, dass se d'Instruktioun klasséiert huet, sief et, dass se definitiv zu enger Konkusioun komm ass, da kann natierlech och d'Chamber, wa se dat fir richtig fënnt, iwwer eng Enquêtékommisssioun hir Aarbechte weider ophuelen.

Ech sinn der Iwwerzeegung, dass d'Chamber als politescht Organ net am beschte gestallt ass, fir eng regelrecht Untersuchung ze féieren, wéi de Parquet dat ka maachen. D'Chamber ass net onparteiessch; si ass aus Parteien zesummegeesat. D'Chamber ass och net neutral. Dat ass och net eigentlech hir Aufgab. Ass se onofhängeg? Och dat kann een eigentlech a Fro stellen.

Ech mengen also, dass et wichteg ass, dass een hei sech eng Regelung gëtt, an déi ass gréisstendeels vum franséische Recht inspiréiert - mer hunn awer och allerdéngs eng Rei vun Dispositionen aus de belsche Bestëmmungen mat hei agebaut -, déi do eng kloer, propper Trennung mécht an déi eigentlech d'Enquêtes, d'Aarbecht vun der Chamber op dat beschränkt, wou d'Chamber och kann a soll aktiv ginn.

Et bleift, dat weist och besonnesch déi Lëtzeburger Praxis, dass d'Asetze vun enger Enquêtékommisssioun eng Ausnahmeerscheinung ass an der politescher Debatt. Ech mengen, d'Chamber, d'Parteien, d'Deputéierten hunn aner Moyenen, fir zu hirem Recht ze kommen, fir nozefroen, nozehake bei der Regierung, fir ze kontrolléieren, wéi onbedéngt d'Asetzung vun enger Enquêtékommisssioun.

An deene leschten 30 Joer si véier Enquêtékommisssiounen agesat ginn duerch d'Lëtzeburger Chamber. Ech wëll se kuerz opzielen. Dat war déi sougenannten „Jorhonnert-Affär“, et war déi sougenannten „Affär Mondorf“, et war déi sougenannten „Wallissen-Affär“ an et war d'Affär ronderëm den internationale Stroossentransport. Dat waren iwwert déi lescht dräi Jorzéngten déi véier Fäll, wou et zur Asetzung vun enger Enquêtékommisssioun duerch d'Lëtzeburger Parlament komm ass.

An all Kéiers, dat hunn ech scho virun ervirgehuwen, ass et zu Interferenzen komm mat der Justiz. All Kéiers ass et zu Blocagen, zu juristesche Froen komm, déi schwéierlech konnten enger satisfaisanter Äntwert zougefuert ginn. Ech ka mech erënneren, leschtens huet och de Parquet refuséiert, fir der Chamber eng Rei vun Dokumenter zur Verfügung ze stellen, well de Parquet sot, mir sinn amgaang eng Instruktion judiciaire ze maachen, bei eis spilt de Secret de l'instruction och géintiwwer der Chamber a mir kënnen a wëllen Iech déi Dokumenter net zur Verfügung stellen. All déi Froen also bréngen et mat sech, dass hei eng Äntwert huet misse kommen.

Eng zweet wichteg Ännerung, déi mer mat agebaut hunn, dat ass d'Clarificatioun, wéi déi Kommissiounssitzunge bei enger Enquête oflafen. Do steet elo ganz kloer dran, a mir hunn eis do inspiréiert un den Texter, déi déi meescht aner parlamentäresch Demokratien hunn, dass am Prinzip d'Enquêtékommisssioun öffentlech tagt.

Dass et also net eng Geheimsitzung ass vun enger Enquêtékommisssioun, dass also net hei vu virera bei alle Sitzungen de Secret de l'instruction zu honnert Prozent spilt, wéi dat natierlech muss bei enger traditioneller Justizenquête de Fall sinn. Mä natierlech kann déi Kommissioun selwer decidéieren, de Huis clos ze verhängen, wa se dat fir néideg fënnt. Dat ass also eng wichteg Klärung, déi do gemaach gëtt, well dat war bis elo an den Texter ganz onkloer, wéi dat sollt lafen.

Déi drëtt Ännerung, déi gemaach ginn ass, déi besteet doranner, wéinst dem Prinzip