



sot, wannechgelift kucken, datt se laanschte-neefalen an net openeefalen. Dat ass dat Eischt.

An dat Zweet ass: Ech hunn nach eng Question urgente (ndlr: n° 2523), wou d'Urgence ugeholl ginn ass an déi ech u sech gäre wollt stellen. Kann ech dat elo maachen?

► **M. Fernand Etgen, Président.**- U wéi ee Minister ass se geriicht?

► **Mme Martine Hansen (CSV).**- Déi ass u sech un d'Gesondheitsministesch an un de Minister fir Héichschoul a Fuerschung geriicht.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Et ass jo esou, datt an der Chamberswoch da bis den Donneschdeg Zäit ass, fir déi ze beäntweren. A mir als Administratioun wäerten alles drusetzen, datt mer spéitstens bis den Donneschdeg eng Äntwert dorobber hunn, besonnesch well d'Madamm d'Gesondheitsministesch, hunn ech haut an der Press gelies gehat, haut am Ausland ass, soudatt mer da kucken, spéitstens fir den Donneschdeg do eng Äntwert ze hunn.

► **Mme Martine Hansen (CSV).**- Mee ech misst se jo da kennen den Donneschdeg oder éischter ...

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Absolutt, den Donneschdeg mussen mer eng Äntwert do hunn op déi dote Fro.

Wat Ären éischte Punkt ubelaangt, ass dat ee vun deene Punkten, déi mer dann op den Ordre du jour vun der Conférence des Présidents vun den Donneschdeg setzen. Mir anerer sinn op jidde Fall net frou, datt deen Opruff, dee mer u sech ëmmer erëm do maachen, net befollegt gëtt. A mir wäerten dann eeben einfach müssen higoen, wa Sitzungen aberuff sinn, déi iwwert déi aner erausginn an op déi aner falen, datt déi d'office vum Ordre du jour gestrach ginn. Mee doriwwer wäerte mer an der Presidentekonferenz befannen.

4. Dépôt d'une motion par Mme Martine Hansen

► **Mme Martine Hansen (CSV).**- Dann hunn ech nach en drëtte Punkt. Ech hunn nach eng Motioun ze deposéieren. Soll ech fir d'éischt ofwaarden, bis datt mer mam Ordre du jour fäerdeg sinn, an da bréngen ech d'Motioun, oder kann ech dat elo direkt maachen?

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Dir kënnt dat direkt maachen.

► **Mme Martine Hansen (CSV).**- Merci, Här President.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci.

Motion

La Chambre des Députés,

- *rappelant le principe de la liberté de circulation et de séjour des personnes dans l'Union comme pierre angulaire de la citoyenneté de l'Union européenne (article 3, paragraphe 2, traité UE ; article 21, traité FUE ; article 45, charte des droits fondamentaux UE) ;*

- *rappelant les deux accords de Schengen, à savoir l'accord du 14 juin 1985 ainsi que sa convention d'application, signée le 19 juin 1990 et entrée en vigueur le 26 mars 1995 ;*

- *rappelant l'importance pratique et symbolique de la précitée liberté de circulation pour les citoyens de l'Union en général et du Luxembourg en particulier ;*

- *constatant qu'une possible deuxième fermeture des frontières du Luxembourg avec ses pays voisins est à nouveau discutée et « ne peut être exclue » ;*

- *considérant le Plan de relance pour l'Europe et ses objectifs de convergence, de résilience et de transformation figurant à l'ordre du jour les 17 et 18 juillet 2020 à Bruxelles ;*

- *considérant l'esprit de solidarité du slogan de la présidence allemande du Conseil de l'Union européenne « Gemeinsam. Europa wieder stark machen. »,*

invite le Gouvernement

- *à thématiser objectivement la question des frontières lors du Conseil européen extraordinaire du 17 et 18 juillet 2020 à Bruxelles ;*

- *à œuvrer avec insistance en faveur d'un engagement des 27 pour le principe d'une non-fermeture des frontières intérieures de l'Union comme règle et pour la fermeture seulement comme « ultima ratio », engagement devant figurer dans les conclusions du précité Conseil européen ;*

- *à assurer que ces décisions de non-fermeture et de fermeture soient prises dans tous les cas sur base d'éléments statistiques comparables.*

(s.) Martine Hansen, Léon Gloden, Gilles Roth, Marc Spautz, Claude Wiseler.

Exposé

► **Mme Martine Hansen (CSV), auteure.**- Et hat u sech e bëssen eppes ze di mat der Question urgente, déi ech jo awer dann eréischt de Mëttwoch oder den Donneschdeg ka stellen, mee et geet ëm d'Grenzen. An ech wëll hei nach eng Kéier rappeléieren, datt mer jo de Prinzip awer vun der libre Circulation hunn, datt mer déi zwee Accorde vu Schengen hunn an datt et fir Lëtzebuerg jo speziell wichteg ass, datt eis Grenzen opbleiwen.

Mir hunn awer och alleguer héieren, datt erëm an der Diskussioun ass, fir Lëtzebuerg u sech op eng Lëscht ze setzen, fir eventuell erëm eng Kéier d'Grenzen zouzemaachen. De Risiko besteet zumindest. Mir wëssen awer och, datt mer am Moment déi däitsch Présidence hunn, mam Slogan: „Gemeinsam. Europa wieder stark machen.“

An an deem Sënn hunn ech hei eng Motioun deposéiert, wou mer u sech d'Regierung, mee virun allem eeben den Här Bettel opfuerderen, fir um Conseil européen, deen elo de 17. an den 18. ass, dës Thematik opzegraifen, fir ze agéieren, fir datt d'Grenzen definitiv net einfach esou kennen zougemaach ginn, mee datt et u sech just am Extremfall ka gemaach ginn an datt - eppes, wat ganz wichteg ass -, wann esou eng Decisioun geholl gëtt, zumindest déi statistesch Krittären, op déi sech déi Decisiounen baséieren, vergläichbar sinn.

Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci, Madamm Hansen. Den Här Bausch huet direkt d'Wuert gefrot.

► **M. François Bausch, Vice-Premier Ministre.**- Merci, Här President, fir d'Wuert. Ech wollt vläicht just kuerz awer der Madamm Hansen déi eng oder déi aner Informatiounen ginn, déi, mengen ech, awer och relevant sinn, also onofhängeg elo vun der Motioun, déi d'Chamber selbstverständlech kann diskutéieren an och ofstëmmen, mee déi awer vläicht wichteg sinn.

Ech mengen, Dir musst wëssen, also mir stinn hei der Chamber total no. Keen huet eng aner Meinung, also d'Regierung net par rapport zu der Chamber, a warscheinlech och net ëmgedréit. An ech kann lech och soen, datt d'Regierungsmitglieder, egal op wat fir engem Niveau, permanent telefonéieren an agéiere fir ze erklären, wéi mir moossen a wat mer maachen an och mat deenen anere Länner vergläichen. An ech hat selwer nach gëschter Gesprécher mat Däitschland, wou mer dat gemaach hunn, ech dat gemaach hunn. An all Ministeren, déi iergendwéi am Ausland sinn oder am Ausland Kontakter hunn, maachen dat en permanence.

An dat ass nun eemol esou, dat huet domat ze dinne och, well déi Krittären international ganz ënnerschiddlech sinn. Ech muss lech soen: Ech si selwer entsat, wann ech Verschiddener lénks a riets héieren, wat se soen a wéi se hir eege Chifferen interpretéieren, well ech kucke mer

se jo och alleguer selwer un, wat déi eng rechnen, wat déi aner net rechnen. An de Mësser ass, datt effektiv op europäescher Ebene keen eenheetleche System ass. Et sollt zwar theoreetesch ee ginn an et gëtt och een, theoreetesch, mee ech hunn awer meng Zweifel, datt dat alles esou gehandhaabt gëtt.

Bon, fir de Rescht, ech mengen, de Premier kënnt selbstverständlech gär heihinner a mir hunn och kee Problem, datt d'Chamber eis de Réck stäipt als Regierungsmitglieder, wa mer op eis Conseile ginn, fir kënne do ze agéieren am Sënn, datt d'Grenzen zu Lëtzebuerg opbleiwen.

Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.**- Merci dem Vizepremier François Bausch. An ech mengen, herno, wann de Premierminister hei ass, kënne mer op déi Motioun zrëckkommen.

5. Ordre du jour (suite)

Ass d'Chamber mat deem virgeschloenen Ordre du jour averstanen?

(Assentiment)

Dann ass et esou decidéiert.

6. 7462 - Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Mir fänken d'Sitzung vun haut de Mëtteg mam Projet de loi 7462 un iwwert d'Qualifikatioun an d'Weiderbildung vu verschiddene Chauffeuren. D'Riedezäit ass nom Basismodell festgeloet. An ech ginn direkt d'Wuert un de Rapporteur vun dësem Projet de loi, den honorablen 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, de Mëtteg schwätze mer iwwert de Projet de loi 7462. Hei geet et drëms, eng europäesch Direktiv ëmzesetzen, d'Nummer 2018/645 vum Europaparlament a vum Conseil vum 18. Abrëll 2018, déi hirersäits d'Direktiv Nummer 2003/59/CE ofgeännert huet. Also eng Direktiv vun 2003 ännere mer of duerch eng Direktiv vun 2018, déi mer elo an eis national Gesetzgebung asetzen.

Dës Direktiv respektiv eis Gesetzgebung an dëser Matière concernéiert ënner anere d'initial Formatioun an d'Formation continue vun de Chauffeure vu verschiddene Gefierer. Si hunn als Haaptzil, fir de Secteur vum Transport iwwert d'Strooss ze professionaliséieren, all eenzele Chauffeur fir d'Sécherheet op der Strooss ze sensibiliséieren an d'Sécurité routière um ganzen europäeschen Transportresau ze verbessern.

Mir wëssen, wéi wichteg dësen Theema vun der Sécherheet op eise Stroosse fir eis all a virun allem och fir eist Land ass. De rezenten Accident am Tunnel vu Gousseldeng mat zwee Doudegen, an deen och zwee Camioner verweckelt waren, huet eis d'Wichtigkeet vun de Mesuren, déi mir mat dësem Text an eis Legislatioun ëmsetzen, nach eng Kéier rappeléiert. Eng gutt Formatioun, souwuel initial wéi continu, vun all deenen, déi op eise Stroosse mat engem Gefier ënnerwee sinn, zirkuléieren, soll a muss dozou bäidroen, esou Accidenter ze vermeiden. Genée dëse Punkt vum Verbessere vun der Formatioun gehéiert och zu deenen eelef Defie vum aktuelle Plan d'action « Sécurité routière » 2019-2023 vun der Regierung.

Firwat gouf déi initial Direktiv vun 2003 ëmgeännert? Eng Evaluatioun vun der Europäescher Unioun iwwert d'Ëmsetzung vun der Direktiv vun 2003 huet gewisen, dass dës Ëmsetzung net uniform an den europäesche Länner war. Et gouf zum Beispill juristesche Schwierigkeeten an der Interpretatioun vun den Exemptionen, vun der Fro: „Wien ass vun dëser Direktiv elo net betroff?“, och net zefriddestellend. Continue vun de Formatiounen a speziell vun der Formation continue, mat Bléck op d'Besoinen vun de Chauffeuren, an dann, drëtens, Homologationsschwierigkeeten vun de professionelle Chauffeuren, fir hir Formatiounen aus deem engen EU-Land an deem aneren EU-Land unerkannt ze kréien. Dat si bekannt Problemer, och an Europa.

Am virleiede Projet de loi geet et ëm professionell Chauffeure vu Camionen a Bussen.

D'Trakterchauffeure sinn net vun dësem Text betroff.

Am Artikel 1 gëtt de Champ d'application définiert. Et geet hei ëm déi verschidde Führerschkategorien: C, dat sinn d'Camionen, an D, d'Bussen, déi sech zu dëser Direktiv mussen konforméieren.

Am Artikel 2 geet et ëm d'Ausnamen, dat heescht ëm déi Secteure vum Transport, wou d'Chauffeuren net betroff si vun dëser Direktiv. D'Direktiv vun 2003 war hei net prezis genuch a gouf an deene verschiddene Länner anescht interpretéiert. Dofir gëtt hei elo, mat villen Detailer, dës Lëscht opgefouert.

Eng Definitioun, déi vill Kappzerbriechen mat sech bruecht huet, ass déi vun der „activité principale“. Fir Lëtzebuerg gëtt déi elo folgendermoossen definiert: All Chauffeur, dee méi wéi 30 % vu senger Aarbechtszäit am Mount als Chauffeur vun engem betraffene Gefier verbréngt, ass vun dëser Direktiv betroff. Oder nach anescht ausgedréckt: Net vun deenen neie Reegele betroff sinn d'Chauffeuren, déi bis maximal 30 % vun hirer Aarbechtszäit, op de lafende Mount gekuckt, op viséierte Gefierer fieren.

Net viséiert sinn des Weideren d'Gefierer vun der Arméi, der Police an dem CGDIS, a méi generell och all d'Gefierer, deenen hir Vitess op maximal 45 Kilometer an der Stonn begrenzt ass.

Am Artikel 3 geet et ëm d'Qualification initiale an ëm d'Formation continue - ee ganz wichtege Deel an dëser Gesetzgebung. All d'Chauffeuren, déi vun dëser Direktiv betroff sinn, müssen eng Formation initiale an och reegelméisseg Formation-continuë maachen.

Dës Formatiounen müssen an engem Centre de formation agréé gemaach ginn an de geneeë Programm gëtt an engem Règlement grand-ducal fixéiert. Hei am Gesetzestext leeë mer just déi grouss Linne vum Inhalt vun der Formation continue fest. Ech zitieren aus dem Artikel 3: « ... mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail ainsi que sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement ». Dir gesitt, et si ganz breetgefächert Formatiounen, wou iwwert d'Sécurité routière eraus och Ëmweltconsideratiounen integréiert sinn.

Am Artikel 4 vun dësem Gesetzesprojet geet et ëm den europawäiten Austausch vun den Informatiounen iwwert d'Formatiounen, déi den eenzelne professionelle Chauffeur suivéiert huet.

Wéi Dir wësst, besteet en europäesche System fir Datenaustausch betreffend d'Führerschäiner an Autoen, EUCARIS genannt, un deen déi jee weileg national Führerschkäindatebanken ugeschloss sinn. D'Informatiounen betreffend d'Zertifikater vu Formatiounen vun de Chauffeuren, déi duerch eisen haitege Projet de loi viséiert sinn, ginn dofir och an dës national Datebank agebaut. Dës Date stinn domadder dann och deenen anere kompetenten Organismen an Autoritéiten an den europäesche Länner zur Verfügung.

D'CNPD, d'Commission nationale pour la protection des données, déi nieft der Handwerkerkummer an der Chambre de Commerce och en Avis zu dësem Projet de loi ofginn hunn, huet d'Fro gestallt iwwert d'Durée de conservation des données à caractère personnel. Et war schlussendlech awer net pertinent, esou eng spezifesch Durée an den Text ze setzen, well dës Donnéeë mussen kënnen esou laang gebraucht ginn, wéi e professionelle Chauffeur aktiv ass, respektiv esou laang en ee Führerschäin huet. Mir mussen jo sécherstellen, datt zum Beispill och all deene Persounen, déi hir Chauffersaktivitéiten eng Rei Jore fir aner beruflech Aktivitéiten ënnerbriechen, hir Zertifikater a Formatiounen net ze fréi aus der Datebank gestrach ginn.

Am Resümmee bedeit dat, datt d'Formatiouns-donnéeën, déi jo, wéi schonn erwänt, an d'Datebank vun de Führerschkäinsdonnéeën integréiert ginn, in fine och automatesch mat deene geläscht ginn.

De Staatsrot hat a sengem éischten Avis dräi Oppositionen formelles gemaach, notament zum Begrëff „activité principale“, deen am Ursprongstext net uniform definiert war. D'Parlament huet dës Oppositionen formelles opgeschafft an dem Conseil d'État nei Propositionen gemaach. Dës Amendementer huet de Conseil d'État dunn a sengem zweeten Avis validéiert.

D'Chambre des Métiers huet an hirem Avis nach eng Kéier hiren Avis aus dem Joer 2016

Le saviez-VOUS ?

GROUPE POLITIQUE

Un groupe politique est une formation interne de la Chambre des Députés réunissant des membres de celle-ci d'après leurs affinités politiques. Pour être reconnu, un groupe politique doit comprendre au moins cinq membres. Chaque groupe politique désigne un président qui le représentera au sein de la Conférence des Présidents et se voit mettre à sa disposition des locaux et des crédits calculés sur base de sa représentation proportionnelle à la Chambre.



rappeléiert, wat de Finanzement vun der Formation continue betrëfft.

D'Chambre de Commerce, par contre, ass an hirem Avis méi speziell op déi nei explizitt Lëscht vun Exemptionen agaan, duerch déi et elo vill méi kloer gëtt, wéi eng Chauffeuren net vun der Direktiv respektiv eiser nationaler Gesetzgebung beträff sinn.

Fir all weider Detailer an Informatiounen verweisen ech op mäi schrëftleche Rapport.

Dëse Projet de loi gouf den 30. Juli 2019 deposéiert. De Staatsrot huet säin éischten Avis den 10. Mäerz 2020 ofginn, mat dräi Oppositionen formelles, wéi gesot. D'Kommissioun huet doropshin déi Amendementer un de Conseil d'État weiderginn, mat den Äntwerten, mat de Propositionen. De Staatsrot huet dës Approche dunn a sengem Avis complémentaire vum 16. Juni 2020 guttgeheescht.

D'Kommissioun huet de schrëftleche Rapport, deen lech hei elo virläit, an der Sëtzung vum 9. Juli 2020 ugeholl, an domat ginn ech och dann den Accord vun der grénger Fraktioun fir dëse Projet de loi an ech soen lech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Back. Als éischte Riedner ass den honorabelen Här Serge Wilmes agedroen. Här Wilmes, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Serge Wilmes (CSV).** - Merci, Här President. Ech maachen et kuerz: Ech soe Merci dem Rapporteur fir säi Rapport an ech ginn den Accord vun der CSV-Fraktioun.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Wilmes. An da wier et um honorabelen Här Max Hahn.

► **M. Max Hahn (DP).** - Merci, Här President. Ech probéieren, dat genausou schnell ze maache wéi mäi Virriedner, de Serge Wilmes, andeems ech dann och den Accord géif gi vun der Fraktioun vun der Demokratescher Partei an natierlech och dem Rapporteur villmools Merci géif soe fir seng zwee Rapporten, souwuel dee schrëftleche wéi och dee mündlechen.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Hahn. Da wier et um honorabelen Här Dan Biancalana.

► **M. Dan Biancalana (LSAP).** - Merci, Här President. Virop dem Rapporteur e ganz grouse Merci fir säi ganz gudden an och komplette mündleche wéi och schrëftleche Rapport. An ech ginn heimat och den Accord vun der LSAP-Fraktioun.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci, Här Biancalana. An da wier et um honorabelen Här Jeff Engelen.

► **M. Jeff Engelen (ADR).** - Merci, Här President. Ech wëll dem Här Carlo Back da Merci soe fir säi schrëftlechen a mündleche Rapport. Ech mengen, hei geet et am Fong geholl ëm d'Ëmsetzung vun enger EU-Direktiv am Beräich vun der Verbesserung vun der Ausbildung vun de Camionschauffeuren an och vun de Buschauffeuren allgemeng. Ech mengen, dat kann een nëmme begrëssen. An ech mengen, den ADR wäert och dësem Gesetzesvorschlag zoustëmmen.

Ech wollt awer nach just soen: Hei hu mer elo dat op der Strooss, mee et wier awer och net schlecht, wa mer dat op d'Eisebunn géife bezéien. Well d'Eisebunn, wann een hei a Lëtzebuerg fiert, huet ee säi Füherschäin - de Maschinist - an a Frankräich oder an der Belsch huet een erëm een aneren. Och do wier et vläicht gutt, wann een eng Gesetzesinitiativ oder eng Initiativ op EU-Niveau géif huelen, fir dat ze harmoniséieren, sou wéi och bei dësem Projet.

Ech soen lech Merci.

► **M. Fernand Etgen, Président.** - Merci villmools, Här Engelen. Leschten ageschriwwene Riedner ass den honorabelen Här Marc Goergen.

► **M. Marc Goergen (Piraten).** - Merci, Här President. Merci dem Carlo Back fir deen exzellente Rapport. Och mir Piraten wäerten eis Zoustëmmung ginn. A mir hunn eis och gefreet, dass iwwert d'CNPD an d'Datebank diskutéiert ginn ass, well eis dat och kuerz um Mo loung an do awer elo eng gutt, kompromëssbereet Léisung fonnt ginn ass.

Mir weisen awer nach eng Kéier drop hin, dass et am digitalen Zäitalter fir d'Sécherheet op der Strooss, déi eis jo alleguer wichtege ass, ganz

nei Méiglechkeete ginn, virun allem am Camionsverkéier, mat verschiddenen autonome Méiglechkeeten, déi ee kann op de Camion maachen. A mir triede sécherlech dofir an, dass europawäit esou Sécherheetssystemer wéi fir den doudege Wénkel oder fir d'Spuer ze halen an Zukunft wäerte verflüchtend 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.** - Här President, mir bleift hei nëmmen den Deputéierte Merci ze soe fir déi breet Zoustëmmung!

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Fernand Etgen, Président.** - D'Diskussion ass domadder ofgeschloss. Merci villmools, Här Bausch.

Mir kommen dann elo zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 7462. Den Text steet am Document parlementaire 7462⁷.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 7462 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmen fänkt un. 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)

Domat ass dëse Projet de loi eestëmmeg mat 60 Jo-Stëmmen ugeholl.

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 (par M. Serge Wilmes), Mme Viviane Reding, MM. Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler (par Mme Martine Hansen) et Michel Wolter ;

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

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

MM. Jeff Engelen, Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding ;

MM. Sven Clement et Marc Goergen ;

MM. Marc Baum et David Wagner.

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

(Assentiment)

Et ass esou decidéiert.

7. 7520 - Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Deen zweete Punkt vun eisem Ordre du jour vun de Mëtten ass de Projet de loi 7520 iwwert d'Fërderung vum kombinéierte Wuerentransport. An hei ass de Rapporteur vum Projet de loi déi honorabel Madamm Chantal Gary. Madamm Gary, Dir hutt d'Wuert.

Rapport de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

► **Mme Chantal Gary (déi gréng), rapportrice.** - De Projet de loi 7520 geet ëm de Wuerentransport, fir dee vun der Strooss op d'Schinn an op d'Voies navigables ze kréien an duerfir Subventiounen auszebezuelen.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, viru bal genee siwe Méint, den 11. Dezember 2019, huet déi nei EU-Kommissioun mam europäesche Green Deal en ambitiëse Programm virgestallt, mat deem d'EU bis 2050 soll klimaneutral sinn. An deem Kontext wäert och de Verkéierssektor säi Bäitrag musse leeschten. De Verkéierssektor mécht EU-wäit ronn ee Véirel vun den Zäregasemissiounen aus, Tendenz steigend.

Mam Green Deal - an dem Zil, fir d'Klimaneutralitéit bis 2050 ze erreechen - sollen d'Emissiounen vum Transportsektor an de kommenden 30 Joer ëm 90 % erofgesat ginn. An deem

Kontext betount d'Kommissioun speziell d'Wichtigkeet vun enger séierer an daitlecher Ëmstellung vum europäesche Wuerentransport: fort vun der Strooss an hin a Richtung Zuch a Banneschëfffaart. Och den Transport combiné an d'Multimodalitéit ginn hei als wichtege Strategien erwähnt.

D'EU-Ënnerstëtzung fir den Transport combiné geet zrëck op eng Direktiv vum Dezember 1992 iwwert d'Festsetze vu gemeinsame Reegelen fir bestëmmte Liwwerungen am Transport combiné tëscht Memberstaaten. Dës Direktiv ass a modifizierter Form haut nach ëmmer a Kraaft.

Am Livre blanc iwwert d'Transportpolitik vun 2011 huet d'EU-Kommissioun sech d'Zil gesat, fir bis 2030 ronn 30 % vum Stroossewuerentransport, dee méi wéi 300 km transportéiert gëtt, vun der Strooss op aner Mëttele eriwuerzeschichten, a bis 2050 souguer 50 % vum Stroossewuerentransport iwwer 300 km.

Wa mer eis Ëmwelt- a Klimaziler europawäit wëllen erreechen, muss et eis onbedéngt geléngen, beim Wuerentransport eng daitlech Verbesserung ze erreechen. De Wuerentransport ass ëmmerhi fir 40 % vun den Zäregasemissiounen vum ganze Verkéiersberäich responsabel.

De Projet de loi vum Transport combiné, dee mer haut virleien hunn, ass e klengen, mee wichtege Deel vun den Efforten, fir e méi nohaltege Wuerentransport hinczekréien an eebe méi Gidder vun der Strooss op d'Schinn an op d'Schëff ze kréien.

Vu datt et awer nëmme ganze seele méiglech ass, eng Wuer ganz mam Zuch oder mam Schëff vun A op B ze bréngen, spillt d'Strooss natierlech weiderhin eng wichteg Roll. Duerfir setze mir mat dësem Projet geziilt op d'Promotioun vum Transport combiné, dem kombinéierten Transport, fir datt déi betraffe Wueren awer fir e méiglechst klengen Deel per Camion a fir e méiglechst groussen Deel per Zuch oder Schëff transportéiert ginn.

2016 huet d'Chamber schonn en éischt Gesetz iwwert d'Promotioun vum Transport combiné gestëmmt. Domadder kritt d'Regierung d'legal Basis, fir mat staatleche Subventiounen d'Transporteurs ze encouragéieren, fir vum Transport combiné Gebrauch ze maachen an hir Wueren iwwer méiglechst laang Strecken mam Zuch oder mam Schëff, amplat dee ganze Wee mam Camion, ze transportéieren. De Regimm vum 2016er Gesetz war allerdéngs op véier Joer limitéiert an ass réckwierkend vum 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2018 gelaf.

D'Zil vum haitege Projet de loi ass et deemno, dëse Régime de promotion quasi onverännert iwwer véier Joer weiderzeféieren. Déi betreffend Subventiounen stellen eng direkt Staatshëllef duer, déi am EU-Bannemarché ganz strenge Restriktiounen ënnerläit an déi jeeeweils muss vun der EU-Kommissioun geneemegt ginn. Dat ass an dësem Fall den 8. Juli 2019 geschitt.

Och weinst den EU-Virgaben ass den neie Regimm fir d'Period 2019 bis 2022 dem ale Regimm vun der Period 2015 bis 2018 ganz änlech. Déi eenzeg signifikant Ännerung betrëfft d'Mindestdistanz vum Transport combiné mam Schëff. Déi gëtt elo par rapport zum Gesetz vun 2016 vun 150 km op just nach 50 km erofgesat.

D'Durée vum neie Subventionsregimm ännert net. Si ass och dës Kéier nees op véier Joer limitéiert a wäert sech réckwierkend op den 1. Januar 2019 applizéieren.

D'Subventiounen fir den Transport combiné sollen net nëmmen zum Erreeche vun den EU-Klimaziler an -Transportziler bäidroen, mee och dozou, datt eis multimodal Infrastrukturen zu Beetebuerg an zu Mäertert, an déi an de leschte Jore vill investéiert ginn ass, besser genotzt ginn.

Et geet indirekt also och ëm d'Schafe vun ekonomeschen, sozialen an ekologesche Plusvaluen am Sënn vun Aarbechtsplazen, besserer Energieeffizienz, manner ëmwelt- a klimaschiedlechen Ofgasen, am Fall vun der Schëfffaart daitlech manner Kaméidi an insgesamt manner Camionen op der Strooss.

Lëtzebuerg huet e ganz besonneschen Interess um Transport combiné, well mir an der EU eng zentral Lag hunn an eis an de leschte Jore geziilt an dësem Beräich mat deenen néidegen Infrastrukturen d'Moyene ginn hunn, fir dës Zort vun Transport a multimodal Dëngschtleeschungen unzebidden.

Den Transport combiné gëtt erméiglecht duerch genormt Containeren, déi souwuel mam Camion, mam Zuch oder mam Schëff transportéiert kënnen ginn an domat méiglechst direkt vun engem Transportträger op een anere kënnen ëmgeluede ginn. Fir dës Ëmlueden hu mir mëttlerweile, wéi grad schonn ernimmt, zwou grouss a modern multimodal Plattformen hei am Land: eng tëscht Beetebuerg an Dide-

leng fir de Wiessel vum Camion op d'Eisebunn an eng am Mäerterter Hafen, wou souwuel vum Schëff op de Camion wéi och op den Zuch kann transbordéiert ginn, an natierlech och ëmgedrëit.

Den Transportsektor ass en héich kompetitive Sektuer, wou Offer an Demande souwuel innerhalb vun den Transportmëttele wéi och tëscht den Transportmëttele de Präis bestëmmen. Den Transport combiné ass an deem Kontext noutgedronge méi deier, well all Ëmlueden den Transportfirmen zousätzlech Käschte verursaacht. Wa Wuere respektiv Containeren vum Camion op den Zuch oder op d'Schëff mussen ëmgeluede ginn, geet Zäit verluer an et gëtt méi Personal a passend Plattformen mat Kranen etc. gebraucht. Besonnesch bei Strecken ënner 300 km wierke sech dës Käschten um fräie Maart iwwerproportional als Wettbewerbsnodeel aus. Wat d'Distanzen méi grouss sinn, wat den Ënnerschied méi kleng gëtt. An deem Sënn variéieren och déi proposéiert Subventiounen en fonction vun der Transportdistanz.

Fir den Transport combiné ze promovéieren, ass eisen Haapthiewel deemno de Präis vum Transport. De Projet de loi ziilt drop of, fir déi spezifesch Méikäschten, dat heescht dee sougenannte Wettbewerbsnodeel, duerch eng direkt staatlech Bähëllef ze kompenséieren.

Als Rapportrice wëll ech dann och nach e bësse méi am Detail op eenzel Dispositiounen an technesch Aspekter vum Subsidemechanismus agoen.

Eng éischt Prezisioun ass déi, datt nëmme kombinéiert Wuerentransporter vu sougenannten Unités de transport intermodal, ofgekierzt UTI, subventionéiert ginn. Konkreet heescht dat, dass dëse Projet den Transport vu standardiséierte Containeren, Këschen oder Semi-remorquë viséiert, déi als Gréisst mindestens enger internationaler „twenty-foot equivalent unit“ entsprechen.

D'staatlech Hëllef gëllt souwuel fir den nationalen Transport combiné wéi och fir den internationale multimodalen Transport. D'Gesetz säit fir national kombinéiert Transporter per Eisebunn allerdéngs eng Mindestdistanz vun 20 km vir. Dat erlaabt och engem Transporteur, dee säi Container vu Beetebuerg op Mäertert, oder ëmgedrëit, transportéiere léisst, an de Genoss vun dësen Subventiounen ze kommen.

Am Prinzip kann och all internationalen Transportservice mat Start oder Arrivée, dat heescht mat Ëmlueden, op enger vun eisen intermodale Plattformen vun der Subventioun profitéieren. Fir datt en internationale Gidderzuch eligibel ass, mussen awer mindestens 30 % vun den UTIen op enger vun deenen zwou Lëtzebuurger Plattformen ëmgeluede gi sinn. A fir datt en internationalen Transport combiné per Frachtschëff eligibel ass, muss d'Distanz mindestens 50 km sinn an och 30 % vum Schëff sengen UTIen mussen op enger vun deenen zwou Lëtzebuurger Plattformen ëmgeluede gi sinn.

D'Subventioun setzt sech aus enger Partie fixe an enger Partie variable, en fonction vun der Zuel vun intermodalen Transportunitéiten, zesummen a si variéiert dee Moment och nach jee nodeems, ob et ëm en nationalen oder ëm en internationalen Transport geet, an och jee nodeems, ob et ëm den Zuch oder ëm d'Schëff geet.

Beim nationalen Transport combiné per Gidderzuch ass de fixe Montant op 1.600 Euro festgeluecht an dee variabelen op 30 Euro pro UTI.

Beim internationalen Transport combiné per Gidderzuch variéiert de fixe Montant degressiv en fonction vun der Distanz: 1.600 Euro fir Transporter ënner 400 km, 1.200 Euro fir Transporter tëscht 400 an 800 km a just nach 600 Euro fir Transporter iwwer 800 km. De variabelen Deel variéiert fir den internationale Beräich tëscht 10 an 30 Euro pro UTI, jee nodeems wéi komplizéiert d'Ëmlueden ass.

Beim internationalen Transport combiné mam Schëff kann eng fix Hëllef vun 3.600 Euro pro Frachtschëff an eng variabel Subventioun vun 30 Euro pro UTI ugefrot ginn.

Wéi ech schonns uganks erwähnt hunn, ënnerläit dëse Regimm vu staatlecher Direkthëllef am Transportberäich der EU-Kontroll a gouf an allen Detailer kontrolléiert a validéiert. Mat Bléck op déi betreffend Artikelen am EU-Vertrag an d'Oplage vun der EU-Kommissioun mussen dës Hëllef kloer Limitte respektéieren. Den Artikel 9 vun eisem Projet hält an deem Sënn Follgendes fest:

- de variabelen Deel vun Hëllef därer net méi héich si wéi d'Méikäschten, déi duerch d'Notze vun der intermodaler Infrastruktur entstane sinn. Oder anescht gesot: Et gi maximal 100 % vun den Infrastrukturméikäschte rembourséiert, - de fixen Deel därer net méi wéi 50 % vum Differentiel vun den externe Käschten tëscht Strooss an Zuch respektiv Strooss a Schëff kompenséieren an