

**(Assentiment)**

Merci villmools. Dann ass dat esou décidéiert.

Mir kommen zu deem nächste Projet, de Projet de loi 6714 iwwert d'Afféierung vu fixe Radaren op eise Stroossen. D'Riedezäit ass nom Modell 1 festgeluecht. An d'Wuert huet direkt d'Rapportrice, d'Madame Josée Lorsché. Wien nach net ageschriwwen ass, soll sech wann ech gelift bei mir mellen, soss ass et ze spéit.

7. 6714 - Projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**Rapport de la Commission du Développement durable**

► **Mme Josée Lorsché** (*déi gréng*), *rapportrice*.- Merci, Här President. Et geet och ëm flexibel Radaren, dat wëll ech just bäifügen.

Dir Dammen an Dir Hären, mam Projet de loi 6714 mécht d'Regierung eescht a Saache Radarkontrollen a geet domat op deeselwechte Wee wéi vill aner europäesch Länner. Net well Kontroll a Repressioun Freed maachen, mä well Kontroll a Repressioun de Verkéier berouegen, Accidenter vermeiden an domat d'Liewen an d'Gesondheet vu ville Mënsche schützen.

Dat beschëtt Beispill liwwert Frankräich, wou viru gutt zéng Joer den éischte Radar installéiert ginn ass. Mëttlerweile si bei eise franséischen Noperen iwwer 4.000 Anlagen a Betrieb - mam Resultat, datt d'Zuel vun de Verkéiersdoudenen a Frankräich ëm d'Halschent erofgaangen ass.

Ech kommen direkt op Lëtzebuerg, wou den Handlungsbedarf nach ëmmer grouss ass, virun allem wann et drëms geet, d'Vitesse op de Stroossen ze reduzéieren. Et ass déi gréisst Geforequell, déi mer op de Stroossen hunn. Och wann d'Zuel vun den Accidenter duerch d'Afféierung vum Punkteführerschäi reduzéiert konnt ginn, ass a bleift d'Vitesse nämlech nach ëmmer dee gréisste Problem op de Stroossen an d'Ursach vu vill mënschlech Leed.

Beispillsweis waren am Joer 2014 ganz genee 48% vun allen déidlechen Accidenter a 35% vun den Accidenter mat Kierpervletzungen op eng iwwerdrifwe Vitesse zrëckzeféieren. Net besser war et an de Jore virdrun, woubäi d'Statistik op eng steigend Tendenz hiweist. D'Tabell fannt Der a mengem schrëftleche Rapport.

(M. Henri Kox prend la présidence.)

Här President, mat deem Projet de loi wëllt d'Regierung de Problem, oder besser gesot, de Fléau vun der ze vill héijer Vitesse op eise Stroosse konsequent bekämpfen an hire ganz villfältege Plan d'action „sécurité routière“ fir d'Joren 2014-2018 mat engem weidere Bausteen ergänzen. Dir wësst, mir haten am Débat doriwwer rieds, datt den Aktionsplang aus ganzer 29 Moossname besteet - d'Afféierung vu Radaren ass e wichtige Pilier vun deem Plang.

An deem Geescht huet den Nohaltegeektsminister François Bausch de Projet de loi de 4. September 2014 déposéiert. De Projet modifizéiert eise Code de la Route, deem um Gesetz vum 14. Februar 1955 baséiert an deem am Laf vun der Zäit natierlech schonn eng ganz Rei Modifikatiounen erlieft huet.

D'Afféierung vum sougenannten „Système de Contrôle et de Sanction automatisé“ - ofgekierzt schwätzt ee vun CSA - soll et erlaben, d'Kontroll vun der Vitesse zum Alldag ze maachen. Mam Zil natierlech, d'Verhalen hannert dem Steier an deem Sënn ze änneren, datt een net méi no Loscht a Laun op de Gas dréckt, mä sech eng gewëssen Eegekontroll an eng Eegeverantwortung operleert.

D'Wierksamkeet vun de Radarkontrollen berout dobäi manner op der Héicht vun der Sanktioun, déi un enger Infraktioun hänkt, wéi um Risiko, beim schnelle Fuere ganz einfach erwëscht ze ginn.

An deem Sënn kann ee beim Radar effektiv vun enger Fal schwätzen, vun enger Fal, déi e pädagogeschen Effekt huet an natierlech eng Rei Leit irritéiert, virun allem déi, déi net wëssen, wat Regele bedeuten.

Fir dësen Effekt méiglechst flächendeckend ze erreechen, gesäit de Projet de loi an enger éischter Phas d'Installatioun vun 20 festen oder „fixen“, wéi et am Text steet, Radare vir, an donieft och vu 6 mobile Radaren.

Déi 20 fix Radare ginn op deene Plazen opgestallt, wou et regelméisseg - bewisenermoossen - zu Vitesseiwerschreidunge kënn, mam Zil, de Flux vum aldeeglechen Trafic op deene Stroossen ze berouegen an de Respekt vun der erlaabter Vitesse ganz einfach zur Gewunnecht ze maache vun de Chaufferen, esou wéi et och a Frankräich feststellen ass.

Déi sechs mobill Radaren hirersäits ginn, wéi den Numm et seet, net op feste Plazen opgestallt, mä flexibel gehandhabt: haut hei, mar do, fir op déi Manéier eng ofschreckend, dissuasiv Wirkung ze erreechen.

Donieft kënnen och d'Netdroe vum Sécherheetsgurt an d'Benotze vum Handy mat de geplangte Radaren detektéiert ginn. Spéiderhi kënnen dann och d'Duerchfuere vun enger roudier Luucht, d'Netanhale vum virgeschriwwenen Ofstand an ze héich duerchschnëttlech Vitessen op engem definierten Tronçon tëschent zwee Moospunkten iwwert de System vun de Radaren erfaasst ginn.

Am leschte Fall vum Tronçon schwätzt een dee Moment vun „appareils de parcours“, déi an enger Pilotphas wäerten en place gesat ginn, mä nach net direkt.

Well déi automatesch Radaren d'Verkéierspolizei ersetzen a 24 Stonnen op 24 grad wéi 7 Deeg op 7 funktionéieren, kann dee liewege Polizist fir aner Aarbechten agesat ginn. Och dat ass e Virdeel, dee bei deem Projet net soll vergiess ginn, ëmsou méi well d'Polizeiagente bekanntlech a gewëssenen Uertschaften esou rar si wéi déi wäiss Mais, besonnesch, wa se akut gebraucht ginn.

D'Plaz: Wou ginn d'Radaren higestallt? Déi Décisioun läit bei engem Aarbechtsgrupp, deem heescht „Audits de sécurité“. E besteet aus ganz villen Akteuren aus dem Beräich vum Stroossentransport, ënner anerem och aus der Association des Victimes de la Route an der Sécurité Routière, déi doru bedeelegt sinn, grad wéi d'Police an aner Akteuren. Dee ganze Grupp steet ënnert der Verantwortung vun de Ponts & Chaussées.

Ech kéim dann zum konkreten Oflaf vun der Prozedur, déi folgendermoossen ausgesäit: An enger éischter Étape fotograféiert de Radar d'Nummereschëld an de Chauffeur vum Gefier, säi Gesiicht mam Kierper, mam ieweschten Deel vum Kierper, mat deem d'Infraktioun begaange gëtt - also d'Gefier, net de Kierperdeel, deem d'Infraktioun begeet, mä d'Gefier! Beim Motorrad limitéiert d'Foto sech op d'Nummereschëld, vu datt d'Gesicht vum Chauffeur jo hannert engem Casque verstoppt ass.

Enregistréiert gëtt d'Foto am sougenannten „Centre“, dee vun der Police gëriert gëtt an ënnert der Opsiicht vum Procureur d'État steet.

E Responsabele vun der Police bekëmmert sech esouwuel ëm d'Feststellung vun der Infraktioun wéi och ëm d'Identifikatioun vum Besëtzer vun der Groer Kaart, vum sougenannte Certificat d'immatriculation vun deem Gefier, mat deem d'Infraktioun begaange ginn ass.

Wann déi Persoun dann identifizéiert ass, gëtt se duerch en ageschriwwene Brëif mat Accusé de réception informéiert, datt se an engem Délai vu 45 Deeg en Avertissement taxé muss bezuelen, deem der festgestallter Infraktioun entsprécht; oder awer, datt se sech am Fall vun engem méi graven Délit an de Centre muss beginn, wou e Procès-verbal opgestallt gëtt.

Prinzipiell geet et bei de Radarkontrollen natierlech drëms, de reelle Chauffeur vun der Infraktioun ze identifizéieren an ze sanktionéieren, mam Zil, datt en duerno méi virsiichteg fiert a ganz seng Astellung zum Fieren ännert.

An der Hypothees, wou de schëllege Chauffeur net identifizéiert ka ginn, ass den Titulaire vun der Groer Kaart finanziell responsabel fir d'Bezuele vun der Sanktioun. Dat heescht, wann de Chauffeur net identifizéiert ka ginn a wann de Propriétaire vun der Groer Kaart och net ka soen, wien zum Zäitpunkt vun der Infraktioun mat sengem Auto gefuer ass, behält de Propriétaire vun der Groer Kaart déi sougenannte Responsabilité pécuniaire.

Am Fall wou den Auto am Numm vun enger Personne morale, wéi zum Beispill enger Firma, immatrikuléiert ass, läit d'Verantwortung natierlech och an éischter Linn beim Chauffeur, deem d'Infraktioun begeet. Wann dee Chauffeur net identifizéiert ka ginn, geet d'Verantwortung un de legale Vertrieder vun der Personne morale, deem all Informatiounen iwwert d'Identitéit vum Chauffeur muss liwweren. Bei de Locatiionsautoe gëllt deeselwechte Prinzip.

Am Kontext vun der Responsabilité ass et mer dann nach wichteg, drop hinzewiesen, datt dese Projet de loi zu kengem Moment déi penal Responsabilitéit, mä just déi finanziell Responsabilitéit vum Chauffeur engagéiert. Eréischt wann de Chauffeur säin Avertissement taxé bezuelt huet, kënn seng penal Responsabilitéit

zum Drogen an eréischt dee Moment kann et zum Ofzuch vu Punkten um Führerschäi kommen.

Wat d'Méiglechkeet ugeet, sech dem Bezuele vun der Sanktioun ze entzéien, gëllt ëmmer déiselwecht Regel, an zwar folgend: Wann den Titulaire vun der Groer Kaart der Meenung ass, e wier net schëlleg, well e guer net am Auto souz, kann e vu sengem Recht op Contestatioun Gebrauch maachen.

Dee Moment gëtt et véier verschidde Weeër:

1. Den Titulaire ka mat engem Récépissé beweisen, datt en eng Plainte déposéiert huet, well den Auto beispillsweis geklaut ginn ass. Oder e beweist duerch eng Deklaratioun, datt den Auto zerstéiert ginn ass.

2. Déi zweet Méiglechkeet: En attestéiert schrëftlech, wéi eng Persoun zum Moment vun der Infraktioun mam Auto gefuer war.

3. Drëtt Méiglechkeet: E liwwert eng Kopie vum Kontrakt vun der Cessioun vum Gefier of plus de Beweis, datt d'Transaktioun am nationale Fichier vun de Gefierer an hire Besëtzer enregistréiert ginn ass.

4. Déi lescht Méiglechkeet ass déi, datt en eng Kopie vum Locatiionskontrakt ofliwwert, déi en ebe mat enger anerer Persoun ofgeschloss huet.

Donieft gesäit de Projet de loi dann och vir, datt eng Persoun, déi opgrond vun enger Radarkontroll als Chauffeur designéiert ginn ass, op hir Demande hin Accès zu der Foto kritt, dëst am sougenannten „centre“, wou si d'Foto ka konsultéieren. Wann den designéierten Auteur vun der Infraktioun sech am Ausland ophält, huet en d'Recht, eng Vertrauenspersoun ze nennen, déi op Procuratioun hin Accès zu der Foto kritt.

Am Fall vun der Konsultatioun gëtt d'Foto esou traitéiert, datt just de Chauffeur erkennbar bleift, während all aner Persounen a Géigestänn aus Dateschutzgrënn geschwäert ginn an op déi Manéier onkenntlech sinn.

Bleift nach de Fall vun enger falscher Deklaratioun, déi kéint gemaach ginn am Fall, wou ee sech der Sanktioun wëllt op eng illegal Aart a Weis entzéien. Hei kann ee just soen, léif Kolleeginnen a Kolleegen, datt d'Fuddele sech an deem Fall net lount, well falsch Deklaratiounen mat 251 bis zu 10.000 Euro bestrooft ginn, dëst als Alignement un d'Strofen, déi am Beräich vun de Verkéiersdelikter gëllen. Et huet een also net vill dervun, oder besser gesot guer näischt dervun, falsch Deklaratiounen ze maachen.

Bleift nach ze soen, datt den Traitement vu perséinlechen Donnéeën an alle Fäll eiser Gesetzgebung iwwert d'Protection des données ënnersteet.

Här President, ech komme bei déi verschidden Avisen, déi zu deem Projet de loi erakoumen. Et waren der am Ganze siwen.

Den éischten Avis vum Statsrot datéiert vum 2. Juni 2015, säin Avis complémentaire vum 30. Juni 2015. Nieft enger genereller Beschreiwung an enger Rei vu legistesche Propositionen huet de Statsrot eigentlech just eng fundamental Kritik um initialen Text ausgeübt, dëst am Kontext vum Ofzuch vu Punkte vum Führerschäin. Ursprénglech war nämlech virgesinn, den Ofzuch vu Punkten direkt un déi festgestallten Infraktioun ze bannen, wat juristesche net tragbar war.

Opgrond vun der Opposition formelle vum Statsrot huet d'Nohaltegeektskommissioun dës Dispositioun geännert an décidéiert, den Ofzuch vu Punkten un d'Bezuele vun der Amende ze bannen an net méi direkt un d'Feststellung vun der Infraktioun. Dat heescht, datt de Chauffeur eréischt duerch d'Bezuelen als penal schëlleg Persoun identifizéiert gëtt an datt d'Bezuelen an deem Sënn eng Zort Avenu vun der betroffener Persoun duerstellt. Dës Dispositioun baséiert um Prinzip vun der Personalitéit des peines, déi am initialen Text net respektéiert gi war.

Ech komme bei d'Chambre de Commerce. Si huet hirersäits hiren Avis de 6. Oktober 2014 eraginn an de Projet de loi generell guttgeheescht. E positiven Avis koom och vun der Chambre des Salariés, déi sech den 30. Oktober 2014 zu Wuert gemellt hat.

E weideren Avis koom da vun der Chambre des Métiers, déi déi allgemeng Zilsetzung vun deem Projet de loi begreist, mä skeptesch huet dës Berufskummer sech allerdéngs gewisen, wat déi technesch Ëmsetzung vum Projet, den Informationsaustausch an de Volet vun den Daten ubelaangt respektiv och d'Délai vun der Bezuelung vun der Amende. Hire Avis datéiert vum 8. Dezember 2014.

Dernieft koom dann nach den 11. Februar 2015 eng ganz positiv Stellungnahm vum Parquet général a vun de Bezierrichtergerichte vu Lët-

zebuerg an Dikrech eran. An hirem gemeinsamen Avis gëtt d'Afféierung vun neie Kontrollsystem am Hëllef op méi e verantwortlech Verhalen op der Strooss ausdrécklech begreist.

Et bleift nach den Avis vum 25. Februar 2015 vun der nationaler Dateschutzkommissioun, der CNPD. Dës méi fachspezifesch Kommissioun huet de Projet ganz minutiéis analyséiert an huet begreist, datt en d'Gesetzgebung vum 2. August 2002 iwwert de Schutz an den Traitement vu perséinlechen Daten an allen Hi-sichte respektéiert.

Zu den Aarbechten an der Nohaltegeektskommissioun bleift ze soen, datt de Projet de loi ganzer véier Mol um Ordre du jour vun der Kommissioun stoung. An deene Reuniounen hu mir eis mat deene verschiddenen Avisen a mat enger ganzer Rei vun Amendementer befaast. Inhaltlech, muss ech awer betounen, war d'Kommissioun vun Ufank un der Meenung, datt dese Projet de loi e wichtegt Element am Kampf fir méi Sécherheet op der Strooss géif duerstellen, woubäi ech och muss soen, datt d'Membere ganz konstruktiv an interesséiert bei der Saach waren. An deem Sënn huet se mäi Rapport den 9. Juli 2015 eestëm ugehall.

Ofschlëssend wëllt ech och de Vertrieder vum Nohaltegeektsministère nach e grouse Merci fir hir kompetent Berodung ausdrécken, virun allem der Madame Josiane Pauly, dann awer och dem Här Guy Heintz an dem Här Romain Spaus. E Merci gëllt wéi ëmmer och der Sekretärin Rachel Moris, déi ëmmer ganz flénk bei der Saach ass.

Här President, erlaabt mer nach kuerz, déi gréng Kap opzedinn. Net als Rapportrice, mä als Vertriederin vun eiser grénger Fraktioun hoffen ech, datt d'Chambre dese Projet de loi stëmmt an domat wierklech e couragéiert Zeechen am Kampf fir méi Sécherheet op der Strooss setzt, onofhängeg vum Géigewand, deem eis an d'Gesicht bléist. Ech mengen, e kennt op eis zou: Mat der Afféierung vun de Radare maache mir eis eben net nëmme Frënn, mä ech denken, et ass méi wichteg, datt mer Liewe retten.

Mat deem Zil ginn ech d'Zoustëmmung vun der grénger Fraktioun an ech soen lech villmools Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.**- Très bien!

► **M. Henri Kox**, *Président de séance*.- Merci der Rapportrice. Als éischte Riedner ass den honorablen Här Marco Schank ageschriwwen. Här Schank, Dir hutt d'Wuert.

Discussion générale

► **M. Marco Schank** (CSV).- Här President, Kolleeginnen a Kolleegen, an Zäit vu ronn zwee Méint schwätze mer haut op dëser Plaz déi drëtze Keier iwwert d'Verkéierssicherheit. A wann ee kuckt, wat op eise Stroosse geschitt, ass dat leider net vu Muttwëll.

No dem Vote vum neie Punkteführerschäin hate mir jo och viru Kuerzem op dëser Plaz eng Consultatiounsdebat iwwert d'Verkéierssicherheit, virun allem d'Sicherheit am Stroossentrafic, an iwwert der Regierung hir sougenannt „Vision Zéro“, fir ze probéieren, d'Affer am Verkéier nach méi, ëmmer méi géint null ze reduzéieren. Allegueren d'Riedner sinn deemools och op déi schwaarze Serie vun déidlechen Accidenter an der Zäit vun nëmmen zwou Wochen agaangen, fir ze ënnersträichen, wéi wichteg datt et ass, fir zousätzlech Efforten ze maachen.

D'Haaptprioritéit vun der Regierung hirem Aktionsplang ass ganz dätlich - et ass ëmmer datselwecht, zu Recht -, fir ze soen, datt mer géint iwwerdrifwe Vitesse musse virgoen an den Alkohol, a ganz dacks déi zwou Saache matenee gekoppelt, als Haaptursach vun den Accidenter.

Iwwer Verkéierssicherheit kann een eigentlech net dacks genuch diskutéieren, ëmsou méi, wou an eisen Aen, ech widderhuele mech, de pädagogesche Prinzip muss spillen, fir ëmmer erëm déiselwecht Messagen nei, anescht agepaakt ze véhiculéieren, fir de Leit a virun allem den Automobilisten dobaussen dätlich ze maachen, wéi wichteg et ass, responsabel ënnerwee ze sinn.

Duerfir soen ech et nach eng Keier, datt enorm vill Leed vu Familljen, Partnerschaften a Frëndschafte kéint verhënnert ginn, wa jiddweree sech géif un d'Limites de vitesse an d'Limite vum Alkoholkonsum halen, wa jiddwereen nëmmen da géif iwwerhuelen, wann et wierklech net geféierlech wier, a wa jiddwereen, deem Auto fiert, den Handy géif an der Täsche loossen an esou weider.

An egal wéi eng Diskussioun mer féieren, zum Beispill och, wat elo erëm opgefllaamt war, de Pro an de Kontra vu Beem laanscht d'Stroossen, oder och ze diskutéieren, fir nach méi streng Regeln anzeféieren am Verkéier, et ass an eisen Ae genau esou, wéi et viru Kuerzem



de Vizepräsident vun der Association des Vic-times de la Route, den Armand Jaminet, op de Punkt bruecht huet an engem Zeitungsartikel, wéi e gesot huet: „Et gëtt keng Stroossen, déi Feeler verzeien.“

Et wor wichteg, dëse Gesetzesprojet iwwert déi 20 fix a 6 mobiill Radare virun der Summerpau-sen an d'Chamber ze bréngen an ze stëmmen. Et ass virgesinn, datt d'Radare bis Enn des Joers sol-len installéiert ginn an da vum anere Joer un och operationell solle sinn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, fir d'Éischt e grouse Merci un d'Madame Rap-portrice, d'Josée Lorsché, fir hiren exzellente schréft-lechen a mëndlechen engagéierte Bericht. Dëse Projet gëtt zënter enger Partie Joren, ech géif soe ronn fënnef Joer, a wahrscheinlech och scho vir-drun, diskutéiert, an de vieregten Nohalteg-keetsminister Claude Wiseler huet 2012 déi éischt Schrëtt fir d'Uschafe vun dëse Radaren ënnerholl.

A grad wéi haut war et d'Zil och deemools, net, dem Stat seng Keesen op d'Käschte vun den Automobilisten ze fëllen, mä zu méi Verkéierssé-cherheet bäizedroen. Ech hu virdu gesot, datt mir eréischt viru Kuerzem op dëser Plaz iwwert d'„Vision Zéro“ geschwat hunn, wou mer nach eng Kéier kloergemaach hunn, datt iwwer-driwwé Vitesse an den Alkohol zu den Haaptur-saache vun déidlechen Accidenter gehéieren. Mat de Radare gëtt dann, esou hoffe mir op d'mannst, op enger Rei vu Plazen, wou se opge-stallt ginn, manner gerannt an domat zur Ver-kéierssicherheit bäigedroen.

Virun engem Joer huet de Minister Bausch jo schonn d'Emplacementer bekannt ginn. Dee-mools waren d'Kaarten an de Medien, och haut hunn ech nach eng Kéier gesinn, hunn ech eng Kaart fonnt, fir nach eng Kéier daitlech ze maachen, wou d'Radaren hikommen. A vill Leit missten eigentlech wëssen, wou an Zukunft misst de Fouss vum Gas geholl ginn. Ech wëll awer direkt derbäisoen: Wann ee responsabel Auto firt, hält een net nëmmen dann de Fouss vum Gas, mä et hält ee sech iwwerall un de Code de la Route. Et handelt sech logescherweis ëm problematesch Strecken, sougenannt „points noirs“, wou an der Vergaangenheet an haut och nach besonnesch heefeg Accidenter passéieren.

Mä eent nom aneren! Fir d'Éischt musse jo dann d'Radaren emol installéiert ginn an duerno déi Informatiounen traitéiert ginn. Et gi jo bekannt-lech 20 fix a 6 mobiill Radaren ugeschafft. Laut Devis solle se 1,7 Milliounen Euro kaschten. Do ass awer och schonn déi Statioun, déi den Trans-fer vun den Donnéeë mécht, derbäi. A vu datt mer et hei mat sensibele Geräter ze dinn hunn, déi jo awer esou exakt an zouverlässig wéi méiglech musse funktionnéieren, kascht den Ën-nerhalt dovunner ronn eng 110.000 Euro d'Joer.

Fir déi Donnéeën, déi vun de Radare kommen, ze verschaffen, gëtt dann och e spezielle Centre de traitement ageriicht zu Bartreng, an et geet hei drëms, datt dëse Centre d'Zentral ass ron-derëm deen automatesche Prozess vum Fonc-tionnement a vum Géréiere vun de Radaren.

An dësem Centre leeft alles zesummen, vun deem Moment un, wou de Radar ausléist, bis hin zur finanzieller a rechtlicher Responsabilitéit. D'Mise en place vum Centre kascht eng 11 Milliounen Euro. D'Maintenancekäschte belafe sech op 750.000 Euro d'Joer. Do kommen och nach Personalkäschten derbäi. Ech wollt och an deem Kontext d'Fro stellen, wéi vill Leit spezi-fesch hei fir dëse Service affektiert ginn.

Dann, déi eemoleg Fixkäschten, ouni den Ënner-halt, belafe sech also op 13 Milliounen a sti ge-schatene Recettë vu ronn 7 Milliounen géint-iwwer.

Mä Mënscheliewe kann een net mat Geld opweien. An eigentlech sinn dës Käschte Pea-nuts, erlaabt mer deen Ausdrock, vis-à-vis vun deem enorme Leed, wat d'Familien trëfft, wann e Mënsch op der Strooss leie bleift oder schwéier blesséiert gëtt, a vis-à-vis vun deenen enorme Käschten, déi och d'Autosaccidenter verursaachen.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Marco Schank** (CSV).- Mam neie Sys-tem vun de fixe Radare sollen an Zukunft och Verkéiersdelikter sanktionéiert ginn, d'Madame Rap-portrice huet dat gesot: ze héich Vitesse, d'Net-stoe-Bleiwé bei enger roudéer Luucht, d'Netanhale vum Sécherheetsofstand vu min-destens dräi Sekonnen zum nächsten Auto oder och d'Fueren op der Bande d'urgence oder der Busspur.

Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, et ass kloer, datt den Asaz vun automatesche Rada-ren, wou de Chauffeur am Auto fotograféiert gëtt, datschutztechnesch éischer kriddelech ass. D'Fotoen, déi mat de fixe Radare gemaach ginn, weisen eis d'Immatriculationsplack a virun allem de Chauffeur vum Auto.

Mat deem System vu Radaren, deen zréckbe-hale gouf, mat zweemol blëtzen, beim Op-de-Radar-Duerfueren a Sech-vum-Radar-erëm-Fortbewegen, konnt d'Problematik och zefridde-stellend geléist ginn, fir och d'Motorrieder ze er-faassen.

Da ginn déi Fotoe gespäichert an direkt op Bartreng an de Centre geschéckt, wou se trai-téiert ginn. An d'Zil vum Système de contrôle et de sanction automatisé zu Bartreng ass et, d'Identitéit vum Chauffeur erauszefannen, him den Avertissement taxé zoukommen ze loos-sen a gegebenenfalls him d'Punkten och ofzezéien. Allerdéngs geet selbstverständlech aus der Foto net ervir, ob déi Persoun, déi mam Auto gefuer ass, och den tatsächleche Besëtzer vum Auto ass.

Wat elo déi stroferechtlech Responsabilitéit vum Propriétaire vum Auto ubelaangt an déi entspri-chend Konsequenzen ugeet, wëll ech elo dorop hei net méi agoen; ech mengen, d'Madame Rap-portrice huet dat am Detail a gutt gemaach. An derbäi kënnt, datt an den Dokumenter alles nozeliesen ass. Dowéinst maachen ech elo hei nach just eng Partie punktuell Remarques zu eenzelnen Avisen.

Här President, de Statsrot huet sech eng Rei in-teressant Froen zu der automatisierter Prozedur gestallt. Et ass kloer, zu wéi engem Zäitpunkt de fixe Radar eng Foto mécht an dann un de Centre de traitement weiderschéckt. Et wier awer net kloer, zu wéi engem Zäitpunkt dann e Member vun der Police an d'Spill kënnt. An de Conseil d'État freet sech, ob d'Membere vun der Police nëmmen am administrative Beräich tätég sinn, wann eng Persoun de Protokoll contes-téiere kënnt.

An dann och d'Fro, ob déi gespäichert Fotoen an der Datebank vun der Police oder an enger externer Datebank gespäichert sinn a wéini se geläscht ginn. Wann ech mech richtig erënne-ren, mä den Här Minister kann eis dat herno soen, war vun zwee Méint rieds, mä, wéi gesot, ech si mer do net méi ganz sécher.

Och d'Chambre des Métiers huet e puer perti-nent Remarquë gemaach. D'Chambre des Mé-tiers begréisst an éischer Linn, datt dee Schélle-gen d'Méiglechkeet kritt, ebe seng Fotoen ze consultéieren, fir datt hien och gesäit, ob en dann och dee Schëllegen ass. Doriwwer eras begréisst si och de Fait, datt all aner Persounen - an ech mengen, dat maache mer alleguerten - am Auto onkenntlech gemaach ginn.

Allerdéngs gesäit si et als problematesch un, datt déi Fotoen nëmmen am Centre zu Bartreng an a Präsenz vun der Police kënne consultéiert ginn. Dës Mesure wier vis-à-vis vun Netrésiden-ten diskriminéierend. Ech soen awer och derbäi, datt dëst och fir Résidenten esou ass: Fir een, ech soen emol, deen op der Wämperhaart wunnt, fir deen ass et och e wäite respektiv lās-tege Wee. Dëst huet iwwregens och déi national Datschutzkommissioun opgeworf, et misst een de Choix hunn, entweder op der Plaz zu Bartreng oder d'Foto geschéckt ze kréien, via eng Demande écrite préalable.

► **Une voix.** - Ganz gutt!

► **M. Marco Schank** (CSV).- D'Iddi, fir d'Foto op de Commissariats de proximité kënnen ze consultéieren, ass méiglecherweis och eva-luéiert ginn. Ech ginn déi Fro weider, an och d'Fro, ob d'Méiglechkeet eng Optioun kéint an der Zukunft eventuell sinn. Fir d'Foto iwwert de Postwee hei dem Beschëllegten heemzesché-cken, wéi zum Beispill an Däitschland, ass jo aus deene Grënn, déi mer an der Kommissioun gesot kruten, net zréckbehale ginn.

D'Chambre des Métiers stellt och fest, datt am Projet de loi d'Signalisatioun vun de Radaren net ernimmt gëtt. Wann ech mech richtig erënneren, wollt de Ministère op esou Schëlter verzichten. Duerfir meng Fro, ob een net awer am Kontext vun enger sënnvoller Verkéierser-zéiung sollt higoen a mat Panneau virwarnen, wéi et zum Beispill a Frankräich oder och an anere Länner de Fall ass.

Dann huet d'Handwierkerkummer sech och gefrot, wéi ee mat dem EU-Bierger ëmgeet, deen nëmmen duerch Lëtzebuerg firt an dann e Protokoll heemgeschéckt kritt. Fir seng Foto ze gesinn an eventuell ze contestéieren, misst deen dann och op Bartreng kommen, respek-tiv, hätt en déi Méiglechkeet, wéi virdu gesot gi war, iwwert d'Procuratioun écrite ze fueren?

► **M. Henri Kox**, *Président de séance*.- Här Schank, erlaabt Der eng Tëschefro vum Minis-ter?

► **M. Marco Schank** (CSV).- Yes!

► **M. François Bausch**, *Ministre du Dévelop-pement durable et des Infrastructures*.- Entschël-legt, ech wollt keng Tëschefro stellen, just direkt preziséieren, datt dat kloer ass: Si gi si-gnaliséiert.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Ah, okay.

► **M. François Bausch**, *Ministre du Dévelop-pement durable et des Infrastructures*.- Dat gëtt gemaach.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Très bien! Merci.

► **M. Henri Kox**, *Président de séance*.- Merci.

► **M. Marco Schank** (CSV).- Da muss een och gesinn, ob déi Frist vu 45 Deeg, fir ze contestéieren, an der Praxis duergeet fir d'Leit, déi am méi éloignéierten Ausland wunnen.

D'Chambre de Commerce gesäit déi ganz Pro-blematik am Kontext vun der Foto ähnlech wéi d'Chambre des Métiers a si huet och gemengt, fir datt d'Onscholdsvermutung bestoe bleift, den Délai vu 45 Deeg sollt während der Contestatioun ausgesat ginn.

Da wollt ech nach e puer Remarquë maachen, ganz kuerz, wéi et an Däitschland fonction-néiert, wou se de Radarsystem jo scho méi laang kennen. Hei heescht et, datt zirka 15% vun den Avertissements taxés opgrond vu fal-sche Miessungen ausgestallt ginn. A wann de Propriétaire vum Auto op der Foto net ze er-kennen ass, muss deen och net bezuelen.

D'Miessung gëtt 50 Meter virun der Foto ge-maach. An op dëse 50 Meter kann et zum Bei-spill virkommen, datt een Auto een anere ver-deckt respektiv och dertëschentfiert. A si soen och, datt relativ dacks onprezis Fotoe géife ge-maach ginn. A wann de Conducteur op der Foto net zu honnert Prozent ze erkennen ass, bezilt en och net.

(**M. Mars Di Bartolomeo reprend la prési-dence.**)

Här President, nach denke mir, datt et keng Al-ternativ zu deem neie System vun de Radare gëtt, deen natierlech nëmmen ee Puzzlestéck, e wichtegt Puzzlestéck d'ailleurs, an deem grouse Mosaik vu Mesuren ass, fir e Méi vu Verkéierssicherheit ze gewährleeschten.

An d'Zuelen aus dem Ausland sinn deelweis enorm impressionnant. Esou seet ënner an-erem den offizielle Site vum franséische Minis-tère des Transports, datt d'Radare gehollef hät-ten, net manner wéi 30.000 Liewen ze retten an engem Zäitraum vun zwielef Joer, zënter 2002, wou d'Radaren installéiert goufen, par rapport zu 2000 gerechent, wat jo eng enorm héich Zuel ass. An hei heescht et weider um Site, datt an deem Zäitraum insgesamt 40.000 Liewe konnte gerett ginn, 75% wéinst manner séierem Fueren, an zum gréissten Deel eben opgrond vun de Radaren, a 25% opgrond vu méi Sécherheet vun de Gefierer respektiv vu méi sécheren Infrastrukturen.

Op aner Mesurë fir méi Verkéierssicherheit brauch ech elo haut net nach eng Kéier anze-goan, dat hu mer am Débat de consultation breet gemaach virun zwou Wochen, mat enger ganzer Partie Propositionen, Iddie vun alle Borden, déi mir ganz staark begrëissen.

Ech wollt och an deem Kontext soen, datt ech et gutt fannen, datt de Minister wëlles huet, d'Iddi vun engem Nationalen Dag vun der Ver-kéierssicherheit opzegraifen, esou wéi ech et am Débat fir d'„Vision Zéro“ och proposéiert hat. Bei esou engem offiziellen Dag, ganz prak-tesch orientéiert mat Matmaachcharakter fir Kanner, Familjen, mat ënner anerem Sé-cherheitstraining, Verkéierserzéiung an esou weider, mengen ech, géif d'Responsabilitéit vun deem Eenzelne vis-à-vis vu senge Matmën-schen am Stroosseverkéier am Mëttelpunkt stoan an och geschäert ginn. Op der éischer Editioun vun esou engem Dag kéint ee jo dann och de Fonctionnement vun de Radare respek-tiv d'Gestioun vum System explizéieren.

Här President, léif Kolleeginnen, léif Kolleegen, ech denken, datt eng Partie vun den Em-setzungsmoosname vun deem neie Radarsys-tem sech an der Realitéit vum Alldag musse bewähren an doraus sécher och zu engem spéidere Moment eventuell Konkusioun musse gezu ginn, fir de System ënner Ëmstänn ze adaptéieren. Ech denken och, an do widder-huelen ech mech zum Schluss, datt mir zu Lët-zebuerg, onofhängeg vun deem neie System vun de Radaren, eng Fuerkultur brauchen, déi um Respekt ee virun deem anere baséiert.

An an deem Sënn wollt ech zum Schluss och den Accord vu menger Fraktioun zu deem Pro-jet bréngen. Ech soen lech Merci.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci dem Här Marco Schank. Nächste Riedner ass den Här Roger Negri fir d'LSAP.

► **M. Roger Negri** (LSAP).- Här President, Dir Dammen an Dir Hären, als Éischt wëll ech selbstverständlech der Présidente-Rapportrice Josée Lorsché e grouse Merci soe fir hir exzellent Rapporten, schréftlech wéi mëndlech, an och déi gutt Aarbecht, déi se ëmmer als Pre-sidentin vun eiser Nohaltegkeetskommissioun mécht.

Dir Dammen an Dir Hären, ze héich Vitesse ass a bleift bei Wäitem déi éischt Ursaach fir d'Ac-cidenter op eise Stroossen. Ronn 48% vun den déidlechen Accidenter, 35% vun den Acciden-

ter mat Blesséierten, déi 2014 geschitt sinn, sinn den offizielle Constaten no d'Resultat vun ze héijer Vitesse. Virun allem am Beräich vun de Verkéiersdoudengen duerch d'Vitesse ass am Verglach zum Virjoer 2013, wou den Taux vun déidleche Verkéiersaccidenter mat der Vitesse als Haaptursach bei 39% louch, deemno en daitleche Plus feststellen.

Am Joer 2013 goufe fir den Dépassement vun der virgeschriwwener Vitesseliminatioun insge-samt 24.189 Führerschäinspunkte vun der Po-lice agezunn. Bei engem Total vu 46.336 akas-séierte Punkte mécht dat en Taux, wéi gesot, fir ze héich Vitesse, vun 52,20% aus. D'lescht Joer goufe fir d'Versteëss géint de Code de la Route wéinst ze héijer Vitesse ganzer 28.059 Führer-schäinspunkte bei engem Total vu 50.446 ofgezunnene Punkten notéiert. Domadder louch den Taux fir d'Netanhale vun der Ge-schwindegkeetsbegrenzung bei 55,62% - in-nerhalb vun zwielef Méint eng Differenz vu méi wéi 3%.

Eng daitlech Sprooch schwätzt och déi daitesch Forsa-Ëmfro aus dem leschte Joer, déi seet, dass néng vun zéng Chauffeure sech méi oder man-ner heefeg net un d'Vitesseliminatiounen halen. Dat ass hei zu Lëtzebuerg bei eis am Land och net vill anescht, beziehungsweise net vill besser. Dat weisen d'Aussoen am Kader vun enger Ëm-fro, déi TNS ILReS am Juni 2014 am Opdrag vun der Sécurité Routière gemaach huet: 56% vun de Befrote ginn un, dass si gelegentlech mat 65 Stonnekilometer duerch Uertschaften a mat 160 bis 170 iwwert d'Autobunn fueren. Souguer 76% erklären, dass si déi erlaabt Vi-tesse an den Tunnelen net respektéieren.

D'Ursaache fir dëst Verhalen, also dofir, dass d'Vitesseliminatiounen fir vill Chauffeuren nëmme schéngé fir déi aner ze gëllen, si kom-plex. Verkéierspsychologen hunn awer eras-foinnt, dass bei Versteëss géint d'Vitesse, anescht wéi bei Versteëss, wou ze vill Alkohol am Spill ass, prinzipiell d'Asicht vun den Autofuerer ganz einfach feelt. Vill vun hinnen hale sech dann och fir esou gutt Chauffeuren, dass si mengen, och iwwert déi erlaabte Vitesse eras-ëmmer alles ënner Kontroll ze hunn.

Dobäi passt eventuell och dat heite Resultat aus dem virdu schonn ugeschwate Sondage vun der Sécurité Routière: 30% vun de Befrote ginn hei un, sech selwer fir en exzellenten oder e ganz gudde Chauffeur ze halen. 2014 waren dat nach nëmme 26%, an 69% hu sech d'lescht Joer nach selwer d'Auszechnung vun engem éischer gudde Chauffeur ginn.

Eng weider Erklärung fir d'Netanhale vun der Geschwindegkeetsbegrenzung ass dann awer och, dass déi Chauffeuren, déi sech, sief et aus Iwwerzeegung, sief et duerch Zoufall, un déi virgeschriwwé Vitesse halen, oft vun anere Chauffeure signaliséiert kréien oder drangs-a-léiert ginn, dass si e Verkéiersobstakel wieren.

Här President, d'Regierung huet d'Verbesser-ung vun der Verkéierssicherheit als eent vun hire prioritären Ziler definéiert. Wann een déi puer Zuele considéréiert, déi ech elo grad duerchgeholl hunn, da läit et op der Hand, dass déi ambitiéis „Vision Zéro“, also den Ak-tiounsplang, dee vun 2014 bis 2018 leeft an als Objektiv null Doudeger an null Schwéierbles-séierter huet, als eng vun den ieweschte Priori-téiten d'Bekämpfung an d'Preventioun vun den Excès de vitesse huet.

Eng éischt Moosnam, déi et soll erlaben, dëst Zil ze errechen, ass eng Verschäerfung vun de Sanktiounen. Dës Mesure gouf ëmgesat mat der Reform vun Punkteführerschäin, déi mer hei den 29. Abrëll an der Chamber gestëmmt hunn. Eng weider Moosnam ass de Projet de loi vun haut, mat der Installatioun vun engem System vun den automatesche Radaren, CSA, dem Système de contrôle et de sanction auto-matisé.

Sënn an Zweck vun dëser automatescher Kontroll, déi sougutt fest installéiert Radare wéi mobiller virgesäit, ass déi vereinfacht Constata-tioun vun Infraktiounen am Stroosseverkéier, ouni dass déi responsabel Gefierer mussen uge-hale ginn. Zu den Infraktiounen, déi esou solle festgestallt ginn, gehéiert am Besonneschen d'Netanhale vun der Vitesse. Allerdéngs sinn dës automatesch Kontrollen och dofir ausge-riicht, dass aner net reglementär Comporte-menter, déi eng schwéier Gefährdung am Stroosseverkéier duerchstellen, festgestallt kënne ginn, wéi d'Netrespektéiere vu roude Luuchten, d'Netanhale vun den néidegen Of-stänn, d'Benotze vun enger Spur, wéi Busspur an esou weider, oder ob ee mam Handy telefo-néiert, an anerer.

Esou e System huet seng Preuvë schonn an aneren europäesche Länner gemaach: a Frank-



räich, Däitschland, Holland, der Schwäiz an och a Groussbritannien. Etüden aus dese Länner, virun allem Etüden aus Däitschland, hu sech mat der Wierkungsweis vu mobilen a fest installierte Systemer fir d'Iwwerwaachung vun der Vitesse beschäftegt an an dësem Kontext e puer Feststellungen gemaach:

Éischtens, d'Iwwerwaache vun der Vitesse ass nëmme sënnavoll, wann et sech dobäi ëm en dauerhafte Prozess handelt. Gëtt net oder net méi iwwerwaacht, da ginn déi positiv Effeten op d'Verhale vun den Automobilisten a Saache Vitesse erëm verluer.

An den zweete Punkt ass: Wat d'Vitesse méi d'Ursach fir d'Geforen an d'Accidenter ass, wat d'Wirkung vun de Moossnamen a Bezug op d'Accidenter och méi grouss ass.

Drëtte Punkt: Déi automatesch Iwwerwaachungsmoossname musse regelméisseg a parallel vun Effentlechteksaarbecht begleet ginn, wéi zum Beispill Policekontrollen, wou d'Automobilisten och ugehale ginn a si direkt op d'Gefore vun ze héijer Vitesse ugeschwat ginn an och informéiert ginn. Ganz an deem Sënn gesäit den nationalen Aktionsplang och vir, d'Kontrolle konform zum Concept national routier ze organiséieren, wat souvill heescht, wéi dass 50% vu de Kontrolle sollen e preventiven a 50% e repressive Charakter hunn.

Véiert a lescht Konkusioun vun dëser Etüd ass, dass sech mat enger reng kllassescher mobiller Kontroll keng dauerhaft Verännerungen am Verhale par rapport zur Vitesse erreeche loos-sen.

Dese leschte Constat gëtt doduerch confirméiert, dass hei zu Lëtzebuerg d'Zuele vun den Accidenter an Doudege respektiv Blesséierten duerch ze héich Vitesse genau wéi d'Tendenz, ze séier ze fueren, zouhuelen, obwuel d'Zuel vun de Policekontrolle vu Joer zu Joer eropgeet. Zum Beispill waren et der am Joer 2012 eppes Klenges méi wéi 28.000, d'Joer drop awer scho méi wéi 35.000.

Allgemeng, soen d'Experten, ass d'Probabilitéit, an eng Verkéierskontroll ze geroden, beziehungsweise déi gefüllte Menace, wann ee sech kann esou ausdrécken, hei zu Lëtzebuerg ëmmer nach ze geréng, fir dass heivunner en däitlech spierbare preventiven Effet kéint ausgoen.

Trotz all dësen Argumenter, déi fir e System vun automatesche Kontrolle schwätzen, sinn a bleiwen des awer ëmstridden. D'Akzeptanz fir den Asaz vun esou Systemer awer klëmmt, wa sech d'Erkenntnis duerchsetzt, dass et sech heibäi ëm eng reng Sécherheitsmoossnam handelt an net ëm e Moyen, fir d'Statskeess ze fëllen.

Wat elo d'Akzeptanz ubelaangt, esou ass déi - zumindest bis elo, mir hu se jo nach net, also an der Theorie - zimlech héich. An der schonn zitierter Émfro vun der Sécurité Routière hunn am leschte Joer 71% vun de Befroete gesot, dass si „wirklech ganz averstanen“, „ganz averstanen“ an „averstanen“ si mat der Installatioun vu fixe Radaren op den Nationalstroossen an an den Uertschaften. 70% beziehungsweise 68% géifen d'Installatioun vu fixe Radaren op den Autobunne beziehungsweise an Tunnelen ganz oder positiv (veuillez lire: relativ positiv) gesinn. An ëmmerhin nach 64% hu sech 2014 d'accord gewise mat der Installatioun vu Radare bei de rouden Luuchten.

Och ass den Écho méi positiv, wéi déi auslännesch Etüde weisen, wann d'Bierger gesinn, dass parallel zu de Kontrollen an de Sanktiounen och Suen investéiert ginn, fir preventiv d'Stroosse méi sécher ze maachen.

An deem Sënn e kuerzt Wuert zu de Finanzen, well awer am Ausland a wuel an Zukunft héchstwahrscheinlech dann och hei zu Lëtzebuerg d'Argument géint automatesch Radaren ugefuert wäert ginn, dass dat eenzegt Zil vun dese wier, ganz einfach d'Statskeess ze fëllen. Dëst Argument kann, wann iwwerhaapt, nëmme da gëlle gelooss ginn, wann déi fix Radaren noweislech net op sensibele Plaze beziehungsweise op Plazen, wou ëmmer erëm schwéier Accidenter geschéien, stinn. An allen anere Fäll gëllt awer, dass des Moossnam, wéi ech et virdrun op Basis vun deenen diversen Etüden duergeluecht hunn, noweislech e Plus u Sécherheet mat sech bréngt.

An deem Kontext wëll ech, wéi ech dat schonn hei zum Punkteführerschäin an am Débat iwwert den Aktionsplang „Vision Zéro“ gemaach hunn, ënnersträichen, dass mir als LSAP all sënnavoll Mesure oder Initiativ positiv gesinn, déi eng Reduktioun vun der Vitesse an domadder vun den Accidenter an den Affen mat sech bréngen.

Däitsch a franséisch Zuele weisen, dass esou e System vun automatesche Kontrollen op den éischten iwwerflächleche Bléck finanziell gesi méi erabréngt wéi en a Saachen Installatioun a Betrib kascht. Awer dat just op den éischte Bléck, well wann een nämlech d'Rechnung mécht, wat eis all déi verschidden Accidenter reell kaschten, da geet d'Rechnung vun de Géigner vun deene verschiddene Moossnamen ni op.

Wann ee vu Käschte vun Accidenter, vu Blesséierten a vu Verkéiersdoudege schwätzt - wéi gesot, e Mënscheliwwen ass net ze bezuelen -, da sinn emol fir d'Éischt déi direkt Käschten, wéi zum Beispill d'Käschte fir d'medezinesch Behandlungen an d'Käschte vu Materialschued, unzeféieren. Derbäi kommen dann awer déi indirekt Käschten, wéi zum Beispill de Produktiounsausfall, d'Fraise fir d'Neibesetze vu Posten, déi administrativ Fraise vun den Assurancen an d'Fraise fir Justice a Police.

Verschiddenen auslänneschen Etüden no kascht e Liewen, dat am Stroosseverkéier verluer geet, d'Allgemengheet jee no Land tëscht 1,2 an 2,4 Milliounen Euro. D'Assurance accident chiffréiert hir Käschten duerch Accidenter pro Joer op Basis vum Joer 2011 op 13 Milliounen Euro. Insgesamt géifen d'Käschte vu Verkéiersdoudegen a Schwéierverletzten, esou d'Berechnunge vun engem Lëtzebuurger Bureau d'étude an Zesummenaarbecht mat der Uni Weimar, sech op ronn 90 Milliounen Euro belafen. Verschidde Quelle bezifferen déi Käschte vun Accidenter op 2,2% vum PIB vun engem Land. Op Lëtzebuerg extrapoléiert, wieren dat ronn 900 Milliounen Euro pro Joer.

Wat wëll ech mat all dësen Zuele soen? Sécherlech hunn déi automatesch Radaren hire Präis, mä d'Accidenter och. An deenen hire Präis iwwertreëft alles vun engem finanziellen, mä virun allem vun engem mënschleche Point de vue hier. Dat Leed, wat Accidenter mat sech bréngen, ass duerch näischt méi guttzmachen. Dat Eenzege an dat Besch, wat ee ka maachen, ass alles Méiglech ze ënnerhuelen, fir esou vill Accidenter wéi méiglech ze verhënneren.

Här President, d'Lëtzebuurger Regierung huet dann och ëmmer vun Ufank an ganz kloer gesot, dass et hir eleng nëmme ëm d'Sécherheet geet. Esou steet schonn am Regierungsprogramm vun 2013, an ech zitieren: «Ces contrôles automatisés doivent cependant être conçus de façon à ne pas fonctionner comme des pièges à sous, mais comme un élément de sécurité additionnel sur nos routes.»

An deem Sënn, also am Sënn vun enger gréisstméiglecher Transparenz an Effikassitéit vun de Mesuren, huet d'Regierung och laang éiert dese Projet elo haut gestëmmt wäert gi scho public gemaach, wou déi eenzel fix Radaren hokomme wäerten. Déi eenzel Standuerter fir d'Radaren, also déi geféierlechste Plazen vun eisem Stroosseréseau, goufen op Basis vun enger déif gräifender Analys vun der Accidentsologie vum Aarbechtsgrupp „Audits de sécurité“ identifizéiert, deen ënnert der Présidence vun de Ponts et Chaussées fonctionnéiert an all betreffen Akteuren an Experte versammelt.

Wat elo den Detail vun deem neie Gesetz ugeet, wéi ech et virdru schonn ugeschwat hunn, erlaabt den CSA-System, Kontrollen op geféierleche Plazen ze maachen, wou aktuell opgrond vun der Beschafenheet vun de Plaze keng Kontrolle vun de Forces de l'ordre kënnen duerchgefouert ginn. D'Mise en place vun engem Radarsystem wäert et also erlaben, d'Probabilitéit, fir kontrolléiert ze ginn, signifikant an d'Luucht ze setzen. Gläichzäiteg sinn d'Policebeamten duerch den automatesche Charakter vun dese Kontrolle méi disponibel, fir aner Tachen ze erleedegen.

Dräi Systemer, fir d'Excèsse vun der Vitesse feststellen, sinn am Text, iwwert dee mer haut schwätzen, virgesinn: e System fir fix Apparater, déi laanscht d'Strooss stinn an a Kabinen, also a Këschten ënnerbruecht sinn; e System vu mobilen Apparater, déi a Gefierer embarquéiert sinn, fir déi Dealer vum Stroossennetz ze sécuriséieren, déi net duerch aner Moossnamen ofgedeckt ginn; a schlisslech e System vun Apparater, déi op Franséisch „système de parcours“ heeschen an d'Duerchschnittsgeschwindegheet op enger bestëmmter Streck moossen.

An enger éischter Phas bis Enn vum nächste Joer - an den Här Minister wäert eis do bestëmmte Detailler ginn, wéini se a Fonctioun wäerte goen - ass virgesinn, 26 Kontrollunitéiten, wéi scho gesot ginn ass, ze installéieren: 20 fixer a 6 Équipementen u Bord vun Autoen, déi op deene gewielte Punkte systematesch d'Netanhale vun der virgeschriwwener Vitesse feststelle wäerten.

Wat elo d'Zuel vun de Radaren ubelaangt, esou muss ech festhalen, och vis-à-vis vun de Kritiken, déi et ginn, Lëtzebuerg géif domadder zum Iwwerwaachungsstat ginn, dass reng rechneresch 20 fix Radare gläichbedeitend si

mat 7,75 Kamerae pro 1.000 Kilometer carré oder 36,3 Kamerae pro Millioun Awunner. Dat ass am internationale Verglach net wirklech revolutionär a Lëtzebuerg placéiert sech mat dësen Zuelen an der Moyenne par rapport zu aneren europäesche Länner.

Am Verglach: D'europäesch Moyenne läit bei 57,49 Kamerae pro Millioun Awunner, an och an eisen Nopeschlänner leie se däitlech iwwert de Lëtzebuurger Wäerter. An Däitschland kommen 48,40 Radaren op eng Millioun Awunner, a Frankräich 58,8 an an der Belsch net manner wéi 178,70!

Betraff vun dëser neier Regelung sinn all Gefierer, ouni Ennerscheed, a wéi engem Land se ugemellt sinn. Dës Gläichbehandlung gëllt och fir Firmen-, Déngscht- a Locatiounsween.

D'Zil vum Radarsystem, dee mat deem nei geschafene Gesetz och vum Centre (veuillez lire: dee vun deem mat dësem Gesetz nei geschafene Centre) de traitement des infractions routières mat géréiert gëtt, ass zwar, och am Sënn vun dëser Gläichbehandlung, fir de Wee tëscht der Kontroll an der Sanktioun esou wäit wéi nëmme méiglech ze automatiséieren, ganz ass dat awer ganz sécher net méiglech.

Et ass dann awer evident, dass am Kader vum CSA-System den Traitement vun de perséinlechen Donnéeën, déi gebraucht ginn, fir déi schëlleg Chauffeuren ze identifizéieren, entsprechend de gültege Gesetzter a Bezuch op d'Protection des données duerchgefouert gëtt.

D'Prozedur ass déi, dass de Radar dat schëllegt Gefier detektiert a fotografiert. Op der Foto gesäit een d'Plack an de Chauffeur. Dës Foto gëtt dann enregistreiert an automatesch un de Centre de traitement, dee vun der Police exploitéiert gëtt an ënnert der Surveillance vum Procureur d'État steet, geschéckt. E Policebeamte stellt d'Infractions da fest an identifizéiert mat Hëllef vun der Placknummer de Propriétaire vum Gefier. Dese gëtt da mat engem ageschriwwene Brëf mat Accusé de réception informéiert, dass hien en Avertissement taxé ze bezuelen huet oder dass hien am Fall, wou e Procès-verbal muss geschriwwen ginn, op de Centre convoquéiert ass.

D'Objektiv vum CSA-System ass et awer, de wirklechen Auteur - et ass schonn elo zweemol gesot ginn - vun enger Infractions ze identifizéieren, also de Chauffeur vum Gefier zum Zäitpunkt vun der Infractions entsprechend ze sanktionéieren. Nëmme an der Situatioun, wou dësen net identifizéiert ka ginn, bleift de Besëtzer vum Gefier, also den Titulaire vun der Groer Kaart, finanziell haftbar fir déi fälleg Geldstrof. Wat d'Responsabilitéit vum Titulaire vum Gefier ubelaangt, esou alignéiert sech eist Land mat deem heitege Gesetz un eng Rei aner europäesche Länner.

An anere Wieder heescht dat, dass déi penal Responsabilitéit vum Titulaire zu kengem Moment engagéiert ass, mä mat dësem ëmmer nëmme finanziell kaum haftbar ka gemaach ginn (veuillez lire: mä dass dësen ëmmer nëmme finanziell kann haftbar gemaach ginn). Vun der finanzieller Responsabilitéit kann den Titulaire dann entbonne ginn, wann dese kloer d'Identitéit vum Chauffeur am Moment vun der Infractions ugëtt.

An deem Fall informéiert de Centre de traitement den ausgewiesene Chauffeur, dass hien eng Strof ze bezuelen huet an dass seng penal Responsabilitéit nogesicht gëtt. Am Fall, wou d'Gefier op eng Personne morale zougelooss ass, ass de legale Représentant vun dëser Personne morale finanziell haftbar. Et ass un dësem, fir d'Renseignement iwwert de Chauffeur am Moment vun der Infractions ze liwweren.

Och ofgedeckt sinn d'Fäll, wou den Auto verlout oder awer scho verkaaft gouf. D'Contestationsméiglechkeete sinn hei déiselwech wéi déi fir den Titulaire vun der Immatriculation selwer.

Finanziell haftbar ass déi responsabel Persoun dann net, wann et sech ëm e Vol handelt, en Abus de confiance, Bedruch oder och ëm e Cas de force majeure, wann deen nozeweisen ass, dee beleet, dass si am Moment vun der Infractions net de Chauffeur war.

Dës verschidden Ursache goufen aus der franséischer Legislatioun iwwerholl.

D'Foto, déi de Radar gemaach huet - an op där nëmme de Chauffeur ze gesinn ass, dat ass ganz wichteg -, kann d'Persoun, déi den Avertissement taxé krut oder déi, déi als Chauffeur designéiert gouf, op Demande an de Centre de traitement kucke goen, beziehungsweise si kann enger Persoun hefir eng Procuratioun ginn.

Domat, Här President, als Konkusioun a fir zum Schluss ze kommen, ënnerstëtze mir als LSAP all Moossnamen, déi dozou bäidroen, dass Vitessekontrollen respektéiert an domadder vill Accidenter a mënschlecht Leed verhënner kënnen ginn. Dass dobäi net just op Repres-

sioun gesat gëtt, ass fir eis Sozialisten eng absolut Noutwendegkeet a mir begreissen, dass d'Regierung des Aschätzung deelt.

An deem Sënn, Här President, ginn ech den Accord vu menger Fraktioun zu dësem Projet de loi a soenlech Merci fir d'Nolauschteren.

► **Plusieurs voix.** - Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Negri. An nächste Riedner ass den Här Gusty Graas fir d'DP.

► **M. Gusty Graas (DP).** - Här President, Dir Dammen an Dir Hären, mir hu jo effektiv an deene leschte Méint schonn hei intensiv iwwert d'Verkéierssicherheit diskutéiert. Dat war och richteg esou, well d'Situatioun op eise Stroossen ass ouni Zweifel dramatesch. Et kann een deen Term „dramatesch“ benotzen, well wann een d'Statistik e bëssen analyséiert, da stellt ee ganz séier fest, datt mer hei zu Lëtzebuerg - an ech zecken net, deen Term ze gebrauchen - dach e relativ „ondisziplinéierten“ Verkéier hunn.

Och wann an deene leschte Joréngten enorm vill Effort gemaach goufen, fir d'Situatioun an de Grëff ze kréien, hu mer et dach nach bis haut net fäerdegbruecht, fir eng eenegermoossen akzeptabel Situatioun ze erreechen. Ech wëll awer drop hiweisen trotzdeem, datt awer vun 1970 bis haut - Gott sei Dank, muss ee soen - d'Zuel vun de Verkéiersdoudegen dach zimlech staark zrëckgaangen ass.

Mir haten 1970 nach 132 Leit, déi hiert Liewen op eise Stroosse verluer haten, an d'lescht Joer waren et der nach just - „just“ zwëschen Guillemts - 35. Mä och wann dat e bësse klischeehaft hei kléngt: 35 sinn der natierlech och nach ëmmer 35 ze vill! Oft gëtt jo och vergiess, wéi vill Schwéierverletzter duerch déi Accidenter entstinn, Leit, déi u sech dann d'Séquell fir hiert ganz Liewen nach hunn an doduerch enorm Problemer hunn.

Et ass also evident, datt nach wie vor mussen immens Ustengunge gemaach ginn, fir dee Fléau, an et kann ee roueg vun engem Fléau hei schwätzen, besser nach an de Grëff ze kréien, well mer, wéi gesot, besonnesch hei an dësem klengen Ländchen mat deem klengen Territoire awer enorm vill Problemer um Niveau vum Verkéier hunn.

Mir maachen haut also eng wichteg Etapp a Richtung méi Sécherheet op eise Verkéiersstroossen. Mir brauchen dorobber net schrecklech stolz ze sinn, well et huet immens laang gedauert, bis mer dee Schrëtt do gemaach hunn. Et gëtt scho laang, laang iwwert d'Afierung an d'Installatioun vu Radare geschwat, mä et huet awer bis haut gedauert, fir dann endlech och dee legislative Schrëtt ze ënnerhuelen. Dës Etapp hunn aner Länner scho laang hanner sech. Ech denken u Frankräich, ech denken u d'Schwäiz, ech denken u d'Belsch. A ganz kloer beweisen d'Statistiken do, datt déi Installatioun vu Radaren dach vill Positives bewierkt huet.

Ech wëll awer direkt och hei ënnersträichen, datt et natierlech och eng gewëssen Opposition géint d'Radare gëtt. De Roger Negri ass virdrun hei op eng Rei vun interessante Chiffieren agaangen. Effektiv ass eng Majoritéit - Gott sei Dank, muss een och soen - fir d'Installatioun vun de Radaren, mä mir dierfen awer och net vergiessen, datt et mat Sécherheet bal bis e Véierel vun de Leit gëtt an alle Gesellschaftskreesser, déi awer der Installatioun vun deenen Apparater ganz negativ géintwuerstinn.

Si gesinn dat éischter méi erëm als eng zousätzlech Schikan fir d'Automobilisten. Si mengen, d'Fräiheet géif ageschränkt ginn. Mä ech mengen, dat sinn Argumenter, déi een alerdéngs muss ganz staark relativéieren. An déi Leit, déi nach ëmmer mat där Mär, et muss ee scho bal soen „dorëmmer hauséieren“ ginn, hei géif den Automobilist weider u sech schikanéiert ginn, déi mussen alerdéngs emol eng Kéier vläicht d'Ae méi grouss opmaachen a kucken, wat wirklech op eise Stroossen oft lass ass! An da gesäit ee ganz séier, datt et net vu Muttwëll ass, datt mer, wéi gesot, dee Schrëtt hei ënnerhuelen.

An et muss een ëmmer erëm hei och ënnersträichen: Een, deen d'Regele respektéiert op eisem Stroosseréseau, dee brauch keng Angscht ze hunn, datt en eng Kéier sanktionéiert gëtt. Dowéinst, wéi gesot: Wa mer eis alleguerten un d'Regelen halen, an déi Regeln hu mat Sécherheet all hire Sënn, dann dierft och kengem weider eppes passéieren.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, dese Projet reit sech och ganz kloer an deen ambitiösen Aktionsprogramm „Action Zéro“ (veuillez lire: „Vision Zéro“) vun der Regierung an. Och dat ass e kloer Beweis, datt et där Regierung hei eescht gemengt ass, fir mat geziilte Moossname géint d'Rserei op eise Stroosse virzegoen. An déi Diskussiounen, déi mer de leschte 16. Juni hei gefouert hunn, waren och



vun enger ganz grousser Wichtegkeet. A si hunn eppes hei ënnerstrach gehat, datt virun allem - et ass näischt Neies, ech weess et, mä et soll een et awer ëmmer erëm hei ënnersträichen - natierlech d'Vitesse den Haaptschëllegen ass vun deene ville Verkéiersaccidenter op eise Stroossen.

Déi kruzial Froen, déi natierlech mussen an där ganzer Diskussioun hei gestallt ginn, dat ass natierlech och: Wéi effikass sinn déi Radaren dann iwwerhaapt? Hu se en Notzen? Wat kënnen se bewierken? Ech mengen, och do kann een awer ganz kloer eng daitlech Affirmatioun am Sënn vun enger positiver Astellung zu der Installatioun vun de Radare maachen. Ech hu virduwre schonn op d'Statistik aus anere Länner higewisen.

Et ass sécher, datt natierlech elo déi 20 Radaren, déi virgesi sinn, op deene kruziale Punkten opgericht ginn, do, wou massiv gerannt gëtt. Mir kenne se allegueren. Een, deen duerch d'Land fiert, dee kann aus dem Stegreif all déi Punkten opzielen. A jiddwereen huet schonn oft selwer missen déi negativ Erfahrung maachen op deene Plazen. Wéi gesot, si si schnell opzielbar.

Ech wëll op ee Beispill hiweisen, eng Streck, déi een och relativ oft fiert, zwësche Koplescht a Schëndels, eng Strooss, déi extrem geféierlech ass. Viru Joren ass déi Strooss mat ganz vill Geld réaménagéiert ginn. Haut muss ee feststellen, datt dat vläicht net onbedéngt déi gutt Iddi war. An et soll een och vläicht doraus emol d'Konklusioun zéien, datt et net ëmmer de Verlaf vun de Stroossen ass, deen dorunner schold ass, datt Accidenter passéieren.

Mir hunn do eng flott Strooss gemaach, mir hu vill Kéieren erausgehol. Wat ass d'Resultat? Ech géif bal soen, datt nach méi do gerannt gëtt. Et kënn nach méi zu Accidenter do. Datt zum Beispill op där Streck elo e fixe Radar installéiert gëtt, dat ass eng Selbstverständlechkeet. Doriwir eraus hu mer nach eng Rei aner Stroossen, déi virgesi sinn.

Här Kaes, et dierft lech sécher erfreen, datt op der N7 dann och wäerten där Apparater virgesi sinn. Ech denken och un d'Hëttermillen, fir dann och nach e Beispill aus dem Osten ze huelen. Och dat si Plazen, wou ongenéiert op de Gas gedrückt gëtt, wou een nëmme kann hoffen, datt, wéi gesot, dat heiten awer elo eng Besserung wäert mat sech bréngen.

► **Une voix.** - Très bien!

► **M. Gusty Graas (DP).** - Natierlech, et sinn net nëmme déi fix Radaren, déi hëllefen, de Problem an de Grëff ze bréngen. Wat kann d'Resultat si vun der Installatioun vun de fixe Radaren? Mä datt eben natierlech sech ganz séier dat och ronderëmschwätzt, datt et engem ganz séier bewosst ass: Ech weess, do kënn elo déi Plaz, wou ech muss méi lues fueren, an duerno kann ech erëm op de Gas drécken.

Dowéinst ass et awer sënnavoll, datt och virgesinn ass, datt mobill Radaren installéiert ginn, déi natierlech kënnen regelméisseg op anere Plazen agesat ginn, vu virera vläicht op deene Plazen, wou een et am mannsten unhëlt, datt Kontrolle géife gemaach ginn, fir datt mer dann endlech och déi chronesch Raser e bësse méi an de Grëff kréien!

Ech wëll allerdéngs awer och hei ënnersträichen, datt een awer och soll, besonnesch bei der Opstellung vun deene mobile Radaren, eng gewësse Vernunft matspille loosse, datt ee se vläicht net onbedéngt do opstellt, wou et bal onméiglech ass, an engem kuerzen Zäitraum d'Vitesse ze reduzéieren. Mir sollen also net e falscht Bild no bausse vermëttelen, andeems datt déi mobill Radare solle genotzt ginn, fir eben dann d'Leit onnéideg ze schikanéieren.

Ech wëll dann awer op e weideren, e wesentlechen Aspekt och vun deem neie Projet hei hiweisen. Dat ass dann och déi, loosse mer et emol „duerchschnëttlech Vitesse“ nennen, wéi se kann an Zukunft gemooss ginn, datt op engem verlängerten Tronçon ka gekuckt ginn, ob den Autoschauffeur do vläicht och déi erlaabte Vitesse iwwerschrott huet. Och dat ass ouni Zweifel eng gutt Verbesserung.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, wa mer vun de Radaren hei schwätzen, geet et natierlech net nëmme exklusiv ëm d'Vitesse, obwuel se natierlech am Vierdergrond steet. Mä déi Apparater ginn natierlech och d'Méiglechkeet, fir op aner Problemer hinzeweisen, fir aner Infraktiounen ze detektéieren. Ech denke virun allem un den Netrespekt vu roud Luuchten. Dat schéngt esou e beléifte Sport vun eenzelnen Autofuerer ze sinn. Och dat erlieft ee bal dagdeeglech, datt verschidde Leit gréng mat rout verwieselen. Besonnesch d'Foussgänger leide ganz vill dorënner. An och do ass et, wéi gesot, wesentlech, datt elo do eng Verbesserung ugestriift gëtt.

Ech wëll och nëmme hei op d'Schwäiz hiweisen, wou ee scho bal bei giel geblëtzt gëtt,

jiddefalls wann dat Giel zum Schluss iwwerschrott gëtt. D'Schwäizer sinn extrem, extrem pingeleeg an deene Saachen, vläicht op där enger Säit iwwerdrüwwenermoossen. Mä et ass awer och kloer, datt mer hei e ganz grousst Onverständnis bei eenzelnen Automobilisten ëmmer erëm feststellen, soudatt et gutt ass, datt mer och hei dann, wéi gesot, nei Moosnamen huelen.

Datselwecht gëllt awer och fir d'Telefonéieren hannert dem Steierrad. Jo, jiddweree mengt jo, wann een Telefon verpasst hätt, da wär eng kleng Katastroph virkomm, obwuel, wann een emol éierlech ass mat sech selwer an et mécht een emol eng Analys vun deenen Telefonen, déi ee kritt, da stellt ee ganz séier fest, datt déi meescht schrecklech, ech wëll net soen onwichtig sinn, awer mat Sécherheet net vun enger Wichtegkeet, datt ee muss zu all Moment errechbar sinn an och zu all Moment muss telefonéieren. Wann een allerdéngs där Meenung ass, da gëtt et jo nach ëmmer d'Méiglechkeet awer, eng Freisprechanlag am Auto ze installéieren.

Besonnesch schlëmm fannen ech awer, wann een da professionell Chauffeure gesäit: Buschauffeuren, Camionschauffeuren. Ech wëll net hei generaliséieren, mä et mierkt een et awer, datt och do d'Ongenéiertheit do ass an d'Hemmschwell méi kleng ginn ass, fir iwwert dem Fueren ze telefonéieren, wat jiddefalls inakzeptabel ass an och muss an Zukunft da ganz kloer méi bekämpft ginn.

Ech wëll och dorop hiweisen, datt jo awer zënter dem 1. Juni och kënnen Punkte verluer goen, wann een hannert dem Steierrad telefonéiert, an datt och den Avertissement taxé quasi verduebelt gouf. Iwwregens ass a Frankräich festgestallt ginn, datt all véierten Accident drop zrëckzeféieren ass, datt Leit hannert dem Steierrad telefonéieren.

Een anere Punkt, deen een duerch d'Radare kann da feststellen, dat ass, wann een net ugestréckt ass. Och do ass jo nach leider vill ze vill d'Meenung verbreet, datt dat u sech eppes Onbequemes ass, mä vill - leider vill - Chauffeure géife mat Sécherheet haut nach liewen, wa se hire Sécherheetsgurt ugestréckt hätten.

Et gëtt dann och oft monéiert, zum Deel och zu Recht, datt net genuch Polizisten um Terrain wäeren, besonnesch wat eben d'Kontroll vun der Vitesse ubelaangt. Duerch d'Installatioun vun de Radaren hei kënnen mer natierlech op där enger Säit Polizisten aspueren, op där anerer Säit wëllt dat awer elo net heeschen, datt se solle manner präsent op de Stroosse sinn. Mat Sécherheet net, ganz au contraire, well och profilatesch kënnen se ganz vill bewierken. Ech wëll awer dann och drop hiweisen, datt jo awer de Minister Etienne Schneider elo kierzlech ugekënnegt huet, datt soll den Effectif vun de Polizisten elo daitlech erhéicht ginn.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, et wäert wuel net verwonneren, datt et besonnesch fir eis als Liberal natierlech ee wesentlechen Aspekt gëtt, deen eis besonnesch interpelléiert. Dat ass den Traitement vun den Donnéeën. Hei geet et jo awer och drëms: Wéi geet u sech de Législateur, wéi gi verschidden Akteure mat perséinlechen a privaten Donnéeën ëm? Mir bewegen eis do ouni Zweifel an engem ganz sensibele Beräich.

An et muss ganz kloergestallt ginn, datt natierlech keng Abuse kënnen hei gemaach ginn. Mir hunn allerdéngs do Vertrauen an déi nei Legislatioun. An ech wëll dann awer op d'Datenschutzgesetz hiweisen, wat jo awer och déi néideg Barrieren opweist.

Jiddefalls deem neie Centre de traitement des infractions routières fällt eng ganz wichteg Bedeutung zou. Mir si frou, datt deen Zentrum ënnert der Tutelle vum Procureur d'Etat steet. Dee Moment huet jo och d'Justiz u sech en direkten Zougrëff op déi Beamten am Centre, déi sech natierlech hirer Responsabilitéit och bewosst muss sinn. Ech zweifelen allerdéngs net drun, datt dat och de Fall wäert sinn.

Natierlech, déi Struktur vun deem CSA muss optimal fonctionnéieren. D'Tatsaach, datt eben, wéi gesot, och elo bestehend Polizeinfrastrukturen an den CSA integréiert ginn, ass ouni Zweifel vu Virdeel. Dat misst u sech och e Garant sinn, fir datt do dat néidegt Wëssen des le départ och präsent ass. Allerdéngs hoffe mer, datt dann awer och elo déi néideg forméiert Leit kënnen relativ séier do an deen Zenter integréiert ginn.

Da ka sech natierlech och e Problem mat der Foto stellen. Dat ass schonn e puermol hei ënnerstrach ginn. Wéi gesot, nach eng Kéier: Et muss ee ganz vursichteg si mat der Manipulation vun de Fotoen. Et dierf net zu Abuse kommen.

An dann natierlech muss et och esou sinn, datt de Chauffeur jiddefalls kloer erkennbar muss sinn. An op där anerer Säit muss awer och hei ënnerstrach ginn, wann, wéi gesot, eenzel Leit

géifen déi Fotoen net richteg manipuléieren, datt déi néideg Konsequenzen dann awer och ganz kloer musse gezu ginn.

Ech wëll dann och nach eng Kéier drop zrëckkommen - dat war eng kuerz Diskussioun, et ass vläicht méi en Detailpunkt, mä deen awer net onwichtig ass -, datt ass d'Zoustellung vun dem Bescheed, datt een, wéi gesot, geblëtzt ginn ass. Do war jo ursprüngelech festgehale ginn, fir do en normale Brëif ze schécken. Mir waren allerdéngs majoritär der Meenung an der Kommissioun, datt een trotzdem soll do dat duerch en ageschriwwene Brëif mat engem Accusé de réception maachen. Wéi gesot, nach eng Kéier, et ass en Detail, mä op där anerer Säit muss een drop hiweisen, et hätt allerdéngs kënnen als negativ Konsequenz hunn, datt ze vill Leit einfach behaupt hätten, si hätten dee Brëif do ni krut.

Ee Knackpunkt vum System ass natierlech och, datt dee richteg Chauffeur awer sanktionéiert gëtt. Och dat ass hei scho vu menge Virriedner kuerz ugeschnidde ginn. Et wäerten natierlech eng Rei Situatiounen entstoën, wou et méi schwéier dierft sinn, den Haaptschëllegen ze detektéieren, sief dat vläicht, well d'Foto onschärf ass, wat jo awer ka virkommen, sief dat, well den Auto geklaut ass, sief dat, datt een anere Chauffeur wéi de Propriétaire hannert dem Steierrad souz.

Wat allerdéngs ass, an dat ass am Rapport och gutt nozeliesen an dat begreisse mer och, datt hei a priori jo dann den Titulaire, de Propriétaire, also deen, deen d'Immatrulationskaart huet, datt deen nëmme eng péculaire Responsabilitéit huet an net direkt ka penal haftbar gemaach ginn. Et ass u sech just, wann en, wéi gesot, déi Zomm acquittéiert, datt en dee Moment kloer beweist an och ënnersträicht, datt en d'Responsabilitéit vun dem Feeler iwwerhëlt.

Ech wëll nach eng Kéier och hei drop hiweisen, datt d'Gesetz iwwert den Traitement vun den Donnéeën vum 2. August 2002 spille muss. A mir begreissen och, datt de Geescht vun deem Gesetz hei awer mat agefloss ass.

Et kënnen sech natierlech an der Praxis eng Rei Problemer stellen. Et wäerte sech och eng Rei Problemer stellen. Et ass wéi ëmmer: Wann een u sech nei Iddien développéiert, da muss een no enger gewëssener Zäit en éischte Point maachen. An da stellt een och fest, datt natierlech am System och kënnen gewësse Failë sinn. Ech denken zum Beispill u grösser Firmen, wou natierlech dagdeeglech emol de Chauffeur um Auto wiesselt. Do kann et natierlech zu Problemer kommen. Ech mengen awer, mat enger gudder interner Logistik dierfte sech do awer keng grösser Problemer astellen. Et ass och evident, wa falsch Deklaratiounen gemaach ginn, datt déi och musse staark sanktionéiert ginn.

Dee System hei ass natierlech nëmme effikass, wa mer och eng gutt international Zesummenaarbecht hunn, well mir sollen eis jo kengen Illusiounen higinn, et wäerte jo net nëmme Lëtzebuerger sinn, déi geblëtzt ginn. Do ass de Problem manner grouss, wann et sech vläicht ëm Awunner handelt aus Nopeschlänner.

Ech wëll och an deem Kontext drop hiweisen, datt et jo awer do och eng europäesch Direktiv gëtt, déi mer duerch e Gesetz hei ëmgesat hunn, dat Gesetz 6566 vum 4. Dezember. Do geet et ëm den Échange vun den Informatiounen ganz wesentlech, e Gesetz, wat dann eben och fir dee Projet hei wäert matspillen. Dat misst eis et och erlaben, méi effikass un Informatiounen ze kommen.

Da wëll ech an deem Kontext awer och nach op de Centre iwwert d'Zesummenaarbecht tëschent Polizei an Douane hiweisen. Deen hu mer jo och duerch d'Gesetz vum leschten 28. Abrëll 2014 hei gestëmmt. Och dee verbessert jo eng grenziwwerschreidend Zesummenaarbecht, wéi gesot.

Firwat ginn ech nach op déi zwee Punkten do an? Mä well et ebe wichteg ass, datt mer eben och den Échange vun den Informatiounen kënnen garantéieren, wann et iwwer eis Grenzenerausgeet. Natierlech wäert och elo versicht ginn, dat ass näischt Neits, déi Radarsystemer ze ëmgoen. Do gëtt et jo schonn eng Rei technesch Apparater, déi dat wäerte méiglech maachen. Mir mengen allerdéngs, datt déi Legislatioun hei, déi dofir zoustänneg ass, och muss ganz kloer spillen.

Natierlech wäert och an Zukunft dat beléift Unan Ausmaache vun de Luuchte spillen, wa Kontrolle gemaach ginn. Do zillt ee sech zwar fir eng bis déi aner Sekonn Frënn, mä et muss een op där anerer Säit och drop hiweisen, datt een awer der Verkéierssicherheit domadder keen Déngscht leescht. Also och vläicht dann hei den Appell, net onbedéngt op déi Saachen do zrëckzegräifen.

Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech hunn et virdrun hei scho gesot, mir maachen haut e wichtige Schrëtt a Richtung vu méi Verkéierssicherheit. Mir sinn endlech - et muss ee soen „endlech“! - och hei zu Lëtzebuerg am Zäitalter vun de Radaren ukomm. Et ass ouni Zweifel eng noutwendeg Moosnam.

An ech si perséinlech och iwwerzeegt, wann een deen éischte Bilan mécht, datt een dann eng positiv Entwécklung vun de Verkéiersaccidenter an deem Sënn gesäit, datt mer manner Leed wäerten op eise Stroossen hunn. Mä et soll een net esou naiv sinn a mengen, domadder hätte mer dee ganze Katalog vu Moosnamen ofgeschloss. Et wäert leider nach ëmmer net zu Enn si mat deenen Iwwerleungen, déi musse gefouert ginn: Wéi kënnen mer d'Verkéierssicherheit nach verstärken?

Ech wëll just do kuerz an deem Kontext och nach op ee Punkt hiweisen, dee schonn e puermol hei ugeschnidde ginn ass, deen och ëmstridden ass. Ech weess och, datt wahrscheinlech deen een oder deen aneren heibannen erëm wäert do net ganz glécklech sinn, mä et gëtt jo ugeduecht, fir zum Beispill op de Landstroosse plazeweis och eng maximal Vitesse vun 80 anzeféieren. De Minister kann eis vläicht herno kuerz erklären, wéi wäit datt d'Diskussiounen do fortgeschritt sinn. Mengen Informatiounen no ass jo do en extraen Aarbechtsgrupp agesat ginn. An da kéint ee jo emol gewuer ginn, inwiefern datt Lëtzebuerg gegebenenfalls och géif op deen dote Wee goen.

Jiddefalls, déi 5 Milliounen - ënnert dem Stréch -, déi jo dann elo hei investéiert ginn, sinn, wéi virdru schonn e Virriedner hei gesot huet, Peanuts am Verglach zu deem, wat mer kënnen aspuere fir d'Zukunft. Ech mengen, wann et ëm d'Verkéierssicherheit geet, da solle mer beileiwen net ze vill haart iwwer budgetär Méttelen nodenken. Déi Moosnamen hei sinn noutwendeg, sinn iwwerfällg. An an deem Sënn, wéi gesot, steet d'Demokratesch Partei och hannert deem Gesetz. Mir wäerten dat och stëmmen.

An ech wëll awer och ofschléissend der Madame Lorsché nach Merci soe fir hiren exzellente Rapport.

Merci.

► **M. Mars Di Bartolomeo, Président.** - Merci och dem Här Graas. An nächsten ageschriwwene Riedner ass den Här Gibéryen vun der ADR.

► **M. Gast Gibéryen (ADR).** - Merci, Här President. Léif Kolleeginnen a Kolleegen, ech wëll ufänke mam Merci un d'Kolleegin Josée Lorsché fir hire gudden Rapport, dee se eis hei gemaach huet. An ech mengen, meng Virriedner si praktesch op all Detail a Facettë vun deem Projet agaan.

Ech mengen, mir sinn eis eens heibannen, datt all Doudegen en Doudegen ze vill op de Stroossen ass. A wann iwwert déi lescht Jorzéngten enorm Efforte geschitt sinn, sief dat, datt d'Autos méi sécher gi sinn, sief et, datt d'Stroosse besser gi sinn, sief et awer och, datt duerch eng ganz Rei vu Moosnamen, Sanktiounen an esou weider d'Verkéiersdoudeger am Verglach zu viru Jorzéngte massiv zrëckgaange sinn, esou wësse mer awer, datt mer der nach ëmmer trotzdem ze vill hunn. A mir hunn allegueren Intérêt drun, fir alles Méiglech ze maachen, fir esou mann wéi méiglech Leed op eise Stroossen ze begéinen.

Virun e puer Wochen hu mer heibannen eng Debatt gehat iwwert de Punktführerschäin, e Punktführerschäin, wou d'Strofen erhéicht si ginn an d'Punkten eropgesat si ginn, net am Punktführerschäin, mä d'Punkten, déi een ewechgehol kritt, wann een ze séier fiert. An d'Strofen sinn eropgesat ginn.

Meng Partei huet dee Projet deemools net gestëmmt, well mer der Meenung waren, datt dat direkt, wat d'Sécherheet ubelaangt, näischt géif bréngen, wann een de Leit méi Punkten ewechhëlt a wann een d'Strofen eropsetzt, a well dat och zum Deel a gewësser Hisiicht onsozial ass, well Leit mat klengen Revenuen trotzdem vill méi staark betraff ginn, wa se müssen eng héich Strof bezuelen, wéi wann dat Leit si mat héije Revenuen, deenen dat net onbedéngt eppes muss ausmaachen.

Mir hunn deemools heibanne gesot, datt mer méi géifen drop setzen, datt méi Kontrolle géife gemaach ginn, datt méi Polizeipräsenz op de Stroosse wär. An et ass och an deem Sënn, wou mer als ADR deen heite Projet gesinn, an duerfir begreisse mer dee Projet. A mir wäerten dese Projet och stëmmen, wann et och keng Poliziste sinn, mä dat hei ass eppes, wat d'Polizisten



zisten zum Deel ersetzt. Et ass eppes, wat d'Polizisten haut punktuell maachen.

An et ass, wéi och scho Virriedner soten, sécherlech net de But, fir méi Suen an d'Statskeess erakréien, mä et ass de But, fir méi Sécherheet ze kréien. A wa mer och d'Investitioun kucken, déi hei vum Stat gemaach gëtt, et ass eng relativ héich Investitioun fir op där anerer Säit dat, wat do iwwert dee Wee kann erakommen. Wann een dann och nach kuckt, wat déi normal Maintenance ubelaangt plus d'Personal, ass et schonn en héije Chiffer, soudatt een dee souwisou menger Meenung no net ka kompenséieren iwwer Amenden, déi een erakritt. An dat soll jo och net de But sinn.

An et hunn och Virriedner dat hei gesot: Wa mer wëssen, wat en Doudege fir déi Famill bedeit, wat dat fir eis als Gesellschaft bedeit, de Käschtepunkt, da kann een dat guer net géinteneen opweien. Duerfir ass all Investitioun, déi mer maachen an d'Sécherheet vun de Stroossen eng gutt Investitioun.

Well et ass jo net nëmmen dat heiten, wat kascht, well wa mer eng Strooss méi sécher maachen, dat kascht och. Och do kënnen mer net rechnen: Wéi vill hu mer elo doranner investéiert, fir e Geforepunkt aus der Welt ze schafen? Ech mengen, mir hunn alleguer en Intérêt drun, fir e Maximum an d'Sécherheet ze investéieren an e Minimum vu Leed domadder ze realiséieren.

20 fest Radaren, 6 mobiller, ech mengen, et ass gesot ginn, déi 20 fest, déi kommen dohinner, wou a priori gerannt gëtt. Jo, dat ass eng Prioritéit, mä si mussen kombinéiert sinn, menger Meenung no: wou ze séier gerannt gëtt a wou och vill Accidenter geschéien. Well et gëtt vill Plazen, wou wahrscheinlech och séier gerannt gëtt, mä wou awer net onbedéngt vill Accidenter geschéien. Mä si mussen a priori dohinner kommen, wou d'Accidenter geschéien, well et ass jo de But, fir datt mer manner Accidenter kréien.

An dann ass et, mengen ech, eng positiv Entwecklung, datt och d'Leit wëssen - an ech mengen jiddwereen, dee vill hei am Land ënnerwee ass, an esou grouss ass eist Land net -, datt de Gros vun de Leit wahrscheinlech an Zukunft weess, wou déi Radare stinn. A se gi jo och virgezeecht, wat ech och gutt fannen, wat jo och beweist, datt et net de But ass, fir Suen ze kréien, mä datt et de But ass, datt ee soll seng Vitesse respektéieren a virun allem op där doter Plaz soll méi lues fueren, well do Geforepunkte bestinn.

An duerfir mengen ech, wann déi op deene Plaze stinn a mir realiséieren... Och wann d'Leit virdrun an hannendrun erëm vläicht, wat gesot gëtt: „Da bremse se virdrun of an hannendru fuere se erëm méi séier!“. Mä wichteg ass, datt se op där Plaz, wou e Geforepunkt ass, zumindest emol méi lues fueren.

An et ass och menger Meenung no eng allgemeng Erzéiung vun de Leit, well ech ka mer och net virstellen, datt jiddweree mengt: „Ah, elo ass kee Radar méi do, elo drécks de erëm drop.“ Ech mengen, dat si jo déi weinegst Leit. An duerfir hu mer jo och nach mobill Radaren. An do kann et jo och sinn, datt vläicht honnert Meter hanner engem fixe Radar oder 200 Meter hannendrun emol eng Kéier e mobile Radar steet, wou een déi da kritt, déi mengen, si bräichte sech net dorunner ze halen.

Déi mobill Radaren... Déi fix Radare wäert wahrscheinlech jiddweree kennen, mat Ausnahm vun deene Leit, déi vläicht net esou vill Auto fueren, oder Touristen, déi an d'Land kommen. An duerfir gi se jo prévenéiert, well virdu jo ugezeecht gëtt: Hei kënnst e Radar, soudatt och do eng relativ - wéi soll ech soen? - „Fairness“ vis-à-vis vun alle Chauffeure besteet.

Déi mobill Radaren, dat ass am Fong näischt anescht, wéi dat, wat mer haut hu mat der Polizei, just datt kee Polizist derbäist. Déi si jo och mobill an déi sti jo och op Plazen uechtert d'Land, soudatt am Fong do net vill Weideres geschitt wéi dat, wat hei geschitt.

Ech wëll net méi op déi technesch Detailer agoen, dat hu meng Virriedner alleguer am Detail gemaach, sief dat, wéi d'Prozedur ass, wéi et ofleeft, wéi den Dateschutz ass, wéi et géréiert gëtt. Ech mengen, et huet kee Wäert, wann een dat alles nach eng Kéier widerhëlt. Ech wollt just e puer prinzipiell Iwwerleeunge vun eis hei mat erabringen, datt mer dat Gesetz hei begreissen an och selbstverständlech d'Zoustëmmung derzou ginn.

► **M. Fernand Kartheiser** (ADR).- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och dem Här Gibéryen. Domat wäre mer um

Enn vun eiser allgemenger Diskussioun ukomm. An d'Wuert huet elo den Här Nohaltegkeetsminister. Här Bausch, Dir hutt d'Wuert.

Prise de position du Gouvernement

► **M. François Bausch**, *Ministre du Développement durable et des Infrastructures*.- Merci, Här President, fir d'Wuert. Här President, Dir Dammen an Dir Hären, ech wollt hei der Chamber Merci soen, well dat, wat mer haut hei maachen, datt mer dat Gesetz hei mat 60 Stëmmen, also unanime stëmmen, dat ass e ganz staarkt Signal no baussen, wat mer hei ginn. Dat ass e ganz staarkt Signal, datt d'Politik iwwer all Parteigrenzen eraus déi Suerg vun der Verkéierssécherheet ganz eescht hält an datt mer net méi wëllen nokucken, datt op eise Stroossen esou vill Leit hiert Liewe loosson, esou vill Misär do entsteet.

An ech mengen, dat ass wierklech derwäert, dat hei ze erwähnen. Dat ass fir mech bal dat Wichtigst, wat aus där Debatt hei de Mëtteg erausgeet - well vill Saache si jo scho gesot ginn an deenen Diskussiounen virun zwou Wochen -, datt dat Signal haut hei vun der Chamber erausgeet.

Et ass esou, datt dat natierlech, wéi déi Diskussioun hei ugaangen ass, an der Effentlechkeet zimlech contestéiert war. Dat ass och näischt Neits. Dat ass am Ausland an all deene Länner, wou dat geschitt ass, d'nämlechte gewiescht. Dat ass och ëmmer esou. Wann et ëm de Verkéier geet, gëtt ëmmer contestéiert. Mä ech mengen awer, datt entre-temps och - dat spiert een awer och eraus an der Bevëlkerung - insgesamt déi Politik extrem matgedroe gëtt, well d'Leit wierklech insgesamt d'Flemm hu mat deem Gerenns, mat där Aggressivitéit op eise Stroossen a wierklech gären hätten, datt d'Politik och eppes mécht.

An ech mengen, do ass ganz sécher eng ganz staark Evolutioun an deene leschte Méint a Jore komm, natierlech och um Hannergrond vun deem deelweis desastreise Bilan, dee mer hatten, ënner anerem déi schwaarze Woch, déi mer elo nach kierzlech hatten.

Et ass och schonn e puermol hei gesot ginn: Déi Radaren, déi hu gréisstendeels eng preventiv Fonctioun. Si hunn zwar natierlech och eng repressiv Fonctioun, well wann een erwëscht gëtt, da gëtt e gepëtz an da muss e bezuelen. Mä eigentlech hu se eng preventiv Fonctioun.

A well se eng preventiv Fonctioun hunn an och sollen hunn, wäert ech vum September bis den Dezember, dat heescht ongeféier véier Méint laang, eng Campaigne starten - gutt dräi, dräi an en hallwe Mount, losse mer esou soen -, wou et nëmmen ëm d'Vitesse geet am Zesummenhang mat de Radaren, wou déi ganz Problematik och esou erkläert gëtt. Dat heescht, datt zu deem Zäitpunkt, wann dann d'Radaren operationell wäerte sinn, ufanks d'nächst Joer, kee méi ka soen, datt en net wousst, datt dat kéim, an datt en net wousst, datt dat eng Prioritéit vum Législateur ass, fir derfir ze suergen, datt dee Misär op eise Stroossen ophält.

Dat heescht, et geet drëms, während deenen dräi Méint ze sensibiliséieren op verschidden Aart a Weisen. Mir wäerte kucken, déi Campaigne breet opzestellen. Mir maache se och zesumme mat der Sécurité Routière, soudatt se e ganz breede Charakter wäert kréien.

A wann ech da scho gesot hunn „ufanks des Joers operationell“, da kommen ech och vläicht zu deene Froen, déi nach opstinn hei, wou gesot gëtt: Wat ass de genaue Käschtepunkt respektiv wéi gesäit et aus? Do kann ech lech soen, datt d'Ausschreiwunge quasi all ofgeschloss sinn an datt mer d'Devisen allegueren hunn.

An et ass esou, datt gutt geschaff ginn ass, well de Gesamtkäschtepunkt sollt jo ursprénglech 13,9 Milliounen sinn. Mir wäerten awer bei 11,5 Milliounen erauskommen. Dat heescht, mir hunn 2,4 Milliounen Euro gespuert. Verschidde Saache sinn e bësse méi deier ginn, wéi mer geduecht hunn, zum Beispill d'Apparater selwer, mä par contre zum Beispill am Centre de traitement hu mer ganz vill Sue gespuert, well do och déi eenzel Verwaltungen, de CTIE mat de Ponts et Chaussées, am Fong gutt zesumme verhandelt hunn a mer am Endeffekt do Sue konnte spueren.

Also 2,4 Milliounen Euro spueren mer eigentlech par rapport zu deem Chiffer, deen annonciéiert gi war. Wat jo och eng gutt Nouvelle ass, well dat eis da manner kascht.

Et bleift dann awer natierlech och, datt ee muss wëssen, datt den Invest 13,9 Milliounen ass an et d'neiwent och Frais d'exploitation gëtt. An déi leie bei 1,3 Milliounen ronn, opgeronnt, d'Joer. Dat heescht, et ass richtig, wéi den Här Gibéryen seet, dat hei maache mer ganz sécher net, well mer mengen, mir géifen hei als Stat iergendepes do verdéngen. Mä et gëtt wierklech just am Sënn vun der Stroosse-sécherheet gemaach.

Et ass och esou - déi Fro war gestallt gi vum Här Schank, mam Personal, wéi vill Personal ass heimadder verbonnen? -, d'Police wäert 17 Leit bäikréien: sechs Inspekteren, dräi Brigadieren an aacht Leit, déi éischter am administrativ-technesche Beräich schaffen. An de Parquet kritt der véier bäi. Dovu sinn der dräi fir de Parquet Lëtzebuerg an ee fir de Parquet Dikrech. An d'Ponts et Chaussées kréien der zwee bäi.

Déi stinn net am Gesetz. Déi hu mer iwwert den Numerus clausus decidéiert. Déi Bréiwer sinn och eraus un d'Commission de rationalisation des recrutements (veuillez lire: un d'Commission d'Économies et de Rationalisation). Dat heescht, et ass relativ kloer, datt dat doten déi Leit sinn, déi déi eenzel Verwaltungen respektiv d'Police bäikréien.

Am Januar 2016 misst am Prinzip vun der Technik hier alles am Stroosseraum an iwwerall installéiert sinn. De Centre de traitement muss natierlech dann och nach fonctionnéieren. Da mussen jo eng Rei Tester gemaach ginn. Duerfir hunn ech gesot, ufanks 2016 wäerte se och wierklech fonctionnéieren. Mä dee ganzen Hierscht bis de Januar gëtt d'Mise en place gemaach. Also, mir sinn total am Timing, wéi mer eis dat virgeholl hatten, wat eng ganz gutt Saach ass.

Et ass och schonn hei gesot ginn: Wann d'Mise en place gemaach gëtt, d'Radaren, déi fix, déi ginn am Virfeld ugekënnegt. An ech wëll dat och nach eng Kéier ënnersträichen, well ech datt ëmmer erëm nach liesen, ënner anerem, ech mengen d'„Lëtzebuurger Wort“ huet haut esou eng kleng Emfro gemaach, wou dann och erëm Leit soen: „Oh, dat ass just... Jo, dat ass jo am Fong blödsinneg, well d'Leit wëssen herno, wou se stinn. An dann hält jo jiddweree sech zwar do un d'Vitesse an dann hannendrun net méi.“

Niewent dem Argument, wat elo just vum Här Gibéryen gesot ginn ass, ass dat Haaptargument fir mech: Déi 20 Punkten, déi sinn erausgesicht ginn iwwert de Comité d'audits. Dat sinn d'Points noirs vun eise Stroosseréseau, wou mer näischt méi oder net méi vill kënnen um Stroosseréseau änneren, wou et also extrem wichtig ass, datt déi Vitessen agehale ginn, a wou mer och an der Vergaangeneheet ganz vill ganz schlëmm Accidenter hatten.

Wa sech natierlech do un d'Vitesse gehale gëtt a mir hunn do keng Accidenter méi, da sinn ech mat Sécherheet dee glécklechste Mënsch heibannen, well dann hu mer kee Centime an d'Statskeess kritt, mä mir hu ville Leit d'Liewe gerett. An dat ass den Zweck, firwat datt déi fix do sinn, firwat se och ugekënnegt ginn. An déi mobill, wéi scho gesot ginn ass, déi hunn en aneren Zweck. Déi solle generell derfir suergen, datt d'Vitesse erofgesat gëtt.

Da war nach d'Fro gestallt gi mat den Daten. Also et ass esou, an der Datebank ginn déi Daten zwee Méint gespäichert, ausser der Foto. Déi gëtt zwou Wochen, nodeems bezuelt ginn ass, automatesch gelöscht. An den Délai de contestation, deen ass fir Résidenté 45 Deeg a fir Non-résidenté 45 plus ee Mount, well et natierlech do méi schwierig ass. Woubäi een och hei muss soen: Wann ech Netrésident sinn, ech ka jo och iwwer eng Procuratioun d'Foto zum Beispill kontrolléiere loosson. Ech muss net selwer, wann ech elo am Ausland wunnen, op Lëtzebuerg kommen. Da kann ech en Affekt hei beoptragen, deem eng Procuratioun ginn, datt dee fir mech d'Foto kucke geet, an esou weider. Dat heescht, déi Méiglechkeet gëtt et och.

Mä mir hunn et fäerdegbruecht an do sinn ech besonnesch frou driwwer, an ech soen och virun allem menge Mataarbechter en décke Merci fir déi Aarbecht hei! Well et muss ee wëssen, dat ass vum Technesche sougutt wéi vum Juristeschen eng ganz kriddelech Aufgab gewiescht. Well Dir wësst jo, datt et schonn eng Rei Uleef gi sinn, an déi si meeschtens schifgaangen, well se herno juristesesch zerrappt gi sinn.

An duerfir war et - mir hunn natierlech och de Virdeel gehat, datt mer op deene Feeler konnten opbauen, wéi mer de Projet ugaange sinn -, datt mer du versicht hunn, déi net méi ze maachen. Mä nach bleift et, datt meng Leit eng exzellente Aarbecht gemaach hunn an datt mer eigentlech duerch déi gutt Zesummenaarbecht, déi mer hei vun Ufank un hatten, sougutt mat dem Parquet wéi och mat der Dateschutzkommissioun, hei e Projet konnten hikeréien direkt an der éischter Mouture, wou also grosso modo vum Juristeschen a vum Dateschutz hier scho guer näischt méi dra war, wat contestataire wär.

Beim Juristesche war et just ee Punkt. Ech mengen, d'Madame Rapportrice huet dee jo gesot. An deen hu mer awer einfach geléist kritt, soudatt mer eigentlech och elo hei alles dat respektéieren, wat muss respektéiert ginn, virun allem och déi Dateschutzfro, well dat jo oft an der effentlecher Diskussioun war.

Mir bleift näischt anescht iwwer, wéi der Madame Rapportrice natierlech och en décke Merci ze soe fir hire mëndlechen a schrëfteleche Rapport, an natierlech sämtlechen Intervenanten hei fir hir Interventioun, an ze soen, datt ech frou driwwer sinn am Numm vun der Regierung, datt dat Gesetz hei mat 60 Jo-Stëmmen ugeholl gëtt.

Merci.

► **Plusieurs voix**.- Très bien!

► **M. Mars Di Bartolomeo**, *Président*.- Merci och dem Här Minister. A mir kënnen dann direkt zur Ofstëmmung iwwert de Projet de loi 6714 iwwergoen.

Vote sur l'ensemble du projet de loi 6714 et dispense du second vote constitutionnel

D'Ofstëmmung fänkt un. Fir d'Éischt déi perséinlech Stëmmen. D'Procuratiounen. An d'Ofstëmmung ass elo eriwwer.

De Projet 6714 ass eestëmmeg mat 60 Stëmmen ugeholl.

Ont voté oui: Mmes Diane Adehm, Sylvie Andrich-Duval, Nancy Arendt, MM. Emile Eicher, Félix Eischen, Léon Gloden, Jean-Marie Halsdorf, Mmes Martine Hansen, Françoise Hetto-Gaasch, MM. Aly Kaes, Marc Lies, Mme Martine Mergen (par M. Marcel Oberweis), M. Paul-Henri Meyers, Mme Octavie Modert, MM. Laurent Mosar, Marcel Oberweis, Gilles Roth, Marco Schank, Marc Spautz, Serge Wilmes, Claude Wiseler, Michel Wolter (par M. Claude Wiseler) et Laurent Zeimet;

MM. Marc Angel, Frank Arndt, Alex Bodry, Mmes Taina Bofferding, Tess Burton, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol, MM. Mars Di Bartolomeo, Georges Engel, Franz Fayot, Claude Haagen, Mme Cécile Hemmen et M. Roger Negri;

MM. Guy Arendt, André Bauler, Gilles Baum, Mme Simone Beissel (par M. André Bauler), M. Eugène Berger, Mme Anne Brasseur, M. Lex Delles, Mme Joëlle Elvinger, MM. Gusty Graas, Max Hahn, Alexander Krieps (par M. Lex Delles), Edy Mertens et Mme Lydie Polfer;

MM. Claude Adam, Gérard Anzia, Henri Kox, Mmes Josée Lorsché, Viviane Loschetter et M. Roberto Traversini;

MM. Gast Gibéryen, Fernand Kartheiser et Roy Reding;

MM. Serge Urbany et David Wagner.

Ass d'Chamber och bereet, d'Dispens vum zweete Vote ze ginn?

(Assentiment)

Merci. Dann ass dat esou decidéiert.

Mir kommen dann un de leschte Punkt vun eise Ordre du jour, d'Deklaratioun vum Premier- a Statsminister iwwert d'Diskussiounen beim europäesche Sommet vum 7. Juli, méi speziell iwwert d'Griichenland-Fro. Mir sinn eis an der Presidentekonferenz eens ginn, dass no der Deklaratioun all Fraktioun a Sensibilitéit zéng Minutten huet, fir Stellung ze huelen. An d'Wuert huet direkt de Premierminister.

8. Déclaration de M. Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, sur les discussions du sommet européen du 7 juillet 2015 en relation avec la situation en Grèce après le référendum du 5 juillet 2015, suivie d'un débat

► **M. Xavier Bettel**, *Premier Ministre, Ministre d'État*.- Här President, léif Kolleeginnen a Kolleegen, Merci, dass ech d'Okkasioun haut kréien, fir lech e Rapport kënnen ze maachen iwwert déi Diskussiounen, déi mer gëschter Owend zu Bréissel hatten. An ech hunn och, Här President, wann Der erlaabt, den Här Gramegna gefrot, fir lech e Rapport hei op der Tribün kënnen ze maache vum Eurogroup, deen hien hat, an och fir op dee Bréif, deen en haut vum griichesche Finanzminister kritt huet, kënnen anzegoen. Ech mengen, dass et wichtig ass, fir lech all Informatiounen ze ginn, déi déi lescht 24 Stonnen an deem Dossier gewiescht sinn. Dofir wier ech och frou, wann no mir, Här President, den Här Gramegna e puer Minutten hätt, fir lech do och kënnen en Topo ze maachen.

Gëschter Owend, Här President, muss ech lech soen, dass d'Enttäuschung bei deene meeschte Regierungen- a Statscheffen awer grouss war. Et huet een zum Beispill gesot, hien hätt gezielt, et wier fir d'88. Kéier, wou mer iwwert déi griichesche Situatioun géifen am Conseil schwätzen. Mir hunn eis mat der griichescher Kris déi lescht Méint intensiv beschäftegt.

Den Eurogroup huet am Februar fir d'Regierung vum Här Tsipras eng Verlängerung och vu véier Méint decidéiert, fir de Reformprogramm ëmzesetzen, fir d'Land erëm fit ze maachen. Si hunn deemools och eng gewësse Flexibilität gefrot. Si hunn déi zougestane kritt a gesot