**6110 RESUME**

Depuis sa création l’UE a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général pour la concurrence a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le Traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général n’est pas adapté à tous les secteurs de l’économie. C’est dans cet ordre d’idées qu’il propose l’élaboration *„d’une politique commune dans le domaine des transports“.* L’élaboration d’une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l’évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90.

Afin d’assurer la pérennité du rail, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et le soumettre au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport. Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s’efforce de créer les conditions-cadres d’un futur marché commun des transports ferroviaires.

Avec l’adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès non discriminatoire à l’infrastructure ferroviaire. Le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport.

Le deuxième paquet ferroviaire est consacré à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complète les mesures prises dans le cadre du premier paquet ferroviaire. Il vise à créer et à accélérer l’intégration de l’espace ferroviaire européen. Le but à atteindre est l’ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l’interopérabilité du réseau ferré. Les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d’un haut niveau de sécurité.

Le projet de loi 6110 s’inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, et en particulier de la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire et la tarification de l’infrastructure ferroviaire. Il concerne l’institution d’un organisme de contrôle en matière ferroviaire et est structuré comme suit :

* le 1er chapitre prévoit que la mission de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l’Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Ce chapitre définit les notions de „régulateur“ et de „candidat“ et précise les missions confiées au régulateur ;
* le 2ème chapitre concerne le traitement des litiges et précise dans quels cas le candidat peut saisir le régulateur ;
* le 3ème chapitre parle des sanctions administratives ;
* le chapitre 4 décrit le financement du régulateur ;
* le chapitre 5 prévoit certaines dispositions modificatives et abrogatoires.