

N° 8689

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au déploiement et à l'utilisation de systèmes de transport intelligents

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(02.07.2026)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteur ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc HANSEN, M. Michel LEMAIRE, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 janvier 2026 par la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, de règlements délégués de l'Union européenne, d'un commentaire des articles, d'un tableau de correspondance, de la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023, d'une fiche financière, d'un check de durabilité ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact « mesures législatives, réglementaires et autres ».

Le Conseil d'État a donné son avis en date du 27 mars 2026.

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 21 avril 2026.

La Commission nationale pour la protection des données a rendu un avis en date du 22 mai 2026.

Lors de sa réunion du 11 juin 2026, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que les avis précités. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapporteur.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 2 juillet 2026.

II. Objet du projet de loi

Le projet de loi n°8689 a pour objet d'établir un cadre pour le déploiement et l'utilisation de systèmes de transport intelligents sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg tout en définissant les conditions nécessaires pour leur exploitation. En ce faisant, le projet transpose la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

III. Considérations générales

CONTEXTE LÉGISLATIF

Le projet de loi n°8689 succède à un projet de règlement grand-ducal n°8544 qui a été retiré parallèlement au dépôt de ce projet de loi.

En effet, dans son avis du 7 octobre 2025 concernant le règlement grand-ducal précité, le Conseil d'État avait considéré que les matières y visées constituaient des matières réservées à la loi, notamment la liberté du commerce et de l'industrie garantie par la Constitution du Luxembourg. Or, ces matières doivent impérativement être régies par la loi.

Le remplacement du projet de règlement grand-ducal par un projet de loi vise ainsi à garantir la portée et l'efficacité de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 et par la directive (UE) 2023/2661.

LES OBJECTIFS DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet de transposer la directive (UE) 2023/2661 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

La Directive devait être transposée au plus tard le 21 décembre 2025 et, par dérogation à cette date, avant le 21 mars 2025. Le Luxembourg avait satisfait à cette obligation en déposant un premier rapport le 21 mars 2025.

La directive (UE) 2023/2661 vise à développer le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents (STI) sur les routes du réseau transeuropéen de transport. Elle introduit de nouvelles définitions, rend obligatoires certains services STI et prévoit la disponibilité et l'accessibilité de données essentielles destinées à informer les usagers de la route et des services STI.

Le projet de loi reprend également les dispositions de la directive originelle en la matière et qui est toujours d'application à ce jour.

L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU TEXTE

Selon la définition fournie par la directive 2010/40/UE, les STI sont des applications destinées à fournir des services innovants liés aux différents modes de transport, à améliorer la gestion de la circulation et à permettre aux usagers d'utiliser les réseaux de transport de manière plus coordonnée, plus sûre et plus efficace.

Le projet de loi confie au ministre ayant la Mobilité dans ses attributions la coordination des actions visant à assurer la disponibilité des données et le déploiement des services STI. En effet, le ministre ayant la mobilité dans ses attributions est responsable, au niveau national, de la coordination des initiatives lancées sur le territoire en matière de STI. En pratique, plusieurs acteurs sont tenus de collecter et de publier les données concernées tels par exemple l'Administration des ponts et chaussées, l'Administration des transports publics, le CGDIS, Luxtram, l'Automobile Club du Luxembourg ou encore les Autobus de la Ville de Luxembourg.

Les données collectées sont actuellement publiées sur le site « data.public.lu ».

Toutefois, cette plateforme ne constitue pas une solution à long terme et sera ultérieurement remplacée par une nouvelle interface numérique.

Le Grand-Duché a un intérêt direct dans la continuité des services STI, notamment en raison de l'importance croissante des déplacements transfrontaliers. Les applications prévues visent notamment à améliorer l'information multimodale, la gestion des incidents routiers et à préparer le développement de la conduite autonome.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles et aux documents parlementaires.

IV. Avis

Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État a émis son avis le 27 mars 2026.

La Haute Corporation rappelle que la transposition de la directive avait initialement été envisagée par voie de règlement grand-ducal. Comme cette approche n'était pas conforme au prescrit constitutionnel, le Conseil d'État accueille favorablement le recours à une loi pour assurer une transposition conforme de la directive.

Outre des observations portant sur la suppression de certaines dispositions jugées superfétatoires ainsi que sur l'adaptation de certaines références, le Conseil d'État ne formule pas d'observations quant au fond du texte.

Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce a émis son avis le 21 avril 2026.

Elle salue le déploiement d'un cadre pour les systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Pour la Chambre, les STI représentent des solutions innovantes permettant à différents utilisateurs une information coordonnée et intelligente. Considérant cette mesure importante, la Chambre souligne la nécessité d'adopter le texte dans les meilleurs délais.

Avis de la Commission nationale pour la protection des données

La Commission nationale pour la protection des données a émis son avis le 22 mai 2026.

La CNPD souligne que les données à caractère personnel traitées dans le cadre des STI nécessitent une attention particulière en raison de leur volume et de leur sensibilité. Elle regrette que le projet de loi n'apporte pas de précisions sur le traitement des données à caractère personnel dans le cadre des services STI.

La CNPD relève que des données à caractère personnel ne sont pas systématiquement nécessaires pour tous les services STI. Elle constate que les spécifications définissent les catégories de données collectées et préconisent notamment les finalités des traitements, les durées de conservation ainsi que le respect des principes du RGPD. Elle estime qu'il serait opportun de mentionner explicitement les traitements éventuels de données à caractère personnel dans le cadre des services STI et s'interroge sur les modalités d'information du public à cet égard.

La CNPD regrette que le projet de loi ne précise pas suffisamment les traitements envisagés, les acteurs concernés ainsi que leurs responsabilités en matière de protection des données. Elle recommande également d'intégrer une référence aux réglementations applicables, notamment en matière d'intelligence artificielle.

V. Commentaire des articles

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que toute référence à des directives européennes est à omettre dans l'intitulé des lois et règlements qui contiennent des dispositions autonomes. La mention de la directive au préambule de l'acte de transposition, de même que l'ajout du numéro de la directive au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg sous cet acte national satisfont d'ailleurs pleinement à l'obligation faite par la directive d'y faire référence à l'occasion de sa transposition.

Au vu de ce qui précède et dans un souci de cerner avec précision l'objet de la loi en projet sous revue, le Conseil d'État propose de conférer à celle-ci l'intitulé suivant :

« Projet de loi relative au déploiement et à l'utilisation de systèmes de transport intelligents ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 1^{er}

Cet article définit l'objet ainsi que le champ d'application du projet de loi. Celui-ci a pour finalité de mettre en place un cadre favorisant le déploiement et l'utilisation harmonisée des systèmes de transport intelligents (STI), tout en établissant les conditions générales encadrant leur mise en œuvre.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent d'observations, tant sur le fond que sur la forme.

Article 2

Cet article définit les termes clés nécessaires à la compréhension et à l'application du projet de loi.

Dans son avis du 27 mars 2026, le Conseil d'État donne à considérer que la définition de la notion de « détenteur de données » introduite au point 14 ° de l'article 2 du projet de loi vise tous les détenteurs de données, ce qui n'apporte aucune plus-value normative dans le cadre de la transposition de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Le Conseil d'État demande en conséquence de supprimer la définition proposée vu qu'elle est superfétatoire.

La commission parlementaire décide de donner suite à la demande du Conseil d'État.

Dans la mesure où le point 14° de l'article 2 du projet de loi est supprimé, les points subséquents dudit article 2 sont renumérotés en conséquence.

Par ailleurs, en ce qui concerne le point 23 ° de l'article 2 du projet de loi relatif au « point d'accès national », il est pris note, au regard du fait qu'il existe un portail national (portail « data.public.lu »), tel que l'exige la directive 2010/40/UE précitée, et des explications fournies par les auteurs du texte dans le commentaire des articles, que le Conseil d'État peut s'accommoder du choix de ne pas désigner nommément le point d'accès national dans le projet de loi.

En conséquence, la commission parlementaire décide que le point 23° de l'article 2 du projet de loi reste inchangé, conformément à l'avis du Conseil d'État rendu le 27 mars 2026.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État, estime qu'au point 19°, il est signalé qu'au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les mots « , tel que modifié » après l'intitulé complet de celui-ci.

Au point 23°, il convient d'insérer le mot « directive » avant les mots « 2010/40/UE précitée ».

Au point 27°, il faut supprimer l'espace entre le numéro de point « 3° » et la virgule.

Au point 28°, il y a lieu de remplacer le mot « des » par le mot « dans ».

La commission décide de reprendre ces suggestions d'ordre légistique.

Article 3

Cet article définit les domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation des spécifications et des normes, en renvoyant à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent d'observations, tant sur le fond que sur la forme.

Article 4

Cet article détermine les actions prioritaires relatives à l'élaboration et à l'utilisation de spécifications et de normes dans les domaines prioritaires. Celles-ci portent sur la fourniture de services d'informations concernant les déplacements multimodaux, les informations en temps réel sur la circulation, les données et procédures nécessaires à la diffusion gratuite d'informations minimales universelles liées à la sécurité routière, la mise en place harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable à l'échelle de l'Union européenne, ainsi que les services d'informations et de réservation relatifs aux aires de stationnement sûres et sécurisées destinées aux camions et aux véhicules commerciaux.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent d'observations, tant sur le fond que sur la forme.

Article 5

Cet article prévoit que les spécifications adoptées par la Commission européenne en matière de déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) sont applicables aux applications et services STI déployés dans le respect des principes énoncés à l'annexe II de la directive 2010/40/UE précitée.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent d'observations, tant sur le fond que sur la forme.

Article 6

Cet article fixe les règles relatives à la mise à disposition des données et au déploiement des services STI. Il précise les obligations des détenteurs de données en matière de fourniture des informations ainsi que celles des prestataires de services STI quant au déploiement des services, en fixant les délais applicables. Il désigne également le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions comme autorité compétente pour garantir la disponibilité des données et le déploiement des services STI, tout en prévoyant un mécanisme de contrôle ainsi que des sanctions en cas de non-respect des obligations imposées aux détenteurs de données et aux prestataires de services STI.

Dans son avis du 27 mars 2026, le Conseil d'État relève que la directive 2010/40/UE précitée ne prévoit pas la possibilité pour la Commission européenne de modifier la liste des services STI de l'annexe IV par un acte délégué, de sorte que la référence à cette annexe est à omettre au paragraphe 3 de l'article 6 du projet de loi.

La commission décide de tenir compte de la demande du Conseil d'État et supprime la référence à l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, d'écrire « visés aux paragraphes 1^{er}, alinéas 2 et 3, et 2, ». Au paragraphe 5, alinéa 2, première phrase, il est signalé qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 2 500 euros ». Au paragraphe 5, alinéa 2, deuxième phrase, il y a lieu d'écrire « ou du déploiement ».

La commission parlementaire décide de reprendre ses suggestions du Conseil d'Etat.

Article 7

Cet article dispose que la responsabilité découlant du déploiement et de l'utilisation des applications et services STI, réalisés conformément aux spécifications adoptées par la Commission européenne, est régie par la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile du fait des produits défectueux.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent d'observations, tant sur le fond que sur la forme.

Article 8

Cet article prévoit que le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions transmet à la Commission européenne, tous les trois ans, un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la directive 2010/40/UE, telle que modifiée, ainsi que des actes délégués et d'exécution adoptés sur son fondement.

Dans son avis du 27 mars 2026, le Conseil d'État demande de supprimer l'article 8 du projet de loi. Il rappelle que les obligations d'information non équivoques imposées par une directive européenne à la charge de l'autorité compétente d'un État membre ne nécessitent, en principe, pas l'adoption de mesures de transpositions spécifiques.

La commission parlementaire décide de tenir compte de la demande du Conseil d'État et d'abroger l'article 8 du projet de loi.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8689 dans la teneur qui suit :

*

VI. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

relative au déploiement et à l'utilisation de systèmes de transport intelligents

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

(1) La présente loi établit un cadre visant à soutenir le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) et fixe les conditions générales nécessaires à cette fin.

(2) La présente loi prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 3, avec, pour les données, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport et, pour les services STI, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe IV de ladite directive.

(3) La présente loi s'applique aux services et applications STI dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport, sans préjudice des questions touchant à la sécurité nationale ou nécessaires dans l'intérêt de la défense.

Art. 2. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « systèmes de transport intelligents » ou « STI » : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport ;

2° « interopérabilité » : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI ;

3° « application STI » : un instrument opérationnel pour l'application des STI ;

4° « service STI » : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage ;

5° « prestataire de services STI » : tout prestataire public ou privé d'un service STI ;

6° « utilisateur de STI » : tout utilisateur d'applications ou de services STI ;

7° « usagers vulnérables de la route » : les usagers non motorisés ;

8° « dispositif nomade » : un dispositif de communication ou d'information portable qui peut être apporté dans le véhicule pour accompagner la conduite et/ou les opérations de transport ;

9° « plate-forme » : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI ;

10° « architecture » : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement ;

11° « interface » : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir ;

12° « compatibilité » : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification ;

13° « continuité des services » : la capacité à assurer, dans toute l'Union européenne, des services sans interruption sur les réseaux de transport ;

14° « données routières » : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ;

15° « données concernant la circulation » : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière ;

16° « données concernant les déplacements » : les données de base, comprenant les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement ;

17° « spécification » : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente ;

18° « norme » : une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié ;

19° « systèmes de transport intelligents coopératifs » ou « STI-C » : des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire ;

20° « service STI-C » : un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C ;

21° « disponibilité des données » : l'existence de données dans un format numérique lisible par machine ;

22° « point d'accès national » ou « PAN » : une interface numérique qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications visées à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée ;

23° « accessibilité des données » : la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine ;

24° « service numérique de mobilité multimodale » : un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, comprenant la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets ;

25° « informations sous-jacentes » : des informations relevant du champ d'application de la présente loi dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations ;

26° « route principale » : une route au sens de l'article 2, point 3°, de la loi du 23 mai 2022 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

27° « ministre » : le ministre ayant la Mobilité dans ses attributions.

Art. 3. Domaines prioritaires

(1) Pour l'application de la présente loi, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes :

1° domaine prioritaire I : services STI d'informations et de mobilité ;

2° domaine prioritaire II : services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation ;

3° domaine prioritaire III : services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières ;

4° domaine prioritaire IV : services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.

(2) Le champ d'application des domaines prioritaires est précisé à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée.

Art. 4. Actions prioritaires

Dans le cadre des domaines prioritaires, les éléments suivants constituent des actions prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes telles que celles prévues à l'annexe I de la directive 2010/40/UE précitée:

1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux ;

2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation ;

3° les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;

4° la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union européenne ;

5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;

6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Art. 5. Application des spécifications au déploiement des STI

Les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de ladite directive.

Art. 6. Disponibilité des données et déploiement des services STI

(1) Lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, les détenteurs de données fournissent des données pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée.

Les données correspondant aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée ou après cette date sont mises à disposition sans retard par les détenteurs de données. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Sauf disposition contraire prévue à l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée, les détenteurs de données mettent à disposition les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe, sans retard après cette date. Cette mise à disposition s'effectue par l'intermédiaire du point d'accès national.

Les délais prévus par le présent paragraphe ne s'appliquent qu'aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s'entendent comme étant les dates d'achèvement.

Le ministre garantit l'accessibilité de ces données par l'intermédiaire du point d'accès national au plus tard à la même date.

(2) Les prestataires de services STI déploient les services STI précisés à l'annexe IV de la directive 2010/40/UE précitée pour la couverture géographique le plus tôt possible et, en tout état de cause, au plus tard aux dates correspondantes fixées à ladite annexe.

(3) Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe III de la directive 2010/40/UE précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne. Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

(4) Le ministre est l'autorité compétente pour garantir la disponibilité des données et le déploiement des services STI.

Les détenteurs de données et les prestataires de services STI transmettent régulièrement au ministre une description des données ou des services d'information qu'ils fournissent, des informations sur la qualité et les conditions de réutilisation de ces données et une déclaration de conformité aux règlements délégués complétant la directive 2010/40/UE précitée.

(5) A défaut, pour les détenteurs de données ou les prestataires de services STI, de respecter les délais visés aux paragraphes 1^{er}, alinéas 2 et 3, et 2, le ministre met en demeure ces derniers de fournir et de mettre à disposition par l'intermédiaire du point d'accès national les données concernées par la présente loi ou de déployer les services STI requis dans un délai de quinze jours ouvrables.

Le refus de fournir ou de mettre à disposition les données demandées dans le délai imparti est passible d'une amende de 251 euros à 2 500 euros. Le paiement de l'amende ne dispense pas de la fourniture et de la mise à disposition des données demandées ou du déploiement des services STI requis.

Art. 7. Règles concernant la responsabilité

Les questions se rapportant à la responsabilité, en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI visés dans les spécifications adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 6 de la directive 2010/40/UE précitée, sont traitées conformément à la loi modifiée du 21 avril 1989 relative à la responsabilité civile du fait des produits défectueux.

Luxembourg, le 2 juillet 2026

La Présidente-Rapporteur,
Corinne CAHEN