



## **Projet de règlement grand-ducal relatif à la fixation de la délégation obligatoire, des niveaux minima, des quotes-parts minimales spécifiques et des dispositions spécifiques pour les importateurs pétroliers**

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 6
III.	Commentaire des articles	p. 29



## I. Exposé des motifs

### 1. Généralités

La directive 2009/119/CE du Conseil du 14 septembre 2009 faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (ci-après la « Directive ») établit des règles visant à assurer un niveau élevé de sécurité des approvisionnements en pétrole dans la Communauté grâce à des mécanismes fiables et transparents fondés sur la solidarité entre les États membres, à maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers ainsi qu'à mettre en place les moyens procéduraux nécessaires pour remédier à une grave pénurie. Elle prévoit notamment que chaque État membre doit constituer et maintenir des stocks de sécurité de produits pétroliers d'au moins 90 jours de ses importations journalières moyennes nettes.

La concentration croissante de la production, la diminution des réserves pétrolières ainsi que l'augmentation de la consommation mondiale de produits pétroliers contribuent tous à augmenter les risques de difficultés d'approvisionnement en produits pétroliers. Dans un contexte de dépendance grandissante par rapport aux pays producteurs de pétrole et de fermeture d'importantes capacités de raffinage en Europe, la création d'un nouveau cadre concernant la constitution de stocks de sécurité permet de faire une contribution importante en vue de renforcer la sécurité d'approvisionnement du Luxembourg dans la mesure des ressources disponibles.

La loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers transpose la Directive en droit national. Elle prévoit entre autres:

- l'obligation pour tout importateur pétrolier de constituer et de maintenir de façon permanente des stocks de sécurité correspondant à au moins 93 jours de ses importations journalières moyennes nettes;
- l'obligation pour les importateurs pétroliers de constituer et maintenir une part de leurs stocks de sécurité par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers. Un règlement grand-ducal précise la délégation obligatoire et les modalités de calcul et de constitution;
- l'obligation pour chaque importateur pétrolier de constituer et de maintenir des niveaux minima de stocks de sécurité sur les territoires national, régional et européen. Un règlement grand-ducal précise les niveaux minima par territoire et les modalités de calcul et de constitution;



- l'obligation pour chaque importateur pétrolier de constituer et de maintenir ses stocks de sécurité en s'assurant qu'une quote-part minimale de 40 jours d'importations journalières moyennes nettes respecte la répartition par produit pétrolier de ses importations de l'année civile précédente;
- la fixation, par voie de règlement grand-ducal, des quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire national et régional, ainsi que les modalités de calcul et de constitution y relatives;
- la fixation, par voie de règlement grand-ducal, des dispositions spécifiques pour la partie de la quote-part minimale spécifique qui doit être constituée et maintenue en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), en carburéacteur type kérosène ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), ainsi que les modalités de calcul et de constitution y relatives;
- la possibilité que des règlements puissent intervenir sur base de la délégation de pouvoir prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en cas de rupture majeure d'approvisionnement, de décision internationale effective de mise en circulation de stocks, d'urgence particulière ou pour faire face à des crises locales.

## 2. Le projet de règlement grand-ducal

Le présent projet de règlement grand-ducal est un règlement d'exécution des articles 6, 7, 8 et 40 de la loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers qui prévoient:

- la détermination des niveaux et les modalités de calcul de la délégation obligatoire de stocks de sécurité que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers;
- les niveaux minima de stocks de sécurité par territoire national, régional et européen que tout importateur pétrolier doit respecter, ainsi que les modalités de calcul y relatives;
- les quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire national et pour le territoire régional que tout importateur pétrolier doit respecter, ainsi que les modalités de calcul y relatives;
- les dispositions spécifiques pour le territoire national et pour le territoire régional que tout importateur pétrolier doit respecter, ainsi que les modalités de calcul y relatives;
- la possibilité pour le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions et le ministre ayant l'Économie dans ses attributions de prendre ensemble des règlements limités dans la durée pour faire face à des situations découlant de cas de rupture majeure d'approvisionnement, de décision internationale effective de mise en circulation de stocks, d'urgence particulière ou de crises locales.



Les niveaux minima de stocks de sécurité que chaque importateur pétrolier doit constituer et maintenir sur le territoire national, régional et européen et les quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire régional et pour le territoire national ont été fixés de façon à assurer la sécurité d'approvisionnement du pays en période de crise, tout en veillant à maintenir la capacité des importateurs à assurer l'approvisionnement quotidien de leurs clients et en tenant compte des contraintes d'un marché concurrentiel et compétitif. Ainsi, le présent projet règlement grand-ducal laisse aux importateurs pétroliers une grande flexibilité sur la localisation et la composition de la majorité de leurs stocks de sécurité.

De manière générale, il est estimé qu'un stock de sécurité de 45 jours sur le territoire national est un niveau nécessaire pour pouvoir assurer l'approvisionnement du pays en période de crise. Dès lors que les capacités de stockage existantes actuellement sur le territoire national sont insuffisantes pour assurer cumulativement le stockage opérationnel et 45 jours de stocks de sécurité, le projet de règlement grand-ducal prévoit de répartir ces 45 jours de stocks de sécurité sur le territoire national et sur le territoire régional. Ainsi, à défaut de pouvoir assurer dans la situation actuelle 45 jours de stocks de sécurité sur le territoire national, il est garanti que 45 jours de stocks de sécurité soient constitués et maintenus sur le territoire national et régional ensemble.

Parallèlement, et afin de garantir qu'en cas de crise d'approvisionnement une part minimale des stocks de sécurité constitués sur le territoire national et régional corresponde à la demande des consommateurs, les quotes-parts minimales spécifiques fixent la part minimale de stocks de sécurité que l'importateur pétrolier devra obligatoirement constituer sur le territoire national et régional dans les différents produits qu'il a importés durant l'année de référence.

Compte tenu des capacités de stockage limitées existant actuellement sur le territoire national et le territoire régional pour certains produits pétroliers, le projet de règlement grand-ducal prévoit des dispositions spécifiques pour les additifs, les biocarburants, l'essence aviation, le carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou le fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre). Ces dispositions spécifiques limitent pour les produits pétroliers concernés la part qui doit être stockée dans le produit pétrolier concerné et augmentent en contrepartie la part qui doit être stockée en essence moteur ou en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire concerné.

Par ailleurs, il y a lieu de noter que le projet de règlement grand-ducal ne prévoit aucune obligation de stockage sur le territoire national ou régional pour le carburéacteur type kérosène. L'aéroport national est en effet approvisionné par le biais d'un pipeline et, compte tenu de la configuration européenne de ce réseau d'approvisionnement, les instances publiques en charge des infrastructures aéroportuaires ont préféré renoncer à l'introduction



d'une obligation de stockage sur le territoire national, respectivement régional. Néanmoins l'obligation générale de devoir constituer et maintenir de façon permanente des stocks de sécurité correspondant à au moins 93 jours de ses importations journalières moyennes nettes reste vraie également pour l'importateur pétrolier qui importe du kérosène.

Finalement, il reste à préciser que le présent projet de règlement grand-ducal entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> jour du mois qui suit sa publication au Mémorial, et que le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1973 relatif aux obligations de stockage de produits pétroliers est abrogé par le présent projet de règlement grand-ducal.

### 3. Base légale

Le présent projet de règlement grand-ducal est un règlement d'exécution de la loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers.



## II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers, et notamment ses articles 6, 7, 8 et 40;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

**Arrêtons:**

### Chapitre I – Champ d'application

**Art. 1.** Le présent règlement grand-ducal fixe la part des stocks de sécurité que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers. Il fixe également les niveaux minima pour les territoires national, régional et européen, les quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire régional et pour le territoire national et les dispositions spécifiques pour certains produits pétroliers.

### Chapitre II – Délégation obligatoire à l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers

**Art. 2.** (1) La délégation obligatoire de stocks de sécurité que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers est fixée à l'annexe I.

2) L'équivalent en pétrole brut de la délégation obligatoire qu'un importateur pétrolier devra obligatoirement déléguer à l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers se calcule selon la formule suivante:

$$SDO=DO \times IJ$$



avec

SDO: Équivalent en pétrole brut de la délégation obligatoire qu'un importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers, exprimé en tonnes métriques;

DO: Délégation obligatoire de stocks de sécurité, exprimée en jours;

IJ: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'un importateur pétrolier, exprimé en tonnes métriques par jour.

(3) L'équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'un importateur pétrolier se calcule selon la formule suivante:

$$IJ = \frac{IM \times 1,065}{NJ}$$

avec

IJ: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'un importateur pétrolier, exprimé en tonnes métriques par jour;

IM: Somme des importations d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), de carburéacteur type kérosène, de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;

NJ: Nombre de jours de l'année de référence, exprimé en jours.

### Chapitre III – Niveaux minima de stocks de sécurité par territoire

**Art. 3.** L'équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de tous les produits (additifs, biocarburants, essence moteur, essence aviation, carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre)) hors carburéacteur type kérosène d'un importateur pétrolier se calcule selon la formule suivante:

$$IJ_t = \frac{IM_t \times 1,065}{NJ}$$



avec

- IJ<sub>t</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de tous les produits (additifs, biocarburants, essence moteur, essence aviation, carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre)) hors carburéacteur type kérosène, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IM<sub>t</sub>: Somme des importations d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- NJ: Nombre de jours de l'année de référence, exprimé en jours.

**Art. 4.** (1) Les niveaux minima de stocks de sécurité par territoire national, régional et européen, que tout importateur pétrolier d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) doit respecter, sont fixés à l'annexe II.

(2) Les équivalents en pétrole brut des niveaux minima de stocks de sécurité à constituer et à maintenir par territoire national, régional et européen par un importateur pétrolier se calculent selon les formules suivantes:

$$SMN = NMN \times IJ_t$$

$$SMR = NMR \times IJ_t$$

$$SME = NME \times IJ_t$$

avec

- SMN: Équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks de sécurité à constituer et à maintenir sur le territoire national par un importateur pétrolier, exprimé en tonnes métriques;
- SMR: Équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks de sécurité à constituer et à maintenir sur le territoire régional par un importateur pétrolier, exprimé en tonnes métriques;





- SME: Équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks de sécurité à constituer et à maintenir sur le territoire européen par un importateur pétrolier, exprimé en tonnes métriques;
- NMN: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire national, exprimé en jours;
- NMR: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire régional, exprimé en jours;
- NME: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire européen, exprimé en jours;
- IJ<sub>t</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de tous les produits (additifs, biocarburants, essence moteur, essence aviation, carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre)) hors carburéacteur type kérosène, exprimé en tonnes métriques par jour.

#### Chapitre IV – Quotes-parts minimales spécifiques et dispositions spécifiques

**Art. 5.** Les équivalents en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette pour les additifs, les biocarburants, l'essence moteur, l'essence aviation, le carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), le carburéacteur type kérosène, le gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et le fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) d'un importateur pétrolier se calculent selon les formules suivantes:

$$IJ_a = \frac{IM_a \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_b = \frac{IM_b \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_e = \frac{IM_e \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_s = \frac{IM_s \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_c = \frac{IM_c \times 1,065}{NJ}$$



$$IJ_k = \frac{IM_k \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_d = \frac{IM_d \times 1,065}{NJ}$$

$$IJ_f = \frac{IM_f \times 1,065}{NJ}$$

avec

- IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>e</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence moteur, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>k</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type kérosène, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>d</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour;
- IM<sub>a</sub>: Importation d'additifs, exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>b</sub>: Importation de biocarburants, exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>e</sub>: Importation d'essence moteur, exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>s</sub>: Importation d'essence aviation, exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;



- IM<sub>c</sub>: Importation de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>k</sub>: Importation de carburéacteur type kérosène, exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>d</sub>: Importation de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- IM<sub>f</sub>: Importation de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimée en tonnes métriques, d'un importateur pétrolier pendant l'année de référence;
- NJ: Nombre de jours de l'année de référence, exprimé en jours.

**Art. 6.** Les quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire national et pour le territoire régional, que tout importateur pétrolier d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) doit respecter, sont fixées à l'annexe III.

**Art. 7.** (1) Pour la partie de la quote-part minimale spécifique à constituer et à maintenir sur le territoire national en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) tout importateur pétrolier respecte les dispositions spécifiques fixées à l'annexe IV.

(2) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national dans les différents produits pétroliers pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire national se calcule comme suit:

- a) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en essence moteur se calcule selon la formule suivante:

$$SDN_e = QSN_e \times IJ_e + DNE_a \times IJ_a + DNE_b \times IJ_b + DNE_s \times IJ_s + DNE_c \times IJ_c + DNE_f \times IJ_f$$

avec

SDN<sub>e</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en essence moteur, exprimé en tonnes métriques;



- QSN<sub>e</sub>: Quote-part minimale spécifique en essence moteur pour le territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>e</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence moteur, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DNE<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DNE<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DNE<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DNE<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;
- DNE<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

b) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) se calcule selon la formule suivante:

$$SDN_d = QSN_d \times IJ_d + DND_a \times IJ_a + DND_b \times IJ_b + DND_s \times IJ_s + DND_c \times IJ_c + DND_f \times IJ_f$$



avec

- SDN<sub>d</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimé en tonnes métriques;
- QSN<sub>d</sub>: Quote-part minimale spécifique en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) pour le territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>d</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimé en tonnes métriques par jour;
- DND<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DND<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DND<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DND<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;
- DND<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;



IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

- c) Les équivalents en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur le territoire national se calculent selon les formules suivantes:

$$SDN_a = DN_a \times IJ_a$$

$$SDN_b = DN_b \times IJ_b$$

$$SDN_s = DN_s \times IJ_s$$

$$SDN_c = DN_c \times IJ_c$$

$$SDN_f = DN_f \times IJ_f$$

avec

SDN<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en additifs, exprimé en tonnes métriques;

SDN<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en biocarburants, exprimé en tonnes métriques;

SDN<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en essence aviation, exprimé en tonnes métriques;

SDN<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques;

SDN<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire national en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques;

DN<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en additifs sur territoire national, exprimée en jours;



- DN<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en biocarburants sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence aviation sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur territoire national, exprimée en jours;
- IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

**Art. 8.** (1) Pour la partie de la quote-part minimale spécifique à constituer et à maintenir sur le territoire régional en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) tout importateur pétrolier respecte les dispositions spécifiques fixées à l'annexe V.

(2) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional dans les différents produits pétroliers pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire régional se calcule comme suit:



- a) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en essence moteur se calcule selon la formule suivante:

$$SDR_e = QSR_e \times IJ_e + DRE_a \times IJ_a + DRE_b \times IJ_b + DRE_s \times IJ_s + DRE_c \times IJ_c + DRE_f \times IJ_f$$

avec

- $SDR_e$ : Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en essence moteur, exprimé en tonnes métriques;
- $QSR_e$ : Quote-part minimale spécifique en essence moteur pour le territoire régional, exprimée en jours;
- $IJ_e$ : Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence moteur, exprimé en tonnes métriques par jour;
- $DRE_a$ : Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- $IJ_a$ : Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- $DRE_b$ : Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- $IJ_b$ : Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- $DRE_s$ : Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- $IJ_s$ : Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- $DRE_c$ : Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- $IJ_c$ : Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;





DRE<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;

IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

- b) L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) se calcule selon la formule suivante:

$$SDR_d = QSR_d \times IJ_d + DRD_a \times IJ_a + DRD_b \times IJ_b + DRD_s \times IJ_s + DRD_c \times IJ_c + DRD_f \times IJ_f$$

avec

SDR<sub>d</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimé en tonnes métriques;

QSR<sub>d</sub>: Quote-part minimale spécifique en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) pour le territoire régional, exprimée en jours;

IJ<sub>d</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé), exprimé en tonnes métriques par jour;

DRD<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;

IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;

DRD<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;

IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;

DRD<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;



- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- DRD<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;
- DRD<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- IJ<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

- c) Les équivalents en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur territoire régional se calculent selon les formules suivantes:

$$SDR_a = DR_a \times IJ_a$$

$$SDR_b = DR_b \times IJ_b$$

$$SDR_s = DR_s \times IJ_s$$

$$SDR_c = DR_c \times IJ_c$$

$$SDR_f = DR_f \times IJ_f$$

avec

- SDR<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en additifs, exprimé en tonnes métriques;
- SDR<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en biocarburants, exprimé en tonnes métriques;



- SDR<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en essence aviation, exprimé en tonnes métriques;
- SDR<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques;
- SDR<sub>f</sub>: Équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sur le territoire régional en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques;
- DR<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en additifs sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en biocarburants sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence aviation sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur territoire régional, exprimée en jours;
- IJ<sub>a</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'additifs, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>b</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de biocarburants, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>s</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette d'essence aviation, exprimé en tonnes métriques par jour;
- IJ<sub>c</sub>: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), exprimé en tonnes métriques par jour;



IJ: Équivalent en pétrole brut de l'importation journalière moyenne nette de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre), exprimé en tonnes métriques par jour.

## **Chapitre V – Compétences en matière de procédures d'urgence et mesures de sauvegarde**

**Art. 9.** Le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions et le ministre ayant l'Économie dans ses attributions peuvent ensemble prendre des règlements dans les cas où une rupture majeure d'approvisionnement, une décision internationale effective de mise en circulation de stocks, une urgence particulière ou une crise locale, tels que visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 40 de la loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers, requiert l'application de mesures réglementaires pour une durée déterminée.

La durée de ces règlements est limitée à trois mois.

## **Chapitre VI – Dispositions abrogatoires et transitoires**

**Art. 10.** Le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1973 relatif aux obligations de stockage de produits pétroliers est abrogé.

**Art. 11.** Le présent règlement grand-ducal entre en vigueur le 1<sup>er</sup> jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

**Art. 12.** Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.



## ANNEXE I

### DÉLÉGATION OBLIGATOIRE

Année	Délégation obligatoire (DO) en jours
2015 et suivantes	0

avec

DO: Délégation obligatoire de stocks de sécurité, exprimée en jours.



## ANNEXE II

### NIVEAUX MINIMA DE STOCKS DE SECURITE PAR TERRITOIRE

Pour 2015

Niveaux minima de stocks de sécurité par territoire pour tous les produits hors carburéacteur type kérosène	
NMN	6
NMR	39
NME	0
Total des stocks de sécurité à constituer et à maintenir en vertu de niveaux minima par territoire	45

Pour 2016 et suivantes

Niveaux minima de stocks de sécurité par territoire pour tous les produits hors carburéacteur type kérosène	
NMN	8
NMR	37
NME	0
Total des stocks de sécurité à constituer et à maintenir en vertu de niveaux minima par territoire	45

avec

- NMN: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire national, exprimé en jours;
- NMR: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire régional, exprimé en jours;
- NME: Niveau minimum de stocks de sécurité pour le territoire européen, exprimé en jours.



### ANNEXE III

#### QUOTES-PARTS MINIMALES SPECIFIQUES PAR TERRITOIRE

Quotes-parts minimales spécifiques					
National		Régional		Total	
QSN <sub>a</sub>	3	QSR <sub>a</sub>	30	33	
QSN <sub>b</sub>	3	QSR <sub>b</sub>	30	33	
QSN <sub>e</sub>	2	QSR <sub>e</sub>	31	33	
QSN <sub>s</sub>	3	QSR <sub>s</sub>	30	33	
QSN <sub>c</sub>	3	QSR <sub>c</sub>	30	33	
QSN <sub>d</sub>	3	QSR <sub>d</sub>	30	33	
QSN <sub>f</sub>	3	QSR <sub>f</sub>	30	33	

avec

- QSN<sub>a</sub>: Quote-part minimale spécifique en additifs pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>b</sub>: Quote-part minimale spécifique en biocarburants pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>e</sub>: Quote-part minimale spécifique en essence moteur pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>s</sub>: Quote-part minimale spécifique en essence aviation pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>c</sub>: Quote-part minimale spécifique en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>d</sub>: Quote-part minimale spécifique en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSN<sub>f</sub>: Quote-part minimale spécifique en en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) pour le territoire national, exprimée en jours;
- QSR<sub>a</sub>: Quote-part minimale spécifique en additifs pour le territoire régional, exprimée en jours;
- QSR<sub>b</sub>: Quote-part minimale spécifique en biocarburants pour le territoire régional, exprimée en jours;
- QSR<sub>e</sub>: Quote-part minimale spécifique en essence moteur pour le territoire régional, exprimée en jours;



- QSR<sub>s</sub>: Quote-part minimale spécifique en essence aviation pour le territoire régional, exprimée en jours;
- QSR<sub>c</sub>: Quote-part minimale spécifique en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) pour le territoire régional, exprimée en jours;
- QSR<sub>d</sub>: Quote-part minimale spécifique en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) pour le territoire régional, exprimée en jours;
- QSR<sub>f</sub>: Quote-part minimale spécifique en en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) pour le territoire régional, exprimée en jours.





## ANNEXE IV

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES POUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Dispositions spécifiques pour le territoire national									
Additifs		Biocarburants		Essence aviation		Carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4)		Fuel-oil	
DNE <sub>a</sub>	0	DNE <sub>b</sub>	0	DNE <sub>s</sub>	0	DNE <sub>c</sub>	0	DNE <sub>f</sub>	0
DND <sub>a</sub>	3	DND <sub>b</sub>	3	DND <sub>s</sub>	3	DND <sub>c</sub>	3	DND <sub>f</sub>	3
DN <sub>a</sub>	0	DN <sub>b</sub>	0	DN <sub>s</sub>	0	DN <sub>c</sub>	0	DN <sub>f</sub>	0

avec

- DNE<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- DNE<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- DNE<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- DNE<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- DNE<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire national, exprimée en jours;
- DND<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- DND<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- DND<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;



- DND<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- DND<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en additifs sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en biocarburants sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence aviation sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) sur territoire national, exprimée en jours;
- DN<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur territoire national, exprimée en jours.



## ANNEXE V

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES POUR LE TERRITOIRE REGIONAL

Dispositions spécifiques pour le territoire régional											
Additifs		Biocarburants		Essence aviation		Carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4)		Fuel-oil			
DRE <sub>a</sub>	0	DRE <sub>b</sub>	0	DRE <sub>s</sub>	0	DRE <sub>c</sub>	0	DRE <sub>f</sub>	0		
DRD <sub>a</sub>	30	DRD <sub>b</sub>	30	DRD <sub>s</sub>	30	DRD <sub>c</sub>	30	DRD <sub>f</sub>	30		
DR <sub>a</sub>	0	DR <sub>b</sub>	0	DR <sub>s</sub>	0	DR <sub>c</sub>	0	DR <sub>f</sub>	0		

avec

- DRE<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRE<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRE<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRE<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRE<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en essence moteur sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRD<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRD<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRD<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;



- DRD<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DRD<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>a</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux additifs qui doit être stockée en additifs sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>b</sub>: Part de la disposition spécifique relative aux biocarburants qui doit être stockée en biocarburants sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>s</sub>: Part de la disposition spécifique relative à l'essence aviation qui doit être stockée en essence aviation sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>c</sub>: Part de la disposition spécifique relative au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) qui doit être stockée en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) sur territoire régional, exprimée en jours;
- DR<sub>f</sub>: Part de la disposition spécifique relative au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui doit être stockée en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sur territoire régional, exprimée en jours.



### III. Commentaire des articles

#### Ad article 1<sup>er</sup>

La loi du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers, ci-après « la Loi », transpose en droit national la directive 2009/119/CE faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers. Le présent projet de règlement grand-ducal est un règlement d'exécution de la Loi.

L'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal précise le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal, à savoir la part des stocks de sécurité que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence nationale de stockage de produits pétroliers, ci-après « Agence », les niveaux minima pour les territoires national, régional et européen, les quotes-parts minimales spécifiques pour le territoire régional et pour le territoire national et les dispositions spécifiques pour certains produits pétroliers.

#### Ad article 2

Tel que prévu à l'article 6 de la Loi, l'article 2 du présent projet de règlement grand-ducal fixe le nombre de jours d'importations journalières moyennes nettes qu'un importateur pétrolier devra obligatoirement déléguer à l'Agence (DO). Conformément à l'article 6, paragraphe 2 de la Loi, un importateur pétrolier doit exercer sa délégation à l'Agence au moins 170 jours avant le début de la période sur laquelle porte l'obligation en question.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> fixe la délégation obligatoire en jours que tout importateur pétrolier doit déléguer à l'Agence. Dans une première phase, et compte tenu de la complexité du marché pétrolier, le nombre de jours que tout importateur pétrolier devra déléguer à l'Agence a été fixé à zéro jours afin que l'Agence puisse se constituer et préparer la constitution des stocks de sécurité.

Le paragraphe 2 précise les modalités de calcul de l'équivalent en pétrole brut de la délégation obligatoire (SDO). Le volume de stocks de sécurité à déléguer par un importateur pétrolier à l'Agence est calculé à partir de la délégation obligatoire (DO) visée au paragraphe 1<sup>er</sup> et de l'importation journalière moyenne nette (IJ) visée au paragraphe 3.

Le paragraphe 3 précise les modalités de calcul de l'importation journalière moyenne nette (IJ). L'importation journalière moyenne nette est l'équivalent en pétrole brut de la moyenne journalière, exprimé en tonnes métriques, de la somme des importations d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburéacteur type essence (carburéacteur type naphtha ou JP4), de carburéacteur type kérosène, de gazole/carburant



diesel (fuel-oil distillé) et de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) par un importateur pétrolier pendant l'année de référence.

Il est à noter que par année de référence, il y a lieu d'entendre l'année telle que déterminée conformément aux règles fixées à l'article 1<sup>er</sup>, point c et à l'article 9 de la Loi. Ainsi, pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre de chaque année civile (année n), l'année de référence à prendre en considération est l'année n-1, alors que pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars de chaque année civile l'année de référence à prendre en considération est l'année n-2.

### **Ad article 3**

L'article 3 précise les modalités de calcul de l'importation journalière moyenne nette de tous les produits (additifs, biocarburants, essence moteur, essence aviation, carburacteur type essence (carburacteur type naphta ou JP4), gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) et fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre)) hors carburacteur type kérosène ( $I_{jt}$ ).

L'importation journalière moyenne nette de tous les produits hors carburacteur type kérosène ( $I_{jt}$ ) est l'équivalent en pétrole brut de la moyenne journalière, exprimé en tonnes métriques, de la somme des importations d'additifs, de biocarburants, d'essence moteur, d'essence aviation, de carburacteur type essence (carburacteur type naphta ou JP4), de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) ou de fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) par un importateur pétrolier pendant l'année de référence.

Il est à noter que par année de référence, il y a lieu d'entendre l'année telle que déterminée conformément à l'article 1<sup>er</sup>, point c et à l'article 9 de la Loi.

### **Ad article 4**

Tel que prévu à l'article 7 de la Loi, le paragraphe 1<sup>er</sup> fixe les niveaux minima de stocks de sécurité que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir sur le territoire national (NMN), régional (NMR) et européen (NME). Ces niveaux minima sont exprimés en jours et ont été fixés de façon à assurer un niveau de sécurité d'approvisionnement adéquat pour le Luxembourg, tout en veillant à laisser aux importateurs pétroliers une grande flexibilité sur la localisation de la majorité des stocks de sécurité.

Dans l'intérêt de la sécurité d'approvisionnement en produits pétroliers du pays, il est essentiel qu'une partie significative des stocks de sécurité soit constituée et maintenue sur le territoire national, ou au moins dans la proximité immédiate du territoire national.



Considérant la situation particulière du Luxembourg qui ne dispose ni de ressources pétrolifères, ni de raffineries et qui doit donc importer l'intégralité de sa consommation finale en produits finis, il est jugé nécessaire de maintenir sur le territoire national et régional l'équivalent de 45 jours de stock de sécurité, représentant environ la moitié de l'obligation de stockage à respecter par les importateurs pétroliers. L'équivalent de 45 jours de stocks de sécurité sur le territoire national et régional est considéré comme étant un stock de sécurité minimal pour pouvoir contrer les effets d'une crise d'approvisionnement locale ou régionale en garantissant un approvisionnement adéquat du territoire national en produits pétroliers.

C'est ainsi que l'article fixe le niveau minimum de stocks de sécurité à constituer et à maintenir sur le territoire national à 6 jours pour l'année 2015 et à 8 jours pour l'année 2016 et suivantes. Le niveau minimum à constituer et à maintenir sur le territoire régional est fixé à 39 jours pour l'année 2015 et à 37 jours pour l'année 2016 et suivantes.

Le niveau minimum des stocks de sécurité sur territoire national a été fixé en prenant en compte les besoins des importateurs pétroliers pour le stockage opérationnel et sous considération des capacités de stockage existant actuellement sur le territoire national. Le niveau minimum retenu vise à garantir aux importateurs pétroliers des capacités de stockage opérationnelles suffisantes leur permettant un approvisionnement quotidien adéquat de leurs clients à partir de stocks opérationnels.

Afin de pouvoir garantir à moyen et long terme un niveau de sécurité d'approvisionnement adapté, il y a lieu de créer des capacités de stockage supplémentaires sur le territoire national permettant de couvrir les besoins au niveau du stockage stratégique et du stockage opérationnel. Dans ce contexte, il est renvoyé à la décision du 18 mars 2011 du Gouvernement en conseil qui a chargé le ministre de l'Économie et du Commerce extérieur et le ministre du Développement durable et des Infrastructures à entamer les procédures et pourparlers nécessaires en vue de l'extension du dépôt pétrolier existant dans le port de Mertert. En outre, la décision prévoit de réaliser des capacités supplémentaires sur deux nouveaux sites à Bascharage et à Luxembourg-Ouest. Dès que ces sites deviendront opérationnels, il conviendra d'augmenter continuellement le niveau minimum de stocks de sécurité à constituer et à maintenir sur le territoire national. Il est entendu qu'un importateur pétrolier est libre de constituer et de maintenir des stocks de sécurité supplémentaires sur le territoire national ou régional.

Il reste à préciser qu'aucun niveau minimum par territoire n'a été prévu pour le carburacteur type kérosène. En effet, l'aéroport national est approvisionné par pipeline et compte tenu de la configuration européenne de ce réseau d'approvisionnement, les instances publiques en charge des infrastructures aéroportuaires ont préféré renoncer à l'introduction d'une obligation de stockage sur le territoire national, respectivement régional.



Le paragraphe 2 précise les modalités de calcul de l'équivalent en pétrole brut des niveaux minima de stocks de sécurité à constituer et à maintenir par territoire national (SMN), régional (SMR) et européen (SME), exprimés en tonnes métriques. Les stocks de sécurité à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier sont fonction de l'importation journalière moyenne nette (IJ) d'un importateur pétrolier et des niveaux minima par territoire (NMN, NMR et NME) visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

#### **Ad article 5**

L'article 5 précise les modalités de calcul de l'importation journalière moyenne nette pour les additifs (IJ<sub>a</sub>), les biocarburants (IJ<sub>b</sub>), l'essence moteur (IJ<sub>e</sub>), l'essence aviation (IJ<sub>s</sub>), le carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) (IJ<sub>c</sub>), le carburéacteur type kérosène (IJ<sub>k</sub>), le gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) (IJ<sub>d</sub>) et le fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) (IJ<sub>f</sub>). L'importation journalière moyenne nette par produit pétrolier est l'équivalent en pétrole brut de la moyenne journalière, exprimé en tonnes métriques, de l'importation du produit pétrolier concerné par un importateur pétrolier pendant l'année de référence.

Il est à noter que par année de référence, il y a lieu d'entendre l'année telle que déterminée conformément à l'article 1<sup>er</sup>, point c et à l'article 9 de la Loi.

#### **Ad article 6**

Tel que prévu à l'article 8 de la Loi, le présent article fixe les quotes-parts minimales spécifiques exprimées en jours pour le territoire national (QSN<sub>a</sub>, QSN<sub>b</sub>, QSN<sub>e</sub>, QSN<sub>s</sub>, QSN<sub>c</sub>, QSN<sub>d</sub> et QSN<sub>f</sub>) et pour le territoire régional (QSR<sub>a</sub>, QSR<sub>b</sub>, QSR<sub>e</sub>, QSR<sub>s</sub>, QSR<sub>c</sub>, QSR<sub>d</sub> et QSR<sub>f</sub>). Ces quotes-parts minimales spécifiques ont été fixées de façon à assurer un niveau de sécurité d'approvisionnement adéquat du territoire national, tout en veillant à laisser aux importateurs pétroliers une grande flexibilité sur la composition de la majorité de leurs stocks de sécurité.

Il reste à préciser que, tout comme pour les niveaux minima par territoire, aucune quote-part minimale spécifique n'a été prévue pour le carburéacteur type kérosène.

Il est rappelé que la quote-part minimale de 40 jours d'importations journalières moyennes nettes, telle que spécifiée au premier alinéa de l'article 8 de la Loi, doit être respectée en tout état de cause par un importateur pétrolier. Il est néanmoins entendu que les stocks constitués en vertu des quotes-parts minimales spécifiques et des dispositions spécifiques seront intégralement pris en compte pour la quote-part minimale.





## Ad article 7

L'article 8 de la Loi prévoit la possibilité de déroger au principe général de la quote-part minimale spécifique en fixant des dispositions spécifiques pour certains produits.

Les dispositions spécifiques prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> fixent les stocks minima à constituer et à maintenir sur le territoire national en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) et en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) à zéro jours, et augmentent en contrepartie les stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier en gazole/carburant diesel (fuel oil distillé) sur le territoire national.

Tout comme pour les niveaux minima par territoire et pour les quotes-parts minimales spécifiques, aucune disposition spécifique n'a été prévue pour le territoire national pour le carburéacteur type kérosène.

Le paragraphe 2 précise les modalités de calcul de l'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir sur le territoire national par un importateur pétrolier dans les différents produits pétroliers pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire national.

Les stocks minima à constituer et à maintenir en essence moteur ou en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire national ( $SDN_e$  et  $SDN_d$ ) sont déterminés en calculant les stocks à constituer et à maintenir pour l'essence moteur respectivement le gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire national et en y ajoutant les stocks relatifs aux additifs, aux biocarburants, à l'essence aviation, au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui selon les dispositions spécifiques doivent être constitués et maintenus en essence moteur respectivement en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire national.

Les stocks minima à constituer et à maintenir en additifs ( $SDN_a$ ), en biocarburants ( $SDN_b$ ), en essence aviation ( $SDN_s$ ), en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ( $SDN_c$ ) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) ( $SDN_f$ ) sur territoire national se calculent en multipliant les importations journalières moyennes nettes du produit pétrolier en question avec les jours de stockage qui, selon la disposition spécifique, doivent être constitués et maintenus sous forme de ce produit pétrolier sur le territoire national.

## Ad article 8

Les dispositions spécifiques prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> fixent les stocks minima à constituer et à maintenir sur le territoire régional en additifs, en biocarburants, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) et en fuel-oil (à haute et à



basse teneur en soufre) à zéro jours, et augmentent en contrepartie les stocks minima à constituer et à maintenir par un importateur pétrolier en gazole/carburant diesel (fuel oil distillé) sur le territoire régional.

Tout comme pour les niveaux minima par territoire et pour les quotes-parts minimales spécifiques, aucune disposition spécifique n'a été prévue pour le carburéacteur type kérosène sur le territoire régional.

Le paragraphe 2 précise les modalités de calcul de l'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir sur le territoire régional par un importateur pétrolier dans les différents produits pétroliers pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire régional.

Les stocks minima à constituer et à maintenir en essence moteur ou en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire régional ( $SDR_e$  et  $SDR_d$ ) sont déterminés en calculant les stocks à constituer et à maintenir pour l'essence moteur respectivement le gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire régional et en y ajoutant les stocks relatifs aux additifs, aux biocarburants, à l'essence aviation, au carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ou au fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) qui selon les dispositions spécifiques doivent être constitués et maintenus en essence moteur respectivement en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire régional.

Les stocks minima à constituer et à maintenir en additifs ( $SDR_a$ ), en biocarburants ( $SDR_b$ ), en essence aviation ( $SDR_s$ ), en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) ( $SDR_c$ ) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) ( $SDR_f$ ) sur territoire régional se calculent en multipliant les importations journalières moyennes nettes du produit pétrolier en question avec les jours de stockage qui selon la disposition spécifique doivent être constitués et maintenus sous forme de ce produit pétrolier sur le territoire régional.

### **Ad articles 2 à 8**

L'exemple chiffré ci-dessous illustre exemplairement le calcul des obligations de stockage d'un importateur pétrolier.



Les quantités suivantes, exprimées en tonnes métriques (tm), ont été importées par un importateur pétrolier durant l'année civile précédente:

	Importations de produits pétroliers de l'importateur (en tm) pendant l'année précédente
essence moteur (IM <sub>e</sub> )	30 000
gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) (IM <sub>d</sub> )	150 000
essence aviation (IM <sub>s</sub> )	2 000
carburéacteur type kérosène (IM <sub>k</sub> )	45 000
<b>TOTAL (IM)</b>	<b>227 000</b>

Sur base de ces importations, l'importation journalière moyenne nette (IJ) de l'importateur pétrolier est calculée comme suit:

$$\begin{aligned} IJ &= \frac{IM \times 1,065}{NJ} \\ &= \frac{227\,000 \times 1,065}{365} \\ &= 662,3425 \text{ tm} \end{aligned}$$

N.B.: L'importateur pétrolier doit utiliser des valeurs non arrondies pour déterminer l'équivalent en pétrole brut des stocks de sécurité à constituer, respectivement du niveau des stocks de sécurité constitués et maintenus. Seulement l'équivalent en pétrole brut des stocks de sécurité à constituer et à maintenir (SDO, SMN, SDN<sub>e</sub>, SDR<sub>d</sub>,...), respectivement des stocks de sécurité constitués et maintenus, est arrondi à l'unité de façon arithmétique.

Sans préjudice de ce principe général, dans le présent exemple, l'importation journalière moyenne nette (IJ) est arrondie à la 4<sup>ème</sup> décimale derrière la virgule dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité.



Conformément à l'article 5 de la Loi, tout importateur pétrolier est obligé de constituer et de maintenir l'équivalent en pétrole brut de 93 jours d'importations journalières moyennes nettes de stocks de sécurité (SSO) comme suit:

$$\begin{aligned} \text{SSO} &= 93 \times \text{IJ} \\ &= 93 \times 662,3425 \\ &= 61598 \text{ tm} \end{aligned}$$

Conformément à l'annexe I du présent règlement grand-ducal, l'équivalent en pétrole brut de la délégation obligatoire (SDO) de l'importateur pétrolier à l'Agence est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} \text{SDO} &= \text{DO} \times \text{IJ} \\ &= 0 \times 662,3425 \\ &= 0 \text{ tm} \end{aligned}$$

Conformément à l'article 8 de la Loi, l'équivalent en pétrole brut de la quote-part minimale de 40 jours d'importations journalières moyennes nettes (SQP) de l'importateur pétrolier est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} \text{SQP} &= 40 \times \text{IJ} \\ &= 40 \times 662,3425 \\ &= 26\,494 \text{ tm} \end{aligned}$$

La somme des importations de tous les produits hors carburacteur type kérosène pendant l'année de référence ( $\text{IM}_t$ ) est de  $227\,000 \text{ tm} - 45\,000 \text{ tm} = 182\,000 \text{ tm}$ .

Sur base des importations de l'importateur pétrolier, l'importation journalière moyenne nette de tous les produits hors carburacteur type kérosène ( $\text{IJ}_t$ ) est calculée comme suit:

$$\begin{aligned} \text{IJ}_t &= \frac{\text{IM}_t \times 1,065}{\text{NJ}} \\ &= \frac{182\,000 \times 1,065}{365} \\ &= 531,0411 \text{ tm} \end{aligned}$$

N.B.: Dans le présent exemple l'importation journalière moyenne nette de tous les produits hors carburacteur type kérosène ( $\text{IJ}_t$ ) est arrondie à la 4<sup>ème</sup> décimale derrière la virgule dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité.



Conformément à l'annexe II du présent règlement grand-ducal, l'équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks à constituer et à maintenir en 2015 sur le territoire national (SMN) par l'importateur pétrolier est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} \text{SMN} &= \text{NMN} \times \text{IJ}_t \\ &= 6 \times 531,0411 \\ &= 3\,186 \text{ tm} \end{aligned}$$

L'équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks à constituer et à maintenir en 2015 sur le territoire régional (SMR) par l'importateur pétrolier est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} \text{SMR} &= \text{NMR} \times \text{IJ}_t \\ &= 39 \times 531,0411 \\ &= 20\,711 \text{ tm} \end{aligned}$$

Etant donné que le présent projet de règlement grand-ducal ne prévoit pas de niveau minimum pour le territoire européen, l'équivalent en pétrole brut du niveau minimum de stocks à constituer et à maintenir sur le territoire européen (SME) est de 0 tm.

L'importation journalière moyenne nette par produit pétrolier est calculée comme suit:

- Essence moteur:

$$\begin{aligned} \text{IJ}_e &= \frac{\text{IM}_e \times 1,065}{\text{NJ}} \\ &= \frac{30\,000 \times 1,065}{365} \\ &= 87,5342 \text{ tm} \end{aligned}$$

- Gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé):

$$\begin{aligned} \text{IJ}_d &= \frac{\text{IM}_d \times 1,065}{\text{NJ}} \\ &= \frac{150\,000 \times 1,065}{365} \\ &= 437,6712 \text{ tm} \end{aligned}$$



- Essence aviation:

$$\begin{aligned} IJ_s &= \frac{IM_s \times 1,065}{NJ} \\ &= \frac{2000 \times 1,065}{365} \\ &= 5,8356 \text{ tm} \end{aligned}$$

- Carburéacteur type kérosène:

$$\begin{aligned} IJ_k &= \frac{IM_k \times 1,065}{NJ} \\ &= \frac{45\,000 \times 1,065}{365} \\ &= 131,3014 \text{ tm} \end{aligned}$$

N.B.: Dans le présent exemple les importations journalières moyennes nettes par produit pétrolier sont arrondies à la 4<sup>ème</sup> décimale derrière la virgule dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité.

Pour le territoire national, les équivalents en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par produit pétrolier sont calculés conformément aux annexes III et IV selon les modalités suivantes:

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en essence moteur sur territoire national par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} SDN_e &= QSN_e \times IJ_e + DNE_a \times IJ_a + DNE_b \times IJ_b + DNE_s \times IJ_s + DNE_c \times IJ_c + DNE_f \times IJ_f \\ &= 2 \times 87,5342 + 0 \times 0 + 0 \times 0 + 0 \times 5,8356 + 0 \times 0 + 0 \times 0 \\ &= 175 \text{ tm} \end{aligned}$$

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire national par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:

$$\begin{aligned} SDN_d &= QSN_d \times IJ_d + DND_a \times IJ_a + DND_b \times IJ_b + DND_s \times IJ_s + DND_c \times IJ_c + DND_f \times IJ_f \\ &= 3 \times 437,6712 + 3 \times 0 + 3 \times 0 + 3 \times 5,8356 + 3 \times 0 + 3 \times 0 \\ &= 1\,331 \text{ tm} \end{aligned}$$

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en essence aviation sur territoire national par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:



$$\begin{aligned}SDN_s &= DN_s \times IJ_s \\ &= 0 \times 5,8356 \\ &= 0 \text{ tm}\end{aligned}$$

Pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire national, l'importateur pétrolier doit donc stocker au minimum 175 tm d'essence moteur et 1 331 tm de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire national.

Pour le territoire régional, les équivalents en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir par produit pétrolier sont calculés conformément aux annexes III et V selon les modalités suivantes:

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en essence moteur sur territoire régional par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:

$$\begin{aligned}SDR_e &= QSR_e \times IJ_e + DRE_a \times IJ_a + DRE_b \times IJ_b + DRE_s \times IJ_s + DRE_c \times IJ_c + DRE_f \times IJ_f \\ &= 31 \times 87,5342 + 0 \times 0 + 0 \times 0 + 0 \times 5,8346 + 0 \times 0 + 0 \times 0 \\ &= 2\,714 \text{ tm}\end{aligned}$$

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur territoire régional par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:

$$\begin{aligned}SDR_d &= QSR_d \times IJ_d + DRD_a \times IJ_a + DRD_b \times IJ_b + DRD_s \times IJ_s + DRD_c \times IJ_c + DRD_f \times IJ_f \\ &= 30 \times 437,6712 + 30 \times 0 + 30 \times 0 + 30 \times 5,8356 + 30 \times 0 + 30 \times 0 \\ &= 13\,305 \text{ tm}\end{aligned}$$

L'équivalent en pétrole brut des stocks minima à constituer et à maintenir en essence aviation sur territoire régional par l'importateur pétrolier pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique est calculé comme suit:

$$\begin{aligned}SDR_g &= DR_g \times IJ_g \\ &= 0 \times 5,8356 \\ &= 0 \text{ tm}\end{aligned}$$

Pour satisfaire aux dispositions spécifiques et couvrir la quote-part minimale spécifique sur le territoire régional l'importateur pétrolier devrait stocker au minimum 2 714 tm d'essence moteur et 13 305 tm de gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) sur le territoire régional.



En résumé, les obligations de stockage de sécurité de l'importateur pétrolier sont les suivantes:

Équivalent en pétrole brut des stocks à constituer en vertu de l'obligation de stockage de 93 jours d'importations journalières moyennes nettes (SSO)	61 598 tm		
Équivalent en pétrole brut des stocks à déléguer à l'Agence en vertu de la délégation obligatoire (SDO)	0 tm		
Équivalent en pétrole brut des stocks à constituer en vertu de la quote-part minimale (SQP)	26 494 tm		
Équivalent en pétrole brut des stocks à constituer en vertu des niveaux minima par territoire sur le territoire	national (SMN)	3 186 tm	
	régional (SMR)	20 711 tm	
	européen (SME)	0 tm	
Équivalent en pétrole brut des stocks à constituer en vertu des quotes-parts minimales spécifiques et des dispositions spécifiques sur le territoire	national	en additifs (SDN <sub>a</sub> )	0 tm
		en biocarburants (SDN <sub>b</sub> )	0 tm
		en essence moteur (SDN <sub>e</sub> )	175 tm
		en essence aviation (SDN <sub>s</sub> )	0 tm
		en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) (SDN <sub>c</sub> )	0 tm
		en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) (SDN <sub>d</sub> )	1 331 tm
		en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) (SDN <sub>f</sub> )	0 tm
	régional	en additifs (SDR <sub>a</sub> )	0 tm
		en biocarburants (SDR <sub>b</sub> )	0 tm
		en essence moteur (SDR <sub>e</sub> )	2 714 tm
		en essence aviation (SDR <sub>s</sub> )	0 tm
		en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4) (SDR <sub>c</sub> )	0 tm
		en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) (SDR <sub>d</sub> )	13 305 tm
		en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) (SDR <sub>f</sub> )	0 tm





Finalement, il y a lieu de noter que pour calculer l'équivalent en pétrole brut des stocks constitués et maintenus, un importateur pétrolier doit tenir compte des dispositions prévues à l'annexe III de la Loi. Notamment les stocks constitués et maintenus en pétrole brut doivent être diminués de 4%, alors que les stocks constitués et maintenus en essence moteur, en essence aviation, en carburéacteur type essence (carburéacteur type naphta ou JP4), en carburéacteur type kérosène, en pétrole lampant, en gazole/carburant diesel (fuel-oil distillé) ou en fuel-oil (à haute et à basse teneur en soufre) sont multipliés par un coefficient de 1,2. De plus, l'ensemble des stocks calculés selon ce qui précède doit être diminué de 10% avant de pouvoir être pris en compte.

#### **Ad article 9**

Le présent article prévoit que le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions et le ministre ayant l'Économie dans ses attributions puissent ensemble prendre des règlements dans les cas où une rupture majeure d'approvisionnement, une décision internationale effective de mise en circulation de stocks, une urgence particulière ou une crise locale, telles que visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 40 de la Loi, requiert l'application de mesures réglementaires pour une durée déterminée.

Tel que suggéré par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 18 juillet 2014 relatif à la Loi, le présent article s'inspire largement de l'article 100, point 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, considéré ensemble avec l'article 5, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

#### **Ad article 10**

L'article 10 abroge le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1973 relatif aux obligations de stockage de produits pétroliers.

#### **Ad article 11**

Le présent article entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> jour du mois qui suit la publication au Mémorial du présent règlement.



### **Ad Annexe I**

Cette annexe reprend la délégation obligatoire en jours que tout importateur pétrolier doit constituer et maintenir par l'intermédiaire de l'Agence. L'équivalent en pétrole brut des stocks de sécurité à déléguer par un importateur pétrolier à l'Agence (SDO) est calculé à partir de cette délégation obligatoire (DO) et de l'importation journalière moyenne nette (IJ) d'un importateur pétrolier.

### **Ad Annexe II**

Cette annexe reprend les niveaux minima de stocks de sécurité par territoire national (NMN), régional (NMR) et européen (NME). Il est à noter qu'aucun niveau minimum n'est prévu pour le territoire européen.

### **Ad Annexe III**

Cette annexe fixe les quotes-parts minimales spécifiques par territoire national et régional.

### **Ad Annexe IV**

Cette annexe reprend les dispositions spécifiques pour le territoire national.

### **Ad Annexe V**

Cette annexe reprend les dispositions spécifiques pour le territoire régional.