



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.7.2026
COM(2026) 354 final

2026/0190 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant l'Irlande à appliquer des taux d'accise réduits au gazole à usage commercial
utilisé par certains transporteurs routiers, conformément à l'article 19 de la
directive 2003/96/CE**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹ (ci-après la «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires du niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

Par lettre du 20 mai 2026, les autorités irlandaises ont informé la Commission de leur intention de demander l'autorisation d'appliquer, au gazole à usage commercial utilisé par les transporteurs routiers relevant de la disposition relative à l'usage commercial de l'article 7, paragraphe 2, de la directive, une réduction temporaire des taux nationaux effectifs de taxation en deçà des niveaux minimaux de taxation fixés à l'article 7 et à l'annexe I, tableau A, de la directive. Par lettre du 1^{er} juillet 2026, les autorités irlandaises ont précisé plus en détail la durée de l'autorisation demandée.

Depuis le début des hostilités dans le détroit d'Ormuz le 28 février 2026 et l'augmentation des prix de l'énergie qui en a résulté, le gouvernement irlandais a abaissé le taux global d'accise appliqué au gazole utilisé comme carburant à 37,185 centimes par litre avec effet au 15 avril 2026.

En outre, l'Irlande applique un régime de rabais pour le diesel au profit des entreprises de transport routier et de transport de passagers par autobus, comme le permet l'article 7, paragraphe 2, de la directive. La législation mise en place depuis le début de cette crise a pour conséquence que les parties éligibles à ce régime reçoivent des remboursements tels que, pour ces parties, le montant effectif de l'accise sur le gazole utilisé comme carburant s'élève à 0,25185 EUR par litre jusqu'au 31 août 2026 et à 0,31689 EUR par litre du 1^{er} septembre 2026 au 30 septembre 2026. Ces deux taux sont inférieurs au taux minimal de l'Union fixé par la directive.

La période de validité de la mesure demandée s'étend de l'adoption de la décision du Conseil au 30 septembre 2026, c'est-à-dire dans les limites de la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Selon les autorités irlandaises, l'objectif de la mesure est d'atténuer l'effet des prix de détail élevés du gazole résultant des événements géopolitiques récents sur les entreprises de transport routier et de transport de voyageurs par autobus. Cette mesure atténuera les effets de second tour de la hausse des prix des carburants sur les prix à la consommation, étant donné que ces secteurs jouent un rôle important dans la fourniture d'autres biens et services.

Dans ses conclusions du 19 mars 2026, le Conseil européen a souligné que la transition énergétique restait la stratégie la plus efficace pour parvenir à l'autonomie stratégique de

¹ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

l'Europe, renforcer la résilience, faire baisser les prix de l'énergie de manière structurelle et fournir l'énergie propre, abondante et locale nécessaire pour alimenter l'économie de demain.

Dans le même temps, le Conseil européen a reconnu qu'il convenait d'apporter des solutions ciblées à court terme pour garantir une énergie abordable, en tenant compte de la neutralité technologique et de la situation propre à chaque État membre, de l'exposition particulière de certains secteurs industriels au risque de délocalisation, et de la nécessité d'améliorer les conditions pour les secteurs innovants à forte intensité énergétique, sans compromettre la prévisibilité et l'égalité des conditions de concurrence.

Dans ce contexte, le Conseil européen a appelé la Commission à présenter sans tarder une boîte à outils proposant des mesures temporaires ciblées pour faire face aux pics récents des prix des combustibles fossiles importés qui découlent de la crise au Moyen-Orient. Les conclusions du Conseil européen énoncent les orientations politiques que les États membres ont définies et constituent un mandat politique pour adopter des mesures fiscales permettant la mise en place des flexibilités demandées. Ces conclusions préconisent clairement la pleine utilisation des dérogations et des flexibilités prévues dans la directive, y compris l'adoption de taux réduits temporaires, rigoureusement liés aux circonstances extraordinaires et à l'objectif de garantir le caractère abordable de l'énergie.

Les objectifs de ces mesures consisteraient à permettre aux États membres d'élaborer des solutions ciblées et temporaires pour faire face aux effets négatifs des crises énergétiques actuelles sur les prix. Ces solutions sont nécessaires à court terme pour garantir une énergie abordable, en tenant compte de la neutralité technologique et de la situation propre à chaque État membre, de l'exposition particulière de certains secteurs industriels au risque de délocalisation, et de la nécessité d'améliorer les conditions pour les secteurs innovants à forte intensité énergétique, sans compromettre la prévisibilité et l'égalité des conditions de concurrence.

Depuis le début des hostilités le 28 février 2026 et la perturbation du détroit d'Ormuz qui s'en est suivie, le prix du pétrole (Brent) est passé d'environ 60 EUR/baril à plus de 90 EUR/baril². Selon l'Office central des statistiques irlandais, les prix du gazole, mesurés par l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), ont augmenté de 18 % sur une base mensuelle en mars 2026 et se situaient à leur plus haut niveau depuis juillet 2022³.

Si l'on considère les perspectives d'évolution des prix du pétrole au cours de la période couverte par la présente dérogation, les prix devraient continuer à être élevés. Par la suite, les perspectives dépendent fortement de la durée des hostilités au Moyen-Orient et de la perturbation du détroit d'Ormuz.

Les prix des carburants suivent la dynamique du prix du pétrole brut avec un retard d'une ou deux semaines, à cette différence près que les prix de l'essence ont tendance à réagir de manière moins directe aux prix du pétrole, tandis que les prix du gazole que l'UE importe ont tendance à être plus volatils que les prix du pétrole brut.

Étant donné la nature mondiale des prix du pétrole et l'influence limitée des États membres sur ces prix, cette crise est une crise exogène. Les prix mondiaux des produits énergétiques seront similaires pour tous les États membres.

² DG ENER, bulletin pétrolier hebdomadaire, 2 avril 2026, https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en.

³ [Focus on Fuel and Home Heating Costs mars 2026 – Office central des statistiques](#)

En raison de ses caractéristiques géographiques spécifiques et du développement insuffisant des infrastructures ferroviaires, la République d'Irlande est fortement dépendante du transport routier de voyageurs et de marchandises.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2003/96 du Conseil est libellé comme suit:

«Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.»

Grâce aux réductions fiscales en question, les autorités irlandaises entendent contribuer à atténuer les effets des prix de détail élevés du gazole sur le secteur du transport routier en raison des hostilités au Moyen-Orient et, en fin de compte, en atténuant les effets de second tour, poursuivre l'objectif de réduire les incidences sociales et économiques sur les ménages et les entreprises.

Ces remboursements de taxes conduiraient à une situation dans laquelle les destinataires bénéficieraient de taux d'accise effectifs qui sont inférieurs au taux minimal de l'UE prévu par la directive, ce qui explique la demande d'autorisation dont il est question.

La possibilité d'instaurer ces taux de taxation effectifs peut être envisagée au titre de l'article 19 de la directive, puisque son objectif est de permettre aux États membres d'introduire de nouvelles exonérations, de nouveaux remboursements ou de nouvelles réductions pour des raisons de politique spécifiques.

La durée de validité limitée ne dépasse pas la durée maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, de la directive, avec possibilité de renouvellement.

Enfin, la réduction fiscale n'est cumulative avec aucun autre type d'allégement fiscal.

Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'accorder l'autorisation pour la période demandée.

Par ailleurs, des remboursements fiscaux entraînent des coûts budgétaires et ont tendance à accroître la demande de combustibles fossiles, aggravant ainsi le déséquilibre entre l'offre et la demande. Par conséquent, il convient que la mesure reste strictement limitée dans le temps et que son incidence attendue sur la demande de combustibles fossiles ainsi que son coût budgétaire soient évalués. Le cas échéant, des mesures compensatoires devraient être prises.

Règles en matière d'aides d'état

La réduction des taux de taxation effectifs demandée par les autorités irlandaises se traduira par des taux inférieurs aux niveaux minimaux de taxation des carburants destinés au transport fixés à l'article 7 et à l'annexe I, tableau A, de la directive. Plus précisément, les taux de taxation effectifs s'élèveront à 0,25185 EUR par litre de gazole utilisé comme carburant pour la période allant jusqu'au 31 août 2026 et à 0,31689 EUR par litre de gazole utilisé comme carburant pour la période allant du 1^{er} septembre 2026 au 30 septembre 2026. Ces taux

s'appliquent exclusivement aux parties éligibles à un régime établi en vertu de l'article 7, paragraphe 2, de la directive.

La présente proposition est sans préjudice de toute appréciation de la mesure irlandaise au regard des règles en matière d'aides d'État. En outre, la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas de l'obligation qui incombe à l'État membre de veiller au respect des règles en matière d'aides d'État.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La Commission doit examiner chaque projet de dérogation au titre de l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie en prenant en considération le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques de l'Union en matière de santé, d'environnement, d'énergie et de transport.

Selon les autorités irlandaises, le remboursement fiscal prévu devrait alléger en partie la charge sociale et économique pesant sur la population irlandaise en raison de la récente hausse des prix des carburants de transport résultant également des hostilités au Moyen-Orient et de la perturbation dans le détroit d'Ormuz, qui risque d'avoir des effets de second tour sur les prix ayant une incidence sur le transport de marchandises et la fourniture de services de transport.

En raison de cette situation exceptionnelle, cette mesure temporaire n'est pas susceptible d'affecter les échanges intra-UE. Globalement, la mesure semble acceptable au regard du bon fonctionnement du marché intérieur et de la nécessité de garantir une concurrence loyale. Compte tenu de ses effets restreints et de sa durée limitée, la mesure ne devrait pas fausser la concurrence ni entraver le fonctionnement du marché intérieur.

Politique en matière d'environnement et de climat

L'Union reste fermement attachée à ses objectifs en matière de climat et d'énergie, comme indiqué dans la loi européenne sur le climat [règlement (UE) 2021/1119]. Les réductions fiscales temporaires autorisées par le présent acte ne devraient pas conduire à un affaiblissement structurel des signaux de prix qui encouragent l'efficacité énergétique et la transition vers des sources d'énergie renouvelables.

Politique énergétique

Compte tenu de l'ampleur de la flambée actuelle des prix de l'énergie qui découle de la situation au Moyen-Orient, les États membres peuvent demander la possibilité d'abaisser temporairement les taux d'accise en dessous des taux minimaux de l'UE pour les produits.

Compte tenu de sa courte durée et des circonstances exceptionnelles actuelles liées à la situation géopolitique, associées à un prix de marché exceptionnellement élevé des produits énergétiques, la possibilité de réduire les taux d'accise en dessous des taux minimaux établis en vertu de la directive est jugée adéquate et proportionnée à la nécessité de trouver un équilibre entre, d'une part, les objectifs stratégiques spécifiques énumérés à l'article 19 de la directive, et notamment la politique environnementale de l'UE et, d'autre part, l'impératif urgent de garantir le caractère abordable pour les entreprises et les ménages.

Politique du marché intérieur et concurrence loyale

En raison de la situation exceptionnelle, cette mesure temporaire n'est pas susceptible d'affecter les échanges intra-UE. Globalement, la mesure semble acceptable au regard du bon

fonctionnement du marché intérieur et de la nécessité de garantir une concurrence loyale. Compte tenu de ses effets restreints et de sa durée limitée, la mesure ne devrait pas fausser la concurrence ni entraver le fonctionnement du marché intérieur.

Politique sociale

L'augmentation observée et attendue du coût de l'énergie dans l'ensemble de l'Union et les effets de second tour qui en résultent ont une incidence disproportionnée sur les ménages à faibles revenus⁴. Les réductions des droits d'accise ciblés pour les opérateurs de transport routier et de transport par autobus peuvent donc avoir une incidence sociale positive en contribuant à réduire au minimum les augmentations de coûts pour les ménages à faibles revenus.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en soi des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser les États membres à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux parlements nationaux conformément au protocole n° 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

• Proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. Les réductions du niveau de taxation n'excèdent pas ce qui est nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.

L'autorisation est accordée pour une durée très limitée (de l'adoption par le Conseil au 30 septembre 2026) et dans un contexte de crise énergétique.

• Choix de l'instrument

L'instrument proposé est une décision d'exécution du Conseil. L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

La mesure ne requiert pas l'évaluation de la législation existante.

⁴ [*Economic and distributional effects of higher energy prices on households in the EU \(Effets économiques et distributifs de la hausse des prix de l'énergie sur les ménages au sein de l'UE\) – Emploi, affaires sociales et inclusion.*](#)

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par l'Irlande et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de recourir à une expertise externe.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande, et ne requiert pas d'analyse d'impact. Conformément aux règles pour une meilleure réglementation, ces types d'actes, de par leur nature, ne font pas l'objet d'une analyse d'impact.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par l'Irlande et ne concerne que cet État membre.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière ou administrative pour l'Union. La proposition n'a donc aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Un plan de mise en œuvre n'est pas nécessaire. La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation de réduction fiscale effective, qui est accordée pour une durée limitée. Les taux de taxation applicables peuvent être inférieurs aux niveaux minimaux de taxation fixés par la directive sur la taxation de l'énergie. La mesure peut être évaluée en cas de proposition de prolongation de la validité de la présente décision.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

La proposition ne nécessite pas de documents explicatifs sur la transposition.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} dispose que l'Irlande sera autorisée à appliquer des taux de taxation réduits au gazole à usage commercial utilisé par le secteur du transport routier, inférieurs aux niveaux minimaux de taxation.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée jusqu'au 30 septembre 2026 à compter de l'entrée en vigueur de la décision, ainsi que l'Irlande l'a demandé, ce qui n'excède pas la période maximale de six ans autorisée par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant l'Irlande à appliquer des taux d'accise réduits au gazole à usage commercial utilisé par certains transporteurs routiers, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité⁵, et notamment son article 19, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Avant l'adoption de la présente décision, les évolutions géopolitiques au Moyen-Orient, qui ont eu une incidence sur les chaînes d'approvisionnement mondiales en pétrole et en produits pétroliers, ont entraîné des hausses fortes et persistantes des prix de gros et de détail des produits énergétiques. Ces hausses ont eu des effets négatifs importants sur les ménages, en particulier les consommateurs vulnérables, et sur les entreprises, y compris les petites et moyennes entreprises, mettant ainsi gravement en péril la cohésion sociale, la stabilité économique et le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (2) Dans ses conclusions du 19 mars 2026⁶, le Conseil européen a reconnu le caractère extraordinaire de la situation du marché de l'énergie et ses implications macroéconomiques. Le Conseil a invité la Commission à travailler en étroite collaboration avec les États membres pour concevoir des mesures nationales temporaires ciblées, en vue de faire face aux répercussions importantes des pics des prix des combustibles découlant de la crise au Moyen-Orient et a souligné notamment la nécessité d'une réponse coordonnée étant donné que le conflit au Moyen-Orient a un impact immédiat sur les prix de l'énergie pour les entreprises et les citoyens de l'Union.
- (3) Les droits d'accise établis par la directive 2003/96/CE contribuent au coût final des produits énergétiques fournis dans l'Union. Une réduction des droits d'accise en dessous des taux minimaux peut atténuer certaines des hausses des coûts de l'énergie auxquelles les États membres sont actuellement confrontés.
- (4) Les mécanismes prévus par la directive 2003/96/CE permettent aux États membres de réduire, dans des limites définies, la charge fiscale pesant sur certains produits énergétiques de manière ciblée et temporaire. Compte tenu du caractère exceptionnel et urgent de la situation actuelle, il est nécessaire de prévoir des mécanismes

⁵ JO L du , p. .

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/media/y1vdyhkhz/fr-20260319-european-council-conclusions.pdf>

spécifiques et limités dans le temps qui visent explicitement à atténuer l'incidence du choc sur les prix de l'énergie.

- (5) Des réductions temporaires de la taxation de produits énergétiques ciblés peuvent soulager rapidement les ménages et les entreprises en faisant directement baisser les prix pour l'utilisateur final. Dans la situation actuelle, ces réductions extraordinaires constituent un instrument approprié et nécessaire pour faire face à la perturbation grave de l'économie résultant du choc sur les prix de l'énergie.
- (6) Par lettres datées du 20 mai 2026 et du 1^{er} juillet 2026, les autorités irlandaises ont demandé l'autorisation, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, d'appliquer, sous forme de remboursements, des taux d'accise réduits au gazole utilisé à des fins commerciales spécifiquement dans les secteurs du transport routier de marchandises et du transport de voyageurs par autobus.
- (7) De tels remboursements, qui seraient effectués par l'Irlande au moyen de son régime de rabais sur le diesel mis en place à cet effet, réduiraient le taux d'accise effectif sur le gazole pour les parties éligibles à 0,25185 EUR par litre pour la période allant jusqu'au 31 août 2026 et à 0,31689 EUR par litre pour la période allant du 1^{er} septembre 2026 au 30 septembre 2026. Ces taux effectifs sont inférieurs aux niveaux minimaux de taxation applicables aux carburants visés à l'article 7 de la directive 2003/96/CE.
- (8) Selon les autorités irlandaises, l'application de ces taux d'accise réduits a pour but d'atténuer les conséquences de l'augmentation des prix du gazole découlant de la situation géopolitique et ayant une incidence directe ou, par le biais d'effets de second tour, indirecte sur les ménages et les entreprises.
- (9) La Commission a examiné l'autorisation demandée et l'a jugée peu susceptible d'entraver le bon fonctionnement du marché intérieur. La Commission considère que la dérogation demandée est adéquate et proportionnée, compte tenu de sa courte durée, des circonstances exceptionnelles liées à la situation géopolitique, associées à un prix exceptionnellement élevé du pétrole sur le marché, et de la nécessité de trouver un équilibre entre les objectifs stratégiques spécifiques énumérés à l'article 19, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive 2003/96/CE, en particulier la politique environnementale de l'Union, et l'impératif urgent de garantir le caractère abordable de l'énergie pour les entreprises et les ménages.
- (10) Il convient donc d'autoriser l'Irlande à appliquer temporairement des taux d'accise réduits inférieurs aux niveaux minimaux de l'Union au gazole utilisé comme carburant par les personnes ou entités pouvant bénéficier de remboursements au titre du régime irlandais de rabais sur le diesel.
- (11) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation accordée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Toutefois, afin de ne pas compromettre les évolutions à venir du cadre juridique existant, il convient de prévoir que, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, adoptait de nouveaux niveaux minimaux de taxation pour le gazole utilisé comme carburant avec lesquels l'autorisation accordée par la présente décision n'est pas compatible, cette dernière devrait cesser de s'appliquer.
- (12) Par ailleurs, des réductions fiscales entraînent des coûts budgétaires considérables et ont tendance à accroître la demande de combustibles fossiles, aggravant ainsi le

déséquilibre entre l'offre et la demande. Par conséquent, il convient que l'autorisation accordée par la présente décision reste strictement limitée dans le temps,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Irlande est autorisée à appliquer les taux d'accise minimaux effectifs suivants aux transporteurs routiers qui utilisent du gazole à usage commercial comme carburant, tel que défini à l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2003/96/CE:

- (a) 0,25185 EUR par litre de gazole, pour la période comprise entre la date de notification de la présente décision et le 31 août 2026;
- (b) 0,31689 EUR par litre de gazole, pour la période comprise entre le 1^{er} septembre 2026 et le 30 septembre 2026.

Article 2

La présente décision est applicable jusqu'au 30 septembre 2026.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, modifie les niveaux minimaux de taxation prévus à l'article 7 de la directive 2003/96/CE pour le gazole utilisé comme carburant et que ces nouveaux niveaux ne sont pas compatibles avec l'autorisation accordée à l'article 1^{er} de la présente décision, la présente décision cesse de s'appliquer à la date à partir de laquelle ces niveaux minimaux de taxation modifiés s'appliquent.

Article 3

La République d'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
La présidente