



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.7.2026  
COM(2026) 354 final

2026/0190 (NLE)

Förslag till

### **RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT**

**om tillstånd för Irland att tillämpa nedsatta punktskattesatser på dieselbränsolja för yrkesmässig användning av vägtransportföretag, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Beskattningen av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>1</sup> (direktivet).

Utöver de bestämmelser som är angivna särskilt i artiklarna 5, 15 och 17, får enligt artikel 19.1 i direktivet rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Genom en skrivelse av den 20 maj 2026 underrättade de irländska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att begära tillstånd att tillämpa en tillfällig nedsättning av de faktiska nationella skattesatserna för yrkesmässig användning av dieselbränsolja av vägtransportföretag som uppfyller kraven enligt bestämmelsen om yrkesmässig användning enligt artikel 7.2 i direktivet, vilka ska underskrida de minimiskattenivåer som fastställs i artikel 7 och tabell A i bilaga I till direktivet. Genom en skrivelse av den 1 juli 2026 förtydligade de irländska myndigheterna ytterligare varaktigheten för det begärda tillståndet.

Sedan inledningen av fientligheter i Hormuzsundet den 28 februari 2026 och ökningen av energipriserna till följd av detta har Irlands regering infört en nedsättning av den totala punktskattenivån för dieselbränsolja som används som drivmedel till 37,185 % per liter med verkan från och med den 15 april 2026.

Dessutom tillämpar Irland ett rabattsystem för diesel till förmån för företag som utför godstransporter på väg och persontransporter med buss, vilket är tillåtet enligt artikel 7.2 i direktivet. Den lagstiftning som införts sedan början av krisen medför att de parter som uppfyller kraven enligt detta system får sådana återbetalningar att den faktiska punktskattenivån för dessa parter ska vara 0,25185 euro per liter dieselbränsolja som används som drivmedel till och med den 31 augusti 2026 och 0,31689 euro per liter dieselbränsolja som används som drivmedel mellan den 1 september 2026 och den 30 september 2026. Båda skattesatserna ligger under unionens minimiskattesats som fastställs i direktivet.

Den begärda giltighetstiden för åtgärden är perioden från och med antagandet av rådets beslut till och med den 30 september 2026, vilket ligger inom den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19.2 i direktivet.

Enligt de irländska myndigheterna är syftet med åtgärden att mildra de effekter som de höga priserna på dieselbränsolja i detaljistledet till följd av den senaste tidens geopolitiska händelser har för företag som utför godstransporter på väg och persontransporter med buss. Denna åtgärd kommer att mildra de andrahandseffekter som de högre bränslepriserna har på konsumentpriserna med tanke på dessa sektors betydelse för tillhandahållandet av andra varor och tjänster.

I sina slutsatser av den 19 mars 2026 betonade Europeiska rådet att energiomställningen alltjämt är den effektivaste strategin för att uppnå Europas strategiska oberoende, stärka

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

resiliensen, strukturellt sänka energipriserna och leverera de stora mängder ren och inhemsk energi som behövs för att driva framtidens ekonomi.

Samtidigt konstaterade Europeiska rådet att det behövs riktade lösningar på kort sikt för att säkerställa energi till överkomliga priser, med beaktande av teknikneutralitet och medlemsstaternas särskilda situationer, vissa industrisektorsers särskilda utsatthet för risken för omlokalisering samt behovet av att förbättra villkoren för energiintensiva innovativa sektorer, utan att undergräva förutsägbarheten och de lika villkoren.

Med hänsyn till detta uppmanade Europeiska rådet kommissionen att utan dröjsmål lägga fram en verktygslåda med riktade tillfälliga åtgärder för att ta itu med den senaste tidens prisökningar på importerade fossila bränslen till följd av krisen i Mellanöstern. Europeiska rådets slutsatser ger politisk vägledning från medlemsstaterna och utgör ett politiskt mandat att vidta finanspolitiska åtgärder som möjliggör den begärda flexibiliteten. Dessa slutsatser förespråkar tydligt att de undantag och den flexibilitet som anges i direktivet ska utnyttjas till fullo, bl.a. genom införande av tillfälliga nedsatta skattesatser när det finns en tydlig koppling till de extraordinära omständigheterna och målen om överkomliga energipriser.

Syftet med sådana åtgärder skulle vara att göra det möjligt för medlemsstaterna att utveckla riktade och tillfälliga lösningar för att hantera den nuvarande energikrisens negativa effekter på priserna. De behövs på kort sikt för att säkerställa energi till överkomliga priser, med beaktande av teknikneutralitet och medlemsstaternas särskilda situationer, vissa industrisektorsers särskilda utsatthet för risken för omlokalisering samt behovet av att förbättra villkoren för energiintensiva innovativa sektorer, utan att undergräva förutsägbarheten och de lika villkoren.

Sedan fientligheternas utbrott den 28 februari 2026 och de påföljande störningarna i Hormuzsundet har oljepriset (Brent) stigit från cirka 60 EUR/fat till över 90 EUR/fat<sup>2</sup>. Enligt Irlands centrala statistikbyrå steg priserna på dieselbränsolja, mätt enligt det harmoniserade indexet för konsumentpriser (HIKP), med 18 % på månadsbasis i mars 2026 och låg på sin högsta nivå sedan juli 2022<sup>3</sup>.

När det gäller prisutvecklingen på olja under den period undantaget skulle gälla väntas priserna vara fortsatt höga. Därefter beror förväntningarna i hög grad på hur länge fientligheterna i Mellanöstern och störningarna i Hormuzsundet pågår.

Bränslepriserna speglar råoljepriserna med en eftersläpning på en till två veckor, med den skillnaden att bensinpriserna tenderar att reagera mindre direkt på oljepriserna, medan priset på dieselbränsolja som EU importerar tenderar att vara mer volatilt än råoljepriserna.

Oljeprisernas globala karaktär och medlemsstaternas begränsade inflytande på dessa priser gör detta till en exogen kris. Alla medlemsstater kommer att påverkas av liknande globala priser på energiprodukter.

På grund av landets geografiska särdrag och otillräckligt utvecklade järnvägsinfrastruktur är Irland i hög grad beroende av vägtransporter för både passagerare och gods.

---

<sup>2</sup> GD Energi, Weekly oil bulletin, 2 april 2026, [https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin\\_en](https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en).

<sup>3</sup> [Focus on Fuel and Home Heating Costs March 2026 - Central Statistics Office \(inte översatt till svenska\)](#).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Artikel 19.1 första stycket i rådets direktiv 2003/96 har följande lydelse:

”Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.”

Genom skattenedsättningarna i fråga avser de irländska myndigheterna att bidra till att mildra effekterna av de höga priserna på dieselbränslen i detaljistledet på vägtransportsektorn till följd av fientligheterna i Mellanöstern och i slutändan, genom att mildra andrahandseffekterna, sträva efter att minska de sociala och ekonomiska konsekvenserna för hushållen och företagen.

Dessa skatteåterbetalningar skulle leda till en situation där mottagarna skulle få faktiska punktskatter som understiger EU:s minimiskattesatser enligt direktivet, vilket är skälet till det tillstånd som diskuteras.

Möjligheten att införa sådana faktiska skattesatser kan övervägas med stöd av artikel 19 i direktivet, eftersom artikelns syfte är att tillåta medlemsstater att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser, skatteåterbetalningar eller skattenedsättningar.

Den begränsade giltighetstiden ligger inom den längsta tillåtna perioden enligt artikel 19.2 i direktivet, med möjlighet till förlängning.

Slutligen är skattenedsättningen inte kumulativ med någon annan typ av skattenedsättning.

Under dessa omständigheter framstår det som lämpligt att bevilja tillståndet för den begärda perioden.

Skatteåterbetalningar innebär samtidigt betydande offentligfinansiella kostnader och tenderar att öka efterfrågan på fossila bränslen, vilket förvärrar obalansen mellan utbud och efterfrågan. Åtgärden bör därför vara strikt tidsbegränsad och en bedömning göras av dess förväntade inverkan på efterfrågan på fossila bränslen och dess offentligfinansiella kostnad. Vid behov bör kompensationsåtgärder vidtas.

#### *Regler för statligt stöd*

Den nedsättning av de faktiska skattesatserna som de irländska myndigheterna har begärt kommer att resultera i skattesatser som underskrider minimiskattenivåerna för drivmedel enligt artikel 7 och tabell A i bilaga I till direktivet. I synnerhet kommer de faktiska skattesatserna att uppgå till 0,25185 euro per liter dieselbränslen som används som drivmedel för perioden fram till den 31 augusti 2026 och 0,31689 euro per liter dieselbränslen som används som drivmedel för perioden 1 september 2026–30 september 2026. Dessa skattesatser ska endast tillämpas på de parter som uppfyller kraven enligt ett system som inrättats i enlighet med artikel 7.2 i direktivet.

Detta förslag inverkar inte på eventuella bedömningar av den irländska åtgärden enligt reglerna för statligt stöd. Förslaget till rådets genomförandebeslut inverkar inte heller på medlemsstaternas skyldighet att säkerställa efterlevnad av reglerna för statligt stöd.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Varje föreslaget undantag enligt artikel 19 i energiskattedirektivet måste prövas av kommissionen med beaktande av den inre marknadens funktion, behovet av att säkerställa en sund konkurrens samt EU:s politik när det gäller hälsa, miljö, energi och transport.

Enligt de irländska myndigheterna skulle den planerade skatteåterbetalningen delvis minska den irländska befolkningens sociala och ekonomiska börda på grund av den senaste tidens ökning av priserna på transportbränslen, som också beror på fientligheterna i Mellanöstern och störningarna i Hormuzsundet, vilket riskerar att få prismässiga andrahandseffekter som påverkar transporten av varor och tillhandahållandet av transporttjänster.

Till följd av denna exceptionella situation kommer denna tillfälliga åtgärd sannolikt inte att påverka handeln inom EU. På det hela taget framstår åtgärden som godtagbar med hänsyn till den inre marknadens funktion och behovet av att säkerställa sund konkurrens. Mot bakgrund av åtgärdens begränsade effekter och begränsade varaktighet borde den inte snedvrider konkurrensen eller hindra den inre marknadens funktion.

### **Miljö- och klimatpolitik**

Unionen står fast vid sina klimat- och energimål enligt den europeiska klimatlagen (förordning (EU) 2021/1119). De tillfälliga skattenedsättningar som tillåts genom denna akt bör inte leda till en strukturell försvagning av prissignaler som uppmuntrar energieffektivitet och omställning till förnybara energikällor.

### **Energipolitik**

Med tanke på omfattningen av den nuvarande energiprisökningen till följd av situationen i Mellanöstern behöver medlemsstaterna en möjlighet att tillfälligt sänka punktskattesatserna under EU:s minimiskattesatser för produkter.

Med tanke på åtgärdens korta varaktighet och de nuvarande exceptionella omständigheter som är kopplade till den geopolitiska situationen i kombination med ett exceptionellt högt marknadspris på energiprodukter anses en möjlighet att sänka punktskattesatserna under de minimiskattesatser som fastställs i direktivet vara lämplig och stå i proportion till behovet av att balansera de särskilda politiska mål som anges i artikel 19 i direktivet, särskilt EU:s miljöpolitik, mot det akuta behovet av att säkerställa överkomliga priser för företag och hushåll.

### **Politiken för den inre marknaden och sund konkurrens**

Till följd av den exceptionella situationen kommer denna tillfälliga åtgärd sannolikt inte att påverka handeln inom EU. På det hela taget framstår åtgärden som godtagbar med hänsyn till den inre marknadens funktion och behovet av att säkerställa sund konkurrens. Mot bakgrund av åtgärdens begränsade effekter och begränsade varaktighet borde den inte snedvrider konkurrensen eller hindra den inre marknadens funktion.

### **Socialpolitik**

Den observerade och förväntade ökningen av energikostnaderna i hela unionen och de andrahandseffekter den leder till har en oproportionerlig inverkan på låginkomsthushåll<sup>4</sup>. Nedsättningar av de punktskatter som är inriktade på företag som utför godstransporter på väg

---

<sup>4</sup> [Economic and distributional effects of higher energy prices on households in the EU - Employment, Social Affairs and Inclusion \(inte översatt till svenska\).](#)

och persontransporter med buss kan därför ha en positiv social inverkan genom att bidra till att minimera kostnadsökningarna för låginkomsthushåll.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har exklusiv befogenhet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

I enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG ges dock rådet genom sekundärrätten exklusiv befogenhet att ge medlemsstaterna tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i den bestämmelsen. Medlemsstaterna kan därför inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna akt inte är ett utkast till lagstiftningsakt, bör den i alla händelser inte översändas till de nationella parlamenten i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen för granskning av överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningarna överstiger inte vad som är nödvändigt för att nå det berörda målet.

Tillståndet gäller under en mycket begränsad tidsperiod (från rådets antagande till den 30 september 2026) och i samband med en energikris.

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument är rådets genomförandebeslut. I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs endast denna typ av åtgärd.

## **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en begäran från Irland och berör endast denna medlemsstat.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Det har inte behövts några externa sakkunnigutlåtanden.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat begärt för egen del, och ingen konsekvensbedömning krävs. I linje med reglerna om bättre lagstiftning är dessa typer av akter till sin natur inte föremål för någon konsekvensbedömning.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden föreskriver ingen förenkling. Åtgärden grundas på en begäran från Irland och berör endast den medlemsstaten.

- **Grundläggande rättigheter**

Åtgärden inverkar inte på de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Denna åtgärd medför ingen finansiell eller administrativ börda för unionen. Förslaget påverkar därför inte unionens budget.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

En genomförandeplan är inte nödvändig. Detta förslag gäller ett tillstånd till en faktisk skattenedsättning under en begränsad tidsperiod. De skattesatser som tillämpas kan underskrida de minimiskattenivåer som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas i samband med ett förslag om förlängning av beslutets giltighetstid.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 föreskrivs att Irland kommer att tillåtas tillämpa nedsatta skattesatser, som underskrider minimiskattenivåerna, på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används av vägtransportsektorn.

I artikel 2 föreskrivs att tillståndet beviljas från och med att beslutet träder i kraft till och med den 30 september 2026, i enlighet med Irlands begäran, vilket ligger inom den längsta tillåtna perioden på sex år enligt direktivet.

Förslag till

## **RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT**

**om tillstånd för Irland att tillämpa nedsatta punktskattesatser på dieselbrännolja för yrkesmässig användning av vägtransportföretag, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet<sup>5</sup>, särskilt artikel 19.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Före antagandet av detta beslut utlöste den geopolitiska utvecklingen i Mellanöstern, som påverkade leveranskedjorna för olja och oljeprodukter globalt, kraftiga och ihållande ökningar av priserna på energiprodukter i grossist- och detaljistleden. De ökningarna har haft betydande negativa effekter för hushåll, särskilt för sårbara konsumenter, och för företag, inbegripet små och medelstora företag, och utgör därmed en allvarlig risk för den sociala sammanhållningen, den ekonomiska stabiliteten och den inre marknadens korrekta funktion.
- (2) I sina slutsatser av den 19 mars 2026<sup>6</sup> erkände Europeiska rådet den exceptionella situation som råder på energimarknaden och dess makroekonomiska konsekvenser. Rådet uppmanade kommissionen att ha ett nära samarbete med medlemsstaterna vid utformningen av nationella tillfälliga och riktade åtgärder för att mildra de betydande effekterna av de ökade bränslepriserna till följd av krisen i Mellanöstern, och underströk särskilt behovet av ett samordnat svar eftersom konflikten i Mellanöstern har en omedelbar inverkan på energipriserna för unionens invånare och företag.
- (3) Punktskatter som fastställs i direktiv 2003/96/EG bidrar till den slutliga kostnaden för energiprodukter som levereras inom unionen. En nedsättning av punktskatterna under minimiskattesatserna kan dämpa en del av effekterna av de ökningar av energikostnaderna som medlemsstaterna för närvarande upplever.
- (4) De mekanismer som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG gör det möjligt för medlemsstaterna att inom fastställda gränser tillfälligt och på ett riktat sätt sänka skattetrycket på specifika energiprodukter. Med tanke på att den nuvarande situationen är exceptionell och akut är det nödvändigt att föreskriva specifika och tidsbegränsade mekanismer som uttryckligen syftar till att mildra effekterna av energiprischocken.
- (5) Tillfälliga nedsättningar av skatten på riktade energiprodukter har kapacitet att ge snabb lättnad för hushåll och företag genom att direkt sänka slutanvändarpriserna. I den nuvarande situationen är sådana extraordinära nedsättningar ett lämpligt och

<sup>5</sup> EUT L , , p. .

<sup>6</sup> <https://www.consilium.europa.eu/media/lwhk3itd/en-20260319-european-council-conclusions.pdf>

nödvändigt instrument för att hantera de allvarliga störningarna i ekonomin till följd av energiprischocken.

- (6) Genom skrivelser av den 20 maj 2026 och den 1 juli 2026 begärde de irländska myndigheterna tillstånd, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, att i form av återbetalningar tillämpa nedsatta punktskattesatser på dieselbrännolja för yrkesmässig användning, särskilt inom sektorerna för godstransporter på väg och persontransporter med buss.
- (7) Genom sådana återbetalningar, som Irland skulle göra genom sitt rabattsystem för diesel som inrättats för detta ändamål, skulle den faktiska punktskattesatsen för dieselbrännolja för de parter som uppfyller kraven enligt systemet sjunka till 0,25185 euro per liter för perioden fram till den 31 augusti 2026 och till 0,31689 euro per liter för perioden 1 september 2026–3 september 2026. Dessa faktiska skattesatser understiger de minimiskattenivåer för motorbränsle som avses i artikel 7 i direktiv 2003/96/EG.
- (8) Enligt de irländska myndigheterna är syftet med de nedsatta punktskattesatserna att mildra effekterna av ökningen av priset på dieselbrännolja som är en följd av den geopolitiska situationen och inverkar direkt eller genom andrahandseffekter på både hushåll och företag.
- (9) Kommissionen har prövat det begärda tillståndet och har konstaterat att det är osannolikt att det skulle hindra den inre marknaden från att fungera väl. Kommissionen anser att det begärda undantaget är lämpligt och proportionerligt med tanke på dess korta varaktighet, de exceptionella omständigheterna som är kopplade till den geopolitiska situationen, i kombination med ett exceptionellt högt marknadspris på olja, och behovet av att uppnå en balans mellan de särskilda politiska mål som anges i artikel 19.1 tredje stycket i direktiv 2003/96/EG, särskilt unionens miljöpolitik, och det akuta behovet av att säkerställa överkomliga energipriser för företag och hushåll.
- (10) Irland bör därför ges tillstånd att tillfälligt tillämpa nedsatta punktskattesatser som underskrider unionens miniminivåer för dieselbrännolja som används som motorbränsle av personer eller enheter som uppfyller kraven för återbetalning enligt Irlands rabattsystem för diesel.
- (11) I enlighet med artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG ska varje tillstånd som beviljas enligt den bestämmelsen vara strikt tidsbegränsat. För att inte undergräva den framtida utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen är det emellertid lämpligt att föreskriva att detta tillstånd ska upphöra att gälla om rådet, i enlighet med artikel 113 eller någon annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, inför nya minimiskattenivåer för dieselbrännolja som används som motorbränsle, och där tillståndet enligt detta beslut inte är förenligt med dessa nivåer.
- (12) Skattenedsättningar innebär samtidigt betydande offentligfinansiella kostnader och tenderar att öka efterfrågan på fossila bränslen, vilket förvärrar obalansen mellan utbud och efterfrågan. Det tillstånd som ges enligt detta beslut bör därför vara strikt tidsbegränsat.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### *Artikel 1*

Irland ges tillstånd att tillämpa följande faktiska minimipunktskattesatser på vägtransportföretag som använder dieselbränsolja för yrkesmässig användning som drivmedel, enligt definitionen i artikel 7.3 i direktiv 2003/96/EG:

- (a) 0,25185 euro per liter dieselbränsolja för perioden mellan den dag då detta beslut delges och den 31 augusti 2026.
- (b) 0,31689 euro per liter dieselbränsolja för perioden 1 juli 2026–31 juli 2026.

### *Artikel 2*

Detta beslut ska tillämpas till och med den 30 september 2026.

Om rådet emellertid, på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, ändrar minimiskattenivåerna enligt artikel 7 i direktiv 2003/96/EG för dieselbränsolja som används som motorbränsle och där tillståndet enligt artikel 1 i detta beslut inte är förenligt med dessa nivåer, ska detta tillstånd upphöra att gälla den dag då dessa ändrade minimiskattenivåer blir tillämpliga.

### *Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till Republiken Irland.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordförande*