

Bruselas, 6 de julio de 2026
(OR. en)

11587/26

**Expediente interinstitucional:
2026/0190 (NLE)**

**FISC 249
ECOFIN 975
ENER 500**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	6 de julio de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2026) 354 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO por la que se autoriza a Irlanda a aplicar tipos reducidos del impuesto especial sobre el gasóleo para uso profesional por parte de determinadas empresas de transporte por carretera, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 354 final.

Adj.: COM(2026) 354 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 6.7.2026
COM(2026) 354 final

2026/0190 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Irlanda a aplicar tipos reducidos del impuesto especial sobre el gasóleo para uso profesional por parte de determinadas empresas de transporte por carretera, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad en la Unión está regulada por la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad¹ (en lo sucesivo, «la Directiva»).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, de la Directiva, además de lo dispuesto en particular en sus artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel impositivo por motivos vinculados a políticas específicas.

Por carta de 20 de mayo de 2026, las autoridades irlandesas informaron a la Comisión de su intención de solicitar una autorización para aplicar una reducción temporal de los tipos impositivos nacionales efectivos aplicables al uso profesional del gasóleo por parte de empresas de transporte por carretera admisible conforme a la disposición sobre el uso profesional del artículo 7, apartado 2, que los situaría por debajo de los niveles mínimos de imposición establecidos en el artículo 7 y en el cuadro A del anexo I de la Directiva. Mediante carta de 1 de julio de 2026, las autoridades irlandesas aclararon con más detalle la duración de la autorización solicitada.

Desde el inicio de las hostilidades en el estrecho de Ormuz el 28 de febrero de 2026 y el consiguiente aumento de los precios de la energía, el Gobierno de Irlanda ha introducido una reducción del nivel de imposición aplicado al gasóleo utilizado como carburante a 37,185 céntimos por litro con efectos a partir del 15 de abril de 2026.

Además, Irlanda aplica un sistema de descuentos para el gasóleo en beneficio de las empresas de transporte de mercancías por carretera y de transporte de viajeros en autobús, tal como permite el artículo 7, apartado 2, de la Directiva. La legislación introducida desde el inicio de esta crisis da lugar a que las partes que pueden acogerse a este régimen reciban reembolsos tales que el nivel efectivo del impuesto especial para dichas partes será de 0,25185 EUR por litro de gasóleo utilizado como carburante hasta el 31 de agosto de 2026 y de 0,31689 EUR por litro de gasóleo utilizado como carburante entre el 1 de septiembre de 2026 y el 30 de septiembre de 2026. Ambos tipos son inferiores al tipo mínimo de la Unión establecido por la Directiva.

El período de validez de la medida solicitado es el comprendido entre la adopción de la Decisión del Consejo y el 30 de septiembre de 2026, lo que se sitúa dentro del período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, de la Directiva.

Según las autoridades irlandesas, el objetivo de la medida es aliviar el efecto de los elevados precios al por menor del gasóleo, que se derivan de los recientes acontecimientos geopolítico, en las empresas de transporte de mercancías por carretera y de transporte de viajeros en autobús. Esta medida mitigará los efectos inducidos del aumento de los precios de los

¹ Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

combustibles sobre los precios de consumo, dada la importancia de estos sectores en el suministro de otros bienes y servicios.

En sus Conclusiones de 19 de marzo de 2026, el Consejo Europeo subrayaba que «la transición energética sigue siendo la estrategia más eficaz para lograr la autonomía estratégica de Europa, reforzar la resiliencia, reducir estructuralmente los precios de la energía y suministrar la energía limpia, abundante y autóctona que se necesita para alimentar la economía del futuro».

A su vez, el Consejo Europeo reconocía que «se necesitan soluciones específicas a corto plazo para garantizar una energía asequible, teniendo en cuenta la neutralidad tecnológica y las situaciones particulares de los Estados miembros, el riesgo de deslocalización al que se encuentran especialmente expuestos determinados sectores industriales y la necesidad de mejorar las condiciones de los sectores innovadores de un gran consumo de energía, sin socavar la previsibilidad y la igualdad de condiciones».

En vista de ello, el Consejo Europeo pidió a la Comisión que presentara «sin dilación un conjunto de medidas temporales específicas para hacer frente a los recientes aumentos en los precios de los combustibles fósiles importados derivados de la crisis en Oriente Próximo». Las Conclusiones del Consejo Europeo proporcionan orientaciones estratégicas de los Estados miembros y constituyen un mandato político para adoptar medidas fiscales que permiten autorizar los elementos de flexibilidad solicitados. Estas Conclusiones abogan, claramente, por la plena utilización de las excepciones y la flexibilidad previstas en la Directiva, entre ellas, la adopción de tipos reducidos temporales, cuidadosamente vinculadas a las circunstancias extraordinarias y a los objetivos de la asequibilidad de la energía.

Dichas medidas tendrían por objetivo permitir que los Estados miembros desarrollen soluciones específicas y temporales para hacer frente a las repercusiones negativas de la crisis energética actual sobre los precios. Estas medidas se necesitan a corto plazo para garantizar una energía asequible, teniendo en cuenta la neutralidad tecnológica y las situaciones particulares de los Estados miembros, el riesgo de deslocalización al que se encuentran especialmente expuestos determinados sectores industriales y la necesidad de mejorar las condiciones de los sectores innovadores de un gran consumo de energía, sin socavar la previsibilidad y la igualdad de condiciones.

Desde el estallido de las hostilidades el 28 de febrero de 2026 y las consiguientes interrupciones en el estrecho de Ormuz, los precios del Brent han aumentado de unos 60 EUR/barril a más de 90². Según la Oficina Central de Estadística de Irlanda, los precios del gasóleo, medidos sobre la base del índice de precios de consumo armonizado (IPCA), aumentaron un 18 % sobre una base mensual en marzo de 2026 y se situaron en su nivel más alto desde julio de 2022³.

Si se tiene en cuenta la evolución de los precios del petróleo, resulta previsible que sigan siendo elevados durante el período que dure la excepción. Transcurrido dicho período, las expectativas dependen, en gran medida, de la duración de las hostilidades en Oriente Próximo y del bloqueo en el estrecho de Ormuz.

² *Weekly oil bulletin* [«Boletín Semanal del Petróleo», en inglés] de la DG ENER, de 2 de abril de 2026. https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en.

³ [Focus on Fuel and Home Heating Costs March 2026 - Central Statistics Office](#).

Los precios del combustible siguen la tendencia de los precios del petróleo crudo con una o dos semanas de diferencia; en concreto, los precios de la gasolina suelen reaccionar de manera menos directa a los precios del petróleo, mientras que el precio del gasóleo que la UE importa actualmente suele ser más volátil que los precios del petróleo crudo.

Debido al alcance mundial de los precios del petróleo y a la influencia limitada de los Estados miembros en dichos precios, esta crisis es exógena. Todos los Estados miembros estarán sometidos, en el caso de los productos energéticos, a precios globales similares.

Debido a sus características geográficas específicas y al insuficiente desarrollo de la infraestructura ferroviaria, la República de Irlanda depende en gran medida del transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El artículo 19, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva 2003/96 del Consejo dispone lo siguiente:

«Además de las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, en particular en los artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas».

Mediante las reducciones fiscales en cuestión, las autoridades irlandesas pretenden contribuir a mitigar los efectos de los elevados precios al por menor del gasóleo en el sector del transporte por carretera provocados por las hostilidades en Oriente Próximo y, en última instancia, mediante la mitigación de los efectos inducidos, perseguir el objetivo de reducir las repercusiones sociales y económicas en los hogares y las empresas.

A los beneficiarios de estas devoluciones de impuestos les aplicarían los tipos impositivos nacionales, que pueden ser inferiores a los tipos impositivos mínimos de la UE establecidos en la Directiva; de ahí la autorización objeto de debate .

Puede contemplarse la posibilidad de introducir ese tipo efectivo de gravamen en virtud del artículo 19 de la Directiva, ya que su objetivo es autorizar a los Estados miembros a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas.

El período de validez limitado se sitúa dentro del período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, de la Directiva, y es posible su renovación.

Por último, esta reducción fiscal no es acumulativa con ningún otro tipo de reducción fiscal.

En estas circunstancias, parece oportuno conceder la autorización para el período solicitado.

Por otro lado, las devoluciones fiscales suponen un coste fiscal, y suelen conllevar un aumento de la demanda de combustibles fósiles que, a su vez, agrava el desequilibrio entre la oferta y la demanda. Por lo tanto, la medida debe aplicarse con una limitación temporal estricta y debe evaluarse su efecto previsto sobre la demanda de combustibles fósiles, así como su coste fiscal. Si resultara oportuno, deberían tomarse medidas compensatorias.

Normas sobre ayudas públicas

La reducción de los tipos impositivos efectivos solicitada por las autoridades irlandesas fijará los tipos por debajo de los niveles mínimos de imposición sobre los combustibles para el transporte establecidos en el artículo 7 y en el cuadro A del anexo I de la Directiva. En concreto, los tipos impositivos efectivos serán de 0,25185 EUR por litro de gasóleo utilizado como carburante durante el período que finaliza el 31 de agosto de 2026 y de 0,31689 EUR por litro de gasóleo utilizado como carburante durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2026 y el 30 de septiembre de 2026. Estos tipos se aplicarán exclusivamente a las partes que cumplan los requisitos de un régimen establecido de conformidad con el artículo 7, apartado 2, de la Directiva.

La presente propuesta se entiende sin perjuicio de cualquier evaluación de la medida irlandesa de conformidad con las normas sobre ayudas estatales. Además, la propuesta de Decisión de Ejecución del Consejo no prejuzga la obligación del Estado miembro de garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Cada uno de los proyectos de excepción efectuados al amparo del artículo 19 de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía debe ser examinado por la Comisión atendiendo al correcto funcionamiento del mercado interior, a la necesidad de garantizar una competencia leal y a las políticas de la UE en los ámbitos de la salud, el medio ambiente, la energía y el transporte.

Según las autoridades irlandesas, la devolución fiscal prevista debería aliviar parcialmente la carga social y económica de la población irlandesa debida al reciente aumento de los precios de los combustibles para el transporte que se deriva también de las hostilidades en Oriente Próximo y la perturbación del estrecho de Ormuz, que corre el riesgo de tener efectos inducidos en los precios del transporte de mercancías y la prestación de servicios de transporte.

Debido a esta situación excepcional, es poco probable que esta medida temporal afecte al comercio dentro de la UE. En general, la medida parece aceptable en lo que atañe al buen funcionamiento del mercado interior y a la necesidad de garantizar una competencia leal. Habida cuenta de lo limitado de sus efectos y duración, la medida no falsea la competencia ni obstaculiza el funcionamiento del mercado interior.

Política medioambiental y climática

La Unión se mantiene firme en su compromiso con los objetivos en materia de clima y energía, tal como se establece en la Legislación europea sobre el clima [Reglamento (UE) 2021/1119]. La reducción fiscal temporal autorizada por el presente acto no debe conllevar un debilitamiento estructural de las señales de precios que fomentan la eficiencia energética y la transición hacia fuentes de energía renovables.

Política energética

Dada la magnitud de la actual subida de los precios de la energía como consecuencia de la situación en Oriente Próximo, los Estados miembros necesitan contar con la posibilidad de reducir temporalmente los tipos de los impuestos especiales por debajo de los tipos mínimos de la UE aplicables a los productos.

Habida cuenta de su corta duración y de las actuales circunstancias excepcionales vinculadas al contexto geopolítico, al que se suma un precio excepcionalmente elevado de los productos energéticos, se considera que la posibilidad de reducir los tipos de los impuestos especiales

por debajo de los tipos mínimos establecidos en la Directiva resulta una medida adecuada y proporcionada frente a la necesidad de ponderar, por un lado, los objetivos políticos específicos enumerados en el artículo 19 de la Directiva y la política medioambiental de la UE en particular y, por otro, el imperativo urgente de garantizar la asequibilidad de la energía para las empresas y los hogares.

Política del mercado interior y competencia leal

Debido a esta situación excepcional, es poco probable que la medida temporal solicitada afecte al comercio dentro de la UE. En general, la medida parece aceptable en lo que atañe al buen funcionamiento del mercado interior y a la necesidad de garantizar una competencia leal. Habida cuenta de lo limitado de sus efectos y duración, la medida no falsea la competencia ni obstaculiza el funcionamiento del mercado interior.

Política social

El aumento observado y previsto del coste de la energía en toda la Unión y los consiguientes efectos inducidos tienen un efecto desproporcionado en los hogares con rentas bajas⁴. Las reducciones específicas del impuesto especial para las empresas de transporte de mercancías por carretera y transporte de viajeros en autobús pueden generar un efecto social positivo al contribuir a reducir estos costes para los hogares con rentas bajas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE del Consejo.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El ámbito de los impuestos indirectos que se contempla en el artículo 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (el «TFUE») no es en sí mismo competencia exclusiva de la Unión Europea, a tenor de su artículo 3.

No obstante, de acuerdo con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, el Consejo tiene la competencia exclusiva, en virtud del Derecho derivado, para autorizar a un Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones con arreglo a dicha disposición. Los Estados miembros no pueden por tanto sustituir al Consejo. Por consiguiente, el principio de subsidiariedad no es aplicable a la presente Decisión de ejecución. En cualquier caso, como este acto no es un proyecto de acto legislativo, no debe transmitirse a los Parlamentos nacionales de conformidad con el Protocolo n.º 2 de los Tratados para la revisión del cumplimiento del principio de subsidiariedad.

• Proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. Las reducciones fiscales no sobrepasan lo necesario para conseguir el objetivo que se ha marcado.

Se concede la autorización durante un período de tiempo muy limitado (entre la adopción de la Decisión del Consejo y el 30 de septiembre de 2026), y en un contexto de crisis energética.

⁴ [*Economic and distributional effects of higher energy prices on households in the EU*](#) [«Efectos económicos y distributivos del aumento de los precios de la energía en los hogares de la UE»]: Empleo Asuntos Sociales e Inclusión

- **Elección del instrumento**

El instrumento propuesto es una Decisión de ejecución del Consejo. El artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE solo prevé este tipo de medida.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

La medida no requiere la evaluación de la legislación vigente.

- **Consulta con las partes interesadas**

La propuesta responde a una solicitud de Irlanda y atañe exclusivamente a ese Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta se refiere a una autorización a un Estado miembro a petición de este y no requiere una evaluación de impacto. Por su naturaleza, este tipo de actos no deben someterse a una evaluación de impacto, en consonancia con las normas de mejora de la legislación.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Irlanda y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Derechos fundamentales**

La medida no tiene incidencia sobre los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no supone ninguna carga financiera o administrativa para la Unión. Por lo tanto, no tiene incidencia alguna en su presupuesto.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No es necesario un plan de ejecución. La presente propuesta contempla únicamente una autorización de una reducción fiscal efectiva que se concede durante un período de tiempo limitado. El tipo impositivo aplicable podrá situarse por debajo de los niveles mínimos de imposición fijados por la Directiva sobre la fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una ampliación del período de validez de la presente Decisión.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

La propuesta no requiere documentos explicativos sobre la transposición.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 dispone que se autorizará a Irlanda a aplicar tipos impositivos reducidos al gasóleo utilizado para uso profesional por debajo de los niveles mínimos de imposición.

El artículo 2 establece que la autorización solicitada se concede hasta el 30 de septiembre de 2026 desde la entrada en vigor de la Decisión, con arreglo a lo solicitado por Irlanda, dentro del plazo máximo de seis años que autoriza la Directiva.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Irlanda a aplicar tipos reducidos del impuesto especial sobre el gasóleo para uso profesional por parte de determinadas empresas de transporte por carretera, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad⁵, y en particular su artículo 19, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Antes de la adopción de la presente Decisión, la evolución geopolítica en Oriente Próximo, que ha afectado a las cadenas de suministro de petróleo y productos petrolíferos a escala mundial, ha provocado aumentos pronunciados y persistentes de los precios al por mayor y al por menor de los productos energéticos. Tales incrementos han repercutido de manera muy negativa sobre los hogares y, en particular, sobre los consumidores vulnerables, así como sobre las empresas, incluidas las pequeñas y medianas empresas, lo que supone un grave riesgo para la cohesión social, la estabilidad económica y el correcto funcionamiento del mercado interior.
- (2) En las Conclusiones del Consejo Europeo, de 19 de marzo de 2026⁶, este reconocía el carácter extraordinario de la situación en que se encuentra el mercado de la energía, así como las implicaciones macroeconómicas que esta conlleva. El Consejo invitó a la Comisión a que colaborase estrechamente con los Estados miembros para diseñar medidas nacionales temporales y específicas destinadas a mitigar las importantes repercusiones de los aumentos de precio de los combustibles debidos a la crisis en Oriente Próximo, y subrayó, en particular, la necesidad de una respuesta coordinada, ya que el conflicto en Oriente Próximo tiene un efecto inmediato en los precios de la energía para los ciudadanos y empresas de la Unión.
- (3) Los impuestos especiales establecidos en la Directiva 2003/96/CE suponen un coste en el precio final de los productos energéticos suministrados dentro de la Unión. Fijar los impuestos especiales por debajo de los niveles mínimos puede mitigar, en parte, el aumento de los precios que sufren en la actualidad los Estados miembros.
- (4) Los mecanismos previstos en la propia Directiva 2003/96/CE autoriza a los Estados miembros, dentro de unos límites prefijados, a que reduzcan la carga fiscal sobre determinados productos energéticos de manera específica y con carácter temporal. Habida cuenta del carácter excepcional y urgente de la situación actual, resulta

⁵ DO L de , p. .

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/media/nwkdwhs2/es-20260319-european-council-conclusions.pdf>

necesario establecer determinados mecanismos específicos, limitados en el tiempo y explícitamente destinados a mitigar el efecto de las perturbaciones de los precios de la energía.

- (5) Al repercutir de manera directa en el precio para los usuarios finales, las reducciones temporales de los impuestos que gravan determinados productos de la energía pueden proporcionar un alivio rápido a los hogares y a las empresas. En la situación actual, estas reducciones extraordinarias suponen un instrumento adecuado y necesario para paliar las graves alteraciones de la economía que son resultado de las perturbaciones de los precios de la energía.
- (6) Mediante cartas de 20 de mayo y 1 de julio de 2026, las autoridades irlandesas solicitaron autorización, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, para aplicar, en forma de devolución, tipos reducidos del impuesto especial sobre el gasóleo utilizado para uso profesional, en particular en los sectores del transporte de mercancías por carretera y de transporte de viajeros en autobús.
- (7) A través de estas devoluciones, que Irlanda efectuaría mediante su sistema de descuentos para el gasóleo establecido a tal efecto, el tipo efectivo del impuesto especial sobre el gasóleo para las partes cualificadas se reduciría a 0,25185 EUR por litro para el período que finaliza el 31 de agosto de 2026 y a 0,31689 EUR por litro para el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2026 y el 30 de septiembre de 2026. Dichos tipos efectivos se sitúan por debajo de los niveles mínimos de imposición aplicables al carburante de automoción a que se refiere el artículo 7 de la Directiva 2003/96/CE.
- (8) Según las autoridades irlandesas, la aplicación de estos tipos reducidos del impuesto especial tiene por objeto mitigar el efecto del aumento de precio del gasóleo derivado de la situación geopolítica y que afecta directa o indirectamente, a través de efectos inducidos, tanto a los hogares como a las empresas.
- (9) La Comisión ha examinado la autorización solicitada y ha considerado que resulta improbable que obstaculice el funcionamiento correcto del mercado interior. La Comisión considera que la excepción solicitada es adecuada y proporcionada, dada su corta duración, con las circunstancias excepcionales derivadas de la situación geopolítica existente, junto con un precio de mercado del petróleo excepcionalmente elevado, y la necesidad de lograr un equilibrio entre los objetivos políticos específicos enumerados en el artículo 19, apartado 1, párrafo tercero, de la Directiva 2003/96/CE, en particular la política medioambiental de la Unión, y el imperativo urgente de garantizar la asequibilidad de la energía para las empresas y los hogares.
- (10) Por consiguiente, debe autorizarse a Irlanda a aplicar temporalmente tipos reducidos del impuesto especial por debajo de los niveles mínimos de la Unión al gasóleo utilizado como carburante de automoción por las personas o entidades que puedan optar a devoluciones en virtud del sistema de descuentos para el gasóleo de Irlanda.
- (11) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva 2003/96/CE, cada autorización concedida en virtud de esa disposición debe estar estrictamente limitada en el tiempo. No obstante, para no obstaculizar la futura evolución general de la normativa vigente, procede disponer que, si el Consejo introduce, de conformidad con el artículo 113 o cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, nuevos niveles mínimos de imposición sobre el gasóleo utilizado como carburante de automoción que no se ajusten a la autorización concedida en la presente Decisión, esta deberá dejar de aplicarse.

- (12) Por otro lado, las reducciones fiscales suponen un coste fiscal significativo, y suelen conllevar un aumento de la demanda de combustibles fósiles que, a su vez, agrava el desequilibrio entre la oferta y la demanda. Por lo tanto, la autorización concedida en la presente Decisión debe estar rigurosamente limitada en el tiempo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se autoriza a Irlanda a aplicar los siguientes tipos mínimos efectivos del impuesto especial a las empresas de transporte por carretera que utilicen gasóleo profesional como carburante, tal como se define en el artículo 7, apartado 3, de la Directiva 2003/96/CE:

- a) 0,25185 EUR por litro de gasóleo durante el período comprendido entre la fecha de notificación de la presente Decisión y el 31 de agosto de 2026;
- b) 0,31689 EUR por litro de gasóleo durante el período comprendido entre el 1 y el 30 de septiembre de 2026.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable hasta el 30 de septiembre de 2026.

No obstante, en caso de que el Consejo introduzca, de conformidad con el artículo 113 o cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, nuevos niveles mínimos de imposición tal como se indica en el artículo 7 de la Directiva 2003/96/CE para el gasóleo utilizado como carburante de automoción no compatibles con la autorización concedida en el artículo 1 de la presente Decisión, esta dejará de aplicarse el día en que dichos nuevos niveles mínimos de imposición sean aplicables.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República de Irlanda.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente