

Bruksela, 12 czerwca 2026 r.
(OR. en)

10511/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0142 (NLE)

FISC 222
ECOFIN 814
ENER 398

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 11 czerwca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2026) 275 final

Dotyczy: Wniosek
DECYZJA WYKONAWCZA RADY
upoważniająca Belgię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 275 final.

Zał.: COM(2026) 275 final



Bruksela, dnia 11.6.2026 r.
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Belgię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii reguluje dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹ („dyrektywa w sprawie opodatkowania energii” lub „dyrektywa”).

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy, oprócz przepisów określonych w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

Celem niniejszego wniosku jest upoważnienie Belgii do stosowania przez okres sześciu lat obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej². Pismem z 8 stycznia 2026 r. władze belgijskie poinformowały Komisję o swoim wniosku o udzielenie tego upoważnienia.

Belgia ubiega się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh, równej minimalnej stawce opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych określonej w dyrektywie, w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest dostarczana na statki wykorzystywane wyłącznie w celach handlowych na wodach morskich i śródlądowych Unii (uwzględniając rybołówstwo).

Wnioskowany okres obowiązywania upoważnienia wynosi sześć lat od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Belgię do wprowadzenia obniżonej stawki na energię elektryczną pobieraną z lądu zostanie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Mieści się to w ramach maksymalnego okresu dozwolonego na mocy art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Celem tej obniżki jest promowanie korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako zrównoważonej alternatywy dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statku z wykorzystaniem generatorów zasilanych paliwami kopalnymi. Promowanie korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest istotnym krokiem w kierunku ekologizacji żeglugi i portów belgijskich. Ponadto większe wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu w przyszłości będzie miało pozytywny wpływ na jakość powietrza na belgijskich obszarach portowych, co jest zgodne z wymogami dyrektywy w sprawie jakości powietrza³.

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

² Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa” zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.

Belgia oczekuje również, że środek ten ograniczy emisje CO₂, zanieczyszczenie hałasem i emisje azotu zgodnie z dyrektywą siedliskową⁴ i ramową dyrektywą wodną⁵.

Za pomocą wnioskowanego środka Belgia chce stworzyć odpowiednie równe warunki działania dla przejścia z paliwa bunkrowego (generatory pokładowe) na energię elektryczną pobieraną z łądu, a także stworzyć trwałe zachęty. Środek ten będzie miał kluczowe znaczenie dla umożliwienia Belgii osiągnięcia celów UE w zakresie dostępności i wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z łądu, określonych w rozporządzeniu Fuel EU Maritime⁶ i rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych⁷.

Zamiarem Belgii jest to, by program ten pobudził uczciwą konkurencję, a także zwiększył możliwości w zakresie ochrony środowiska i wytwarzania energii, nie zakłócając przy tym prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Belgia chce zachęcać do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z łądu jako mniej zanieczyszczającej środowisko alternatywy dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładach statków zacumowanych w porcie. Jak wskazano we wniosku, belgijska podstawowa stawka podatku od energii elektrycznej jest obliczana z wykorzystaniem następujących zakresów zużycia.

Zakres zużycia	Podatek akcyzowy (EUR/MWh)
0–20 MWh	14,21
20–50 MWh	12,09
50–1 000 MWh	11,39
1 000–25 000 MWh	10,69
25 000–100 000 MWh	2,73
100 000 MWh i więcej	0,50

Korzyść podatkowa uzależniona jest od kwot stanowiących różnicę między obecnymi stawkami podatku akcyzowego mającymi zastosowanie do energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych a obniżoną stawką mającą zastosowanie do energii pobieranej z łądu wynoszącą 0,5 EUR/MWh. Oznacza to, że od beneficjentów pobiera się opłatę z zastosowaniem obowiązującej unijnej minimalnej stawki podatku od energii elektrycznej, o której mowa w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii, wynoszącej 0,50 EUR/MWh (jak określono w art. 10 ust. 1 i tabeli C w załączniku I do dyrektywy, do zastosowań gospodarczych). Belgia zezwala na przyznawanie korzyści podatkowej wyłącznie w postaci obniżonego podatku akcyzowego mającego zastosowanie do energii elektrycznej dostarczanej do instalacji, które służą do pobierania energii elektrycznej z łądu. Operatorzy instalacji służących do pobierania energii elektrycznej z łądu, którzy chcieliby, aby obniżona stawka

⁴ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

⁵ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE.

miała zastosowanie do energii elektrycznej dostarczanej do ich instalacji służących do pobierania energii elektrycznej z lądu, muszą złożyć dostawcy energii elektrycznej deklarację wskazującą, które z ich połączeń do sieci są przeznaczone wyłącznie do dostarczania energii elektrycznej do instalacji służących do pobierania energii elektrycznej z lądu, dostarczających energię elektryczną na statki, z wyłączeniem jednostek prywatnej żeglugi niehandlowej. Dostawca energii elektrycznej będzie wówczas stosował obniżoną stawkę podatku energetycznego tylko do energii elektrycznej dostarczanej do tych połączeń.

Władze belgijskie wskazały, że środek będzie miał zatem zastosowanie do operatorów instalacji służących do pobierania energii elektrycznej z lądu w portach belgijskich. Oczekuje się, że operatorzy ci przeniosą korzyść finansową na użytkowników korzystających z energii elektrycznej pobieranej z lądu, tj. armatorów statków żeglugi śródlądowej i statków morskich.

Obecnie żadne instalacje służące do pobierania energii elektrycznej z lądu nie są dostępne dla żeglugi morskiej. Oczekuje się, że do 2030 r. powstanie 40 takich instalacji, a do 2035 r. – około 70. Ponadto oczekuje się, że do 2030 r. statki będą zawiązać do dostępnych instalacji 4 600 razy, a do 2035 r. – około 7 400 razy. W żegludzie śródlądowej funkcjonuje obecnie około 200 instalacji zaopatrujących około 400 statków.

W celu oszacowania wydatków podatkowych związanych z tym środkiem władze belgijskie obliczyły szacowany wpływ na budżet w latach 2027–2032:

2027	0,14 mln EUR
2028	0,41 mln EUR
2029	0,62 mln EUR
2030	1,00 mln EUR
2031	1,09 mln EUR
2032	1,12 mln EUR

Poprzez obniżenie podatku Belgia chce promować korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako zrównoważoną alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statku z wykorzystaniem generatorów zasilanych paliwami kopalnymi. Zachęcanie do korzystania z tej formy energii alternatywnej jest zgodne z wysiłkami na rzecz promowania i dalszego wspierania zrównoważonej transformacji, jak określono również w Pakcie dla czystego przemysłu.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Opodatkowanie energii elektrycznej jest uregulowane dyrektywą w sprawie opodatkowania energii, w szczególności jej art. 10. Art. 14 ust. 1 lit. c) przewiduje obowiązkowe zwolnienie od podatku energii elektrycznej produkowanej na pokładzie statku. Art. 5, 15 i 17 przewidują możliwość zastosowania przez państwa członkowskie zróżnicowania podatkowego, w tym zwolnień i obniżek, w odniesieniu do niektórych zastosowań energii elektrycznej. Przepisy te jako takie nie przewidują jednak obniżenia opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Przepisy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii

Art. 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

Oprócz przepisów przedstawionych w poprzednich artykułach, w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych rozważań politycznych.

Obniżając przedmiotowy podatek, władze belgijskie dążą do realizacji celu, jakim jest wspieranie mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach, a tym samym polepszenie jakości lokalnego powietrza i ograniczenie hałasu.

Komisja zaleciła już korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na zacumowanych statkach i w ten sposób uznała zalety środowiskowe tego rozwiązania⁸.

Zgodnie z dyrektywą w sprawie opodatkowania energii od beneficjentów pobiera się podatek z zastosowaniem minimalnej unijnej stawki podatku od energii elektrycznej w wysokości 0,50 EUR/MWh zamiast wyższej stawki podstawowej belgijskiego podatku akcyzowego od energii elektrycznej, co może przyczynić się do osiągnięcia zakładanego celu polityki.

Z możliwości wprowadzenia korzystnego opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu można skorzystać zgodnie z art. 19 dyrektywy, jako że jej celem jest umożliwienie państwom członkowskim wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych względów politycznych.

Belgia zwróciła się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez maksymalny dopuszczalny okres określony w art. 19 ust. 2 dyrektywy, tj. sześć lat. Co do zasady środek musi obowiązywać wystarczająco długo, aby mógł mieć pozytywny wpływ na decyzje inwestycyjne dotyczące inwestycji operatorów portów w instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu oraz inwestycji operatorów statków w urządzenia pokładowe.

Odstępstwo nie powinno jednakże uniemożliwiać zmian obowiązujących ram prawnych w przyszłości oraz powinno uwzględniać trwający przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania energii⁹.

W szczególności w ramach wniosku dotyczącego przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej Komisja przewidziała między innymi, aby wszystkie państwa członkowskie mogły stosować zwolnienie, częściowe zwolnienie lub obniżkę poziomu opodatkowania w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, aby stworzyć zachętę do rozwoju i wykorzystywania tego typu rozwiązań.

⁸ Zalecenie Komisji 2006/339/WE z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty (Dz.U. L 125 z 12.5.2006).

⁹ COM(2021) 563 final. Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona).

W tych okolicznościach właściwe wydaje się zatem udzielenie upoważnienia na przedmiotowy okres.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Przewidziana przez władze belgijskie obniżona stawka podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh jest zgodna z minimalnym unijnym poziomem opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych w rozumieniu art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Art. 44 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 określa warunki, na jakich pomoc w formie ulg w podatkach na ochronę środowiska na mocy dyrektywy 2003/96/WE może zostać wyłączona z obowiązku zgłoszenia pomocy państwa.

Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o spoczywającym na państwie członkowskim obowiązku zapewnienia przestrzegania zasad pomocy państwa, a w szczególności przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 mających zastosowanie w przypadku kategorii pomocy objętej wyłączeniem grupowym, w zakresie określonym w tym rozporządzeniu. Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady pozostaje również bez uszczerbku dla spoczywającego na państwie członkowskim obowiązku zgłoszenia Komisji pomocy państwa przed jej wprowadzeniem w życie, jeżeli nowa pomoc nie zostanie wyłączona z wymogu zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu

Wnioskowany środek dotyczy głównie unijnej polityki ochrony środowiska i polityki przeciwdziałania zmianie klimatu. W zakresie, w jakim środek ten pomoże ograniczyć spalanie paliw bunkrowych na pokładzie statków zacumowanych w portach, przyczyni się on do osiągnięcia celu, jakim jest polepszenie jakości lokalnego powietrza i zmniejszenie hałasu. Dyrektywą w sprawie jakości powietrza¹⁰ zobowiązano państwa członkowskie do zapewnienia, aby poziom niektórych substancji zanieczyszczających powietrze nie przekraczał wartości dopuszczalnych, wartości docelowych i innych norm jakości powietrza określonych w dyrektywie. Na tej podstawie państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązywania problemów, takich jak, w stosownych przypadkach, emisje ze statków zacumowanych w portach, i można przyjąć, że w portach, w których występują takie problemy, nadal zachęcać się będzie do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w ramach ogólnej strategii na rzecz jakości powietrza. Do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu zachęcono również w dyrektywie (UE) 2016/802¹¹ regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych.

Stosując wnioskowany środek, Belgia zamierza zachęcać do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako przyjaznej dla środowiska alternatywy dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie.

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

Jak podkreślają władze belgijskie, korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z generatorów pokładowych może mieć korzystny wpływ na środowisko. Promowanie korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest istotnym krokiem w kierunku ekologizacji żeglugi i portów belgijskich. Ponadto większe wykorzystanie energii pobieranej z lądu w przyszłości będzie miało pozytywny wpływ na jakość powietrza na belgijskich obszarach portowych dzięki ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza, cząstek stałych i sadzy. Belgia oczekuje również, że środek ten ograniczy zanieczyszczenie hałasem i emisje azotu. Przedmiotowy środek ten doprowadzi również prawdopodobnie do zmniejszenia emisji CO₂. Wynika to z faktu, że energia elektryczna pochodząca z sieci lądowej w Belgii jest mniej emisyjna niż energia elektryczna wytwarzana poprzez spalanie paliw bunkrowych na statkach dzięki większej efektywności systemu energetycznego i wykorzystaniu innych rodzajów paliwa.

Środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty¹², w którym stwierdza się, że obniżenie podatków na energię elektryczną dostarczaną do statków zacumowanych w portach zwiększa atrakcyjność pobierania energii elektrycznej z lądu.

Polityka energetyczna

Środek jest zgodny z rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych¹³, które reguluje kwestię instalowania urządzeń do zasilania energią elektryczną z lądu w portach, w których jest na to zapotrzebowanie, a koszty tego rozwiązania nie są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska. Wcześniej oceniono już podobny środek i uznano – na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE¹⁴ – że przyczynia się on do osiągnięcia celów polityki i prawodawstwa Unii mających na celu zmniejszenie śladu środowiskowego transportu morskiego oraz do rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej.

W tym miejscu należy zauważyć, że mniejsza konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z lądu wynika z faktu, że energia elektryczna wytwarzana na pokładzie statku zacumowanego w porcie morskim jest obecnie całkowicie zwolniona z podatku: z podatku zwolnione są nie tylko paliwa bunkrowe spalane w celu wytworzenia energii elektrycznej, co odpowiada normalnemu uregulowaniu zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, ale również energia elektryczna wytwarzana na pokładzie statków¹⁵. Chociaż to ostatnie zwolnienie można samo w sobie uznać za trudne do pogodzenia z celami Unii w zakresie ochrony środowiska, to jego źródłem są względy praktyczne. Wynika to z faktu, że opodatkowanie energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku wymagałoby zadeklarowania przez właściciela statku lub armatora statku ilości wytworzonej i zużytej energii elektrycznej. Ponadto w deklaracji musiałoby być określone, jaka część energii elektrycznej została zużyta na wodach terytorialnych danego państwa członkowskiego, w którym należy jest podatek. Sporządzanie deklaracji w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, przez którego wody terytorialne przepływa statek, wiązałoby się z nadmiernym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków. Analogiczne rozważania dotyczą żeglugi śródlądowej i fakultatywnego opodatkowania zgodnie z art. 15

¹² Zalecenie Komisji z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Wspólnoty.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE.

¹⁴ Decyzja Komisji C(2024) 3934 final z 17.6.2024 w sprawie pomocy państwa SA.105117 (Dz.U. C/2024/5376 z 3.9.2024).

¹⁵ Art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2003/96/WE.

ust. 1 lit. f) dyrektywy. Biorąc pod uwagę, że zwolnieniem podatkowym objęte jest wytwarzanie energii elektrycznej z paliw kopalnych na pokładach statków, karanie mniej zanieczyszczającej alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, nie znajduje uzasadnienia, a zatem należałoby zezwolić Belgii na stosowanie obniżonej stawki opodatkowania.

Polityka transportowa

Środek jest zgodny z celami rozporządzenia Fuel EU Maritime¹⁶. Rozporządzenie to stanowi, że od 2030 r. statki sklasyfikowane jako statki wycieczkowe, promy i kontenerowce o pojemności brutto powyżej 5 000 ton brutto są zobowiązane do korzystania z systemów zasilania energią elektryczną z lądu, z wyjątkiem przypadków, w których dostępne są technologie bezemisyjne. Bardziej powszechne stosowanie obniżonej stawki, a mianowicie w odniesieniu do żeglugi śródlądowej i statków o mniejszej pojemności brutto, nadal uzasadniałoby wprowadzenie tego środka. Jak podkreśliły władze belgijskie, upoważnienie będzie miało kluczowe znaczenie dla umożliwienia Belgii osiągnięcia wyżej wymienionych celów UE w zakresie dostępności i wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

Z punktu widzenia rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji wnioskowany środek jedynie ogranicza istniejące zakłócenia podatkowe między dwoma konkurencyjnymi źródłami energii elektrycznej dla zacumowanych statków, tj. energią elektryczną wytwarzaną na pokładzie statku i energią elektryczną pobieraną z lądu, spowodowane zwolnieniem od podatku w przypadku paliw bunkrowych.

Władze belgijskie zauważają, że na obecnym etapie nie można wykluczyć, iż proponowana obniżka podatku będzie faworyzować dostawców energii elektrycznej i pośrednio właścicieli statków wykorzystywanych do żeglugi handlowej. Dostęp do energii elektrycznej pobieranej z lądu będzie jednak możliwy dla zainteresowanych statków niezależnie od ich bandery, dzięki czemu będzie można uniknąć bardziej korzystnego opodatkowania krajowych podmiotów gospodarczych w porównaniu z ich konkurentami z pozostałych państw członkowskich UE.

Jeśli chodzi o konkurencję między portami, można oczekiwać, że ewentualny wpływ na handel między państwami członkowskimi – który mógłby wynikać ze zmiany tras statków ze względu na możliwość skorzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, która nałożona jest obniżona stawka podatku – będzie znikomy. W sytuacji gdy, jak stwierdzono powyżej, jest mało prawdopodobne, że mimo obniżki podatku korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu, przynajmniej w perspektywie krótkoterminowej, stanie się bardziej opłacalne niż wytwarzanie jej na pokładzie statku, jest również mało prawdopodobne, że ta obniżka podatku za energię elektryczną pobieraną z lądu w znacznym stopniu zakłóci konkurencję między portami poprzez skłanianie statków do zmiany trasy w zależności od dostępności takiego rozwiązania.

Władze belgijskie twierdzą, że przy wyborze portów rolę odgrywają również inne czynniki (takie jak rodzaj statku i ładunku, dostępne połączenia z zapleczem lądowym lub inne

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE.

czynniki ekonomiczne), w związku z czym sama dostępność energii elektrycznej pobieranej z ładu nie wydaje się mieć decydującego znaczenia.

Proponowane ramy czasowe udzielenia upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku powodują, że jest mało prawdopodobne, aby analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach musiała zostać zmieniona przed datą wygaśnięcia środka, chyba że nastąpią znaczące zmiany obowiązujących ram i obecnej sytuacji.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Art. 19 dyrektywy Rady 2003/96/WE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Dziedzina podatków pośrednich objęta art. 113 TFUE nie jest sama w sobie przedmiotem wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w rozumieniu art. 3 TFUE.

Jednak zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE Radzie przyznano wyłączne kompetencje, w ramach prawa wtórnego, do upoważnienia państw członkowskich do wprowadzenia dodatkowych zwolnień lub obniżek w rozumieniu tego przepisu. Państwa członkowskie nie mogą zatem zastępować w tym zakresie Rady. W związku z tym zasada pomocniczości nie ma zastosowania do niniejszej decyzji wykonawczej. W każdym przypadku, ponieważ niniejszy akt nie stanowi projektu aktu ustawodawczego, nie należy go przekazywać parlamentom narodowym na mocy protokołu nr 2 do Traktatów w celu poddania analizie jego zgodności z zasadą pomocniczości.

• Proporcjonalność

Wniosek spełnia wymogi zasady proporcjonalności. Obniżka podatku nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia przedmiotowego celu.

• Wybór instrumentu

Proponowany instrument to decyzja wykonawcza Rady. Art. 19 dyrektywy 2003/96/WE przewiduje jedynie środek tego typu.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Belgię i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego. W związku z tym nie przeprowadzono konsultacji z zainteresowanymi stronami.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego wydawanego na wniosek tego państwa i nie wymaga przeprowadzenia oceny skutków.

Jak wspomniano wcześniej, z informacji przedstawionych przez Belgię wynika jednak, że środek będzie miał ograniczony wpływ na dochody podatkowe, a stawka podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu będzie nadal wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii. Belgia oczekuje, że środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie przez nią celów środowiskowych. Ponadto większe wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu w przyszłości będzie miało pozytywny wpływ na jakość powietrza na belgijskich obszarach portowych, co jest zgodne z wymogami dyrektywy w sprawie jakości powietrza¹⁷. Belgia oczekuje również, że środek ten ograniczy emisje CO₂, zanieczyszczenie hałasem i emisje azotu zgodnie z dyrektywą siedliskową¹⁸ i ramową dyrektywą wodną¹⁹.

Bardziej szczegółowo – zgodnie z oszacowaniem wydatków podatkowych związanych z tym środkiem – według władz belgijskich, podczas stosowania środka spodziewane są następujące wydatki:

2027	0,14 mln EUR
2028	0,41 mln EUR
2029	0,62 mln EUR
2030	1,00 mln EUR
2031	1,09 mln EUR
2032	1,12 mln EUR

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Środek nie przewiduje uproszczenia. Jest on następstwem wniosku złożonego przez Belgię i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.

¹⁸ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

¹⁹ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Proponowany środek nie pociąga ze sobą obciążenia finansowego ani administracyjnego dla Unii. Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie jest konieczny plan wdrożenia. Niniejszy wniosek dotyczy upoważnienia do zastosowania obniżenia podatku przez jedno państwo członkowskie, wydawanego na wniosek tego państwa. Upoważnienie jest ważne przez ograniczony okres sześciu lat. Stawka podatkowa, która będzie obowiązywać, będzie równa minimalnemu poziomowi opodatkowania określonego w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii. Środek można poddać przeglądowi w przypadku wniosku o odnowienie środka po wygaśnięciu okresu jego obowiązywania.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Wniosek nie wymaga dokumentów wyjaśniających dotyczących transpozycji do prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 stanowi, że Belgia będzie mogła stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w belgijskich portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej. Stawka podatku nie może być niższa niż minimalny poziom opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych określony w dyrektywie, który wynosi 0,50 EUR za MWh. Nie będzie możliwe dostarczanie energii elektrycznej po obniżonej stawce dla prywatnej żeglugi niehandlowej, której definicja znajduje się w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Art. 2 stanowi, że upoważnienie, którego dotyczy wniosek, przyznaje się ze skutkiem od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Belgię do wprowadzenia stawki obniżonej dla energii elektrycznej pobieranej z lądu zostanie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, na maksymalny dopuszczalny okres określony w dyrektywie wynoszący sześć lat, zgodnie z wnioskiem Belgii.

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Belgię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹, w szczególności jej art. 19 ust. 1 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pismem z 8 stycznia 2026 r. Belgia zwróciła się o upoważnienie do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie („energia elektryczna pobierana z lądu”) zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Dzięki zastosowaniu obniżonej stawki podatku Belgia zamierza wspierać wykorzystanie energii elektrycznej pobieranej z lądu. Korzystanie z takiej energii elektrycznej jest uważane za mniej szkodliwy dla środowiska sposób zaspokojenia zapotrzebowania na energię elektryczną statków zacumowanych w porcie niż spalanie paliw bunkrowych przez takie statki.
- (3) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących ze spalania paliw bunkrowych przez statki zacumowane w porcie, polepsza ono lokalną jakość powietrza na obszarach portowych. Biorąc pod uwagę intensywność emisji procesów wytwarzania energii elektrycznej w Belgii, korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych powinno ponadto ograniczyć emisje CO₂, innych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Oczekuje się zatem, że stosowanie obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu przyczyni się do realizacji celów polityki Unii w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (4) Upoważnienie Belgii do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do zwiększenia wykorzystania takiej energii, ponieważ w większości przypadków wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku pozostanie bardziej konkurencyjną alternatywą. Z tego samego powodu oraz ze względu na obecny stosunkowo niski stopień rozpowszechnienia na rynku odpowiedniej technologii stosowanie tej obniżonej

¹ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

stawki opodatkowania nie spowoduje prawdopodobnie, w okresie jej stosowania, istotnych zakłóceń konkurencji, a zatem nie będzie miało negatywnego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

- (5) Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE każde upoważnienie przyznawane na podstawie art. 19 ust. 1 tej dyrektywy musi być ściśle ograniczone w czasie. W celu zapewnienia, aby okres obowiązywania upoważnienia był wystarczająco długi, aby nie zniechęcać odpowiednich podmiotów gospodarczych do dokonywania niezbędnych inwestycji, należy udzielić upoważnienia na okres sześciu lat. Upoważnienie to powinno jednak przestać być stosowane od dnia rozpoczęcia stosowania jakichkolwiek przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z ładu, które zostałyby przyjęte przez Radę na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu, jeżeli takie przepisy będą miały zastosowanie w okresie stosowania wnioskowanego upoważnienia.
- (6) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów Unii dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Upoważnia się Belgię do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (zwanej dalej „energią elektryczną pobieraną z ładu”), z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, pod warunkiem zachowania minimalnych poziomów opodatkowania, o których mowa w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się przez okres sześciu lat od pierwszego dnia miesiąca następującego po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Jednakże w przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, przyjmie przepisy ogólne dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z ładu, które to przepisy zaczną obowiązywać w okresie określonym w akapicie pierwszym niniejszego artykułu, niniejsza decyzja przestaje być stosowana z chwilą rozpoczęcia stosowania tych przepisów ogólnych.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*