

Bruksela, 26 maja 2026 r.  
(OR. en)

9725/26

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2026/0121 (NLE)

---

---

FISC 196  
ECOFIN 676  
ENER 283

**PISMO PRZEWODNIE**

---

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

Data otrzymania: 22 maja 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2026) 244 final

---

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

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 244 final.

Zał.: COM(2026) 244 final



Bruksela, dnia 22.5.2026 r.  
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Wniosek

**DECYZJA WYKONAWCZA RADY**

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

## 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 elektrycznej<sup>1</sup> („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 tej dyrektywy, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

Na mocy decyzji wykonawczej Rady (UE) 2020/1436 dnia 7 października 2020 r.<sup>2</sup> (poprzedzonej decyzją wykonawczą Rady 2014/722/UE z dnia 14 października 2014 r.<sup>3</sup> i decyzją wykonawczą Rady 2011/445/UE z dnia 12 lipca 2011 r.<sup>4</sup>) upoważniono już Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej<sup>5</sup> („energia elektryczna pobierana z lądu”).

Celem niniejszego wniosku jest przedłużenie tego upoważnienia zgodnie z wnioskiem Niemiec, biorąc pod uwagę, że obecne odstępstwo wygasło w dniu 31 grudnia 2025 r.

Pismem z 26 sierpnia 2025 r. władze Niemiec poinformowały Komisję o swoim zamiarze przedłużenia obowiązywania obecnego środka do 31 grudnia 2029 r. Pismem z 23 stycznia 2026 r. dostarczono dodatkowe informacje.

Niemcy ubiegają się o przedłużenie upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku w wysokości 0,50 EUR/MWh w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest dostarczana na statki<sup>6</sup> wykorzystywane wyłącznie w celach handlowych na wodach morskich i śródlądowych Unii (uwzględniając rybołówstwo)<sup>7</sup>. Kwota ta jest równa

<sup>1</sup> Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

<sup>2</sup> Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2020/1436 z dnia 7 października 2020 r. upoważniająca Niemcy do stosowania zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (Dz.U. L 331 z 12.10.2020, s. 30, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)) w związku ze sprostowaniem do decyzji wykonawczej Rady (UE) 2020/1436 z dnia 12 października 2020 r. upoważniającej Niemcy do stosowania zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (Dz.U. L 342 z 12.10.2020, s. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)).

<sup>3</sup> Dz.U. L 300 z 18.10.2014, s. 55.

<sup>4</sup> Dz.U. L 191 z 22.7.2011, s. 22.

<sup>5</sup> Pojęcie „prywatna żegluga niehandlowa” zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 1 lit. c) akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE.

<sup>6</sup> Wskazane we wniosku jako wszystkie statki, łodzie i konstrukcje pływające z napędem silnikowym, uwzględnione w dziale 89 Nomenklatury scalonej.

<sup>7</sup> Zgodnie prawem krajowym środek nie ma zastosowania do energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest dostarczana na statki pływające, gdy przebywają w stoczni.

minimalnej stawce opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych określonej w dyrektywie.

Upoważnienia ma obowiązywać od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2029 r. Stanowi to kontynuację obecnego odstępstwa i mieści się w ramach maksymalnego okresu dozwolonego na mocy art. 19 dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

Obniżka ta ma nadal stwarzać ekonomiczną zachętę dla wdrażania i wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w miastach portowych, polepszenia jakości lokalnego powietrza oraz ograniczenia hałasu, z korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

Celem środka, który mają zastosować Niemcy, jest również zmniejszenie wpływu transportu wodnego na środowisko.

Za pomocą wnioskowanego środka Niemcy pragną nadal oferować zachętę do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, która jest uważana za mniej szkodliwą alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie. Jak wskazano we wniosku, podstawowa stawka podatku od energii elektrycznej wynosi w Niemczech 20,50 EUR/MWh. Obniżka podatku wynosi obecnie 20,00 EUR/MWh. Oznacza to, że od beneficjentów pobiera się opłatę w wysokości 0,50 EUR/MWh, czyli unijną minimalną stawkę podatku od energii elektrycznej mającą zastosowanie na mocy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii (jak określono w art. 10 ust. 1 i tabeli C w załączniku I, do zastosowań gospodarczych). Niemcy zezwalają na przyznawanie korzyści podatkowej w postaci obniżonej stawki podatku pobieranego przy dostawie (wymagającej pozwolenia) lub w postaci zwrotu podatku.

Z drugiej strony zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy w sprawie opodatkowania energii państwa członkowskie muszą zwalniać z podatku produkty energetyczne wykorzystywane do produkcji energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie. Mogą to również uczynić, jeżeli energia elektryczna jest wytwarzana na pokładzie statków żeglujących na śródlądowych drogach wodnych zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy. Niemcy potwierdziły, że dokonały transpozycji tego ostatniego fakultatywnego zwolnienia.

Władze niemieckie wskazały, że obniżenie podatku ma zastosowanie do wszystkich statków, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej, co oznacza, iż wszystkie statki żeglugi handlowej – niezależnie od ich wielkości lub bandery – mogą skorzystać z obniżki podatku. Statki nie są jednak zobowiązane do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Jak wskazano we wniosku, w 2024 r. o ulgę podatkową wystąpiło łącznie 28 przedsiębiorstw. Ponadto niemiecka marynarka wojenna zaopatruje się w energię elektryczną pobieraną z lądu w ośmiu miejscach. W Niemczech istnieje ponad 400 stałych lub ruchomych instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu przy cumowaniu w portach morskich i śródlądowych. W 50 portach morskich i śródlądowych (dodatkowo) planuje się budowę instalacji nabrzeżnych lub buduje się instalacje nabrzeżne.

Aby oszacować wydatki podatkowe wynikające ze środka, władze niemieckie obliczyły uszczuplenie dochodów podatkowych na podstawie ilości energii elektrycznej zużytej z tytułu świadczenia oraz kwotę korzyści. Ulga podatkowa wynosi obecnie 20,00 EUR/MWh (jak wspomniano wcześniej, podstawowa stawka podatku wynosi 20,50 EUR/MWh).

W 2024 r. z zastosowanej preferencyjnej stawki lub ulgi podatkowej zostało dostarczone około 74 100 MWh energii elektrycznej. Doprowadziło to do uszczuplenia dochodów podatkowych w 2024 r. o około 1,48 mln EUR.

Niemcy wystąpiły z wnioskiem o udzielenie upoważnienia na okres do 31 grudnia 2029 r. (począwszy od 1 stycznia 2026 r.) – ten przedział czasowy pozwala zachować ciągłość z obecnym odstępstwem i nie przekracza maksymalnego okresu wskazanego w art. 19 ust. 2 dyrektywy.

Poprzez obniżenie podatku Niemcy pragną zachęcić armatorów statków do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu w celu zmniejszenia emisji gazów i hałasu wywoływanych przez spalanie paliwa na statkach zacumowanych w porcie, jak również emisji CO<sub>2</sub>. Stosowanie obniżonej stawki podatku wzmacnia konkurencyjność energii elektrycznej pobieranej z lądu w porównaniu ze spalaniem paliw bunkrowych na statkach, które jest zwolnione z podatku akcyzowego od energii.

Władze niemieckie uważają, że program spełnia warunki określone w art. 44 rozporządzenia Komisji 651/2014/UE uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 i 108 Traktatu<sup>8</sup>. W związku z tym władze niemieckie nie zgłosiły formalnie programu Komisji, lecz 1 lipca 2024 r. przekazały skrócone informacje na jego temat za pośrednictwem systemu elektronicznej notyfikacji Komisji w ramach obowiązku sprawozdawczego wymaganego na mocy art. 11 rozporządzenia Komisji 651/2014/UE<sup>9</sup>.

#### • **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Opodatkowanie energii elektrycznej reguluje dyrektywa 2003/96/WE, w szczególności jej art. 10. Art. 14 ust. 1 lit. c) przewiduje obowiązkowe zwolnienie od podatku energii elektrycznej wytwarzanej 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 niemieckie dążą do realizacji celu, jakim jest dalsze wspieranie mniej szkodliwego dla środowiska sposobu zaopatrzenia w energię elektryczną statków zacumowanych w portach, a tym samym polepszenie jakości lokalnego powietrza i ograniczenie hałasu.

<sup>8</sup> Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1.

<sup>9</sup> Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], skrócone informacje przekazane Komisji za pośrednictwem systemu elektronicznej notyfikacji Komisji 1 lipca 2024 r., <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

Komisja zaleciła już korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako alternatywę dla wytwarzania energii elektrycznej na zacumowanych statkach i w tym samym uznała zalety środowiskowe tego rozwiązania<sup>10</sup>.

Obecnie podstawowa stawka od energii elektrycznej wynosi 20,50 EUR/MWh, natomiast ulga podatkowa wynosi 20,00 EUR/MWh. Zgodnie z dyrektywą w sprawie opodatkowania energii od beneficjentów pobiera się zatem minimalną unijną stawkę podatku od energii elektrycznej w wysokości 0,50 EUR/MWh. Może to zatem nadal przyczyniać się do osiągnięcia założonego celu polityki.

Możliwość dopuszczenia korzystnego traktowania pod względem podatkowym energii elektrycznej pobieranej z lądu może być przewidziana zgodnie z art. 19 dyrektywy, jako że jej celem jest umożliwienie państwom członkowskim wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych względów politycznych.

Niemcy zwróciły się z wnioskiem, aby środek mógł mieć zastosowanie przez okres nie dłuższy niż maksymalny dopuszczalny okres określony w art. 19 ust. 2 dyrektywy, tj. cztery lata. 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 prowadzony obecnie przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii i możliwość przyjęcia przez Radę aktu prawnego w oparciu o wniosek Komisji dotyczący przekształcenia dyrektywy w sprawie opodatkowania energii<sup>11</sup>.

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

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

#### *Zasady pomocy państwa*

Przewidziana przez władze niemieckie 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.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> COM(2021) 563 final. Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji unijnych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (wersja przekształcona).

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

Władze niemieckie wskazują, że obecny program i poprzedzające go programy spełniają warunki określone w art. 44 rozporządzenia Komisji 651/2014/UE. W związku z tym program nie został zgłoszony Komisji. 1 lipca 2024 r. Niemcy przekazały jednak skrócone informacje za pośrednictwem systemu elektronicznej notyfikacji Komisji zgodnie z wymogami art. 11 rozporządzenia Komisji 651/2014/UE.

Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady nie przesądza o spoczywającym na państwie członkowskim obowiązku zapewnienia przestrzegania zasad pomocy państwa. Wniosek dotyczący decyzji wykonawczej Rady pozostaje również bez uszczerbku dla spoczywającego na państwie członkowskim obowiązku zgłoszenia Komisji pomocy państwa przed jej wprowadzeniem w życie, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, na wypadek gdyby nowa pomoc nie była objęta rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014.

- **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. Ponieważ środek ten przyczyni się do ograniczenia spalania paliw bunkrowych na pokładzie statków zacumowanych w portach, umożliwi on osiągnięcie celu, jakim jest polepszenie jakości lokalnego powietrza i ograniczenie hałasu. Dyrektywą 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza<sup>12</sup> nałożono na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby poziom niektórych substancji zanieczyszczających powietrze nie przekraczał wartości dopuszczalnych, wartości docelowych i innych norm jakości powietrza określonych w tej dyrektywie. Oznacza to, że w stosownych przypadkach państwa członkowskie są zobowiązane do rozwiązania problemów, takich jak emisje ze statków zacumowanych w portach. Można sobie wyobrazić, że w portach, w których występują takie problemy, nadal zachęcać się będzie do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu jako jednego z aspektów ogólnej strategii na rzecz jakości powietrza. Do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu zachęcono również w dyrektywie (UE) 2016/802<sup>13</sup> regulującej zawartość siarki w paliwach ciekłych.

Przedłużając obowiązywanie wnioskowanego środka, Niemcy zamierzają w dalszym ciągu zachęcać do korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu, jako przyjaznej dla środowiska alternatywy dla wytwarzania energii elektrycznej na pokładzie statków zacumowanych w porcie.

Jak podkreślają władze niemieckie, korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z generatorów pokładowych może prowadzić do zmniejszenia emisji wielu zanieczyszczeń powietrza – takich jak dwutlenek azotu i dwutlenek siarki, pył drobny i metale ciężkie – a w niektórych przypadkach do znacznego zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem. Biorąc pod uwagę, że od 2030 r. zaczną obowiązywać bardziej rygorystyczne

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

dopuszczalne wartości jakości powietrza<sup>14</sup>, można oczekiwać wzrostu znaczenia energii elektrycznej pobieranej z lądu jako środka redukcji emisji.

Korzystanie z przyłączy do zasilania energią elektryczną z lądu nie tylko ograniczy zanieczyszczenie powietrza, cząstki stałe i sadzę, ale prawdopodobnie doprowadzi również do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Wynika to z faktu, że energia elektryczna pochodząca z sieci lądowej w Niemczech jest mniej emisyjna niż energia elektryczna wytwarzana poprzez spalanie paliw bunkrowych statkach, dzięki większej efektywności systemu energetycznego i wykorzystaniu innych rodzajów paliwa.

Ze szczegółowych danych przedstawionych przez port w Hamburgu za 2024 r. wynika, że dzięki zakupowi energii elektrycznej pobieranej z lądu wyłącznie z alternatywnych źródeł energii można osiągnąć następujące ograniczenia emisji:

- 4 327 g CO<sub>2</sub> t/r,
- 78,9 g SO<sub>x</sub> t/r,
- 2,6 g NO<sub>x</sub> t/r, i
- 1,2 PM t/r.

### ***Polityka energetyczna***

Środek jest zgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r.<sup>15</sup> w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE<sup>16</sup>. Rozporządzenie to 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) TFUE – że przyczynia się on do osiągnięcia celów polityki i prawodawstwa Unii mających na celu zmniejszenie śladu środowiskowego transportu morskiego oraz pomaga w rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej<sup>17</sup>.

Jedną z głównych przyczyn mniejszej konkurencyjności energii elektrycznej pobieranej z lądu jest fakt, 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 2003/96/WE, ale również energia elektryczna wytwarzana na pokładzie statków<sup>18</sup>. Chociaż to ostatnie zwolnienie wydaje się trudne do pogodzenia z celami Unii w zakresie ochrony środowiska, to odzwierciedla ono względy praktyczne. W rzeczywistości opodatkowanie energii elektrycznej wytwarzanej na pokładzie statku wymagałoby zadeklarowania przez właściciela statku –

<sup>14</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (wersja przekształcona), Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024.

<sup>15</sup> Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1.

<sup>16</sup> Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> Art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy 2003/96/WE.

często mającego siedzibę w państwie trzecim – lub armatora statku ilości zużytej energii elektrycznej. Ponadto w deklaracji musiałyby być określone, jaka część energii elektrycznej została zużyta na wodach terytorialnych państwa członkowskiego, w którym należy jest podatek. Sporządzanie deklaracji w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego, którego wód terytorialnych dotyczy taka sytuacja, wiązałoby się ze znacznym obciążeniem administracyjnym dla właścicieli statków. Analogiczne rozważania dotyczą żeglugi śródlądowej i fakultatywnego opodatkowania zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. f) dyrektywy, który jest wdrożony przez Niemcy. Biorąc pod uwagę zwolnienie podatkowe dotyczące wytwarzania energii elektrycznej z paliw kopalnych na pokładach statków, uzasadnione jest niedyskryminowanie mniej zanieczyszczającej alternatywy, jaką jest energia elektryczna pobierana z lądu, poprzez zezwolenie Niemcom na dalsze stosowanie obniżonej stawki opodatkowania.

### ***Polityka transportowa***

Środek ten jest zgodny z zaleceniem Komisji 2006/339/WE w sprawie wspierania pobierania energii elektrycznej z lądu przez statki zacumowane w portach Unii<sup>19</sup> i z komunikatem Komisji „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE”<sup>20</sup>.

Ponadto zgodnie z rozporządzeniem 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<sup>21</sup> od 2030 r. statki sklasyfikowane jako wycieczkowe statki pasażerskie, promy i kontenerowce o pojemności 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.

### ***Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja***

W odniesieniu do 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 paliw bunkrowych.

Władze niemieckie zauważają, że ulga podatkowa dotycząca energii elektrycznej pobieranej z lądu nie przynosi żadnych korzyści operatorom statków, którzy z niej korzystają, co mogłoby zakłócić rynek wewnętrzny. Zastąpienie energii elektrycznej pobieranej z lądu energią elektryczną wytwarzaną na samych statkach nie przynosi żadnych oszczędności. Koszty energii elektrycznej pobieranej z lądu w Niemczech są obecnie wyższe niż koszty energii elektrycznej wytwarzanej we własnym zakresie, nawet przy uwzględnieniu korzyści podatkowej.

Ponadto statki, których to dotyczy, będą miały dostęp do energii elektrycznej pobieranej z lądu niezależnie od ich bandery. Nie doprowadzi to do tego, że krajowe podmioty

---

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r., COM(2009) 8 final z dnia 21 stycznia 2009 r.

<sup>21</sup> Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48.

gospodarcze będą traktowane w sposób bardziej korzystny pod względem podatkowym niż ich konkurenci z innych 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, na którą nałożona jest obniżona stawka podatku – będzie znikomy. Jak stwierdzono powyżej, jest mało prawdopodobne, aby mimo obniżki podatku korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu stało się, przynajmniej w perspektywie krótkoterminowej, bardziej opłacalne niż wytwarzanie energii elektrycznej na pokładzie statku. W związku z tym jest również mało prawdopodobne, aby ta obniżka podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu znacząco zakłóciła konkurencję między portami, skłaniając statki do zmiany trasy ze względu na dostępność tej opcji.

Władze niemieckie twierdzą, że wpływ na wybór portów mają również inne czynniki (takie jak rodzaj statku i ładunku, dostępne połączenia z zapleczem lądowym i inne czynniki gospodarcze). Sama dostępność energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wydaje się mieć decydującego znaczenia.

Władze niemieckie podkreślają ponadto, że korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu jest ograniczone również ze względu na brak uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym norm technicznych dotyczących przyłączania statków do sieci elektrycznej oraz, w niektórych przypadkach, ze względu na brak możliwości dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu.

O ile obecne ramy prawne i sytuacja nie ulegną znaczącej zmianie, mało prawdopodobne jest, aby analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach przestała być aktualna przed wygaśnięciem środka, biorąc pod uwagę ramy czasowe przedłużenia upoważnienia do stosowania obniżonej stawki podatku.

## **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*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Niemcy 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 powyżej, z informacji przedstawionych przez Niemcy 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 2003/96/WE. Niemcy oczekują, że środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych, a w szczególności na poprawę lokalnej jakości powietrza i zmniejszenie hałasu w miastach portowych.

Dokładniej rzecz ujmując, korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z generatorów pokładowych może prowadzić do zmniejszenia emisji wielu zanieczyszczeń powietrza – takich jak dwutlenek azotu i dwutlenek siarki, pył drobny i metale ciężkie – a w niektórych przypadkach do znacznego zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem (co potwierdzają informacje zwrotne wskazujące na spadek liczby skarg z lokalizacji w centrach miast). Biorąc pod uwagę, że bardziej rygorystyczne dopuszczalne wartości jakości powietrza będą miały zastosowanie od 2030 r., można oczekiwać wzrostu znaczenia energii elektrycznej pobieranej z lądu jako środka redukcji emisji.

W swoich szacunkach wydatków podatkowych związanych z tym środkiem władze niemieckie przewidują, że w najbliższych latach uszczuplenia wyniosą 1,3 mln EUR rocznie.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

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

- **Prawa podstawowe**

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

#### **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 do 31 grudnia 2029 r. 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 Niemcy będą mogły stosować obniżoną stawkę podatku od energii elektrycznej w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w niemieckich 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 2003/96/WE.

Art. 2 akapit pierwszy stanowi, że wnioskowane upoważnienie przyznaje się ze skutkiem od 1 stycznia 2026 r., zachowując ciągłość z obowiązującą decyzją wykonawczą Rady (UE) 2020/1436, do 31 grudnia 2029 r. w ramach maksymalnego okresu dopuszczonego w dyrektywie, zgodnie z wnioskiem Niemiec. Akapit drugi stanowi, że w przypadku przyjęcia przez Radę na podstawie art. 113 lub jakiegokolwiek innego odpowiedniego postanowienia Traktatu, przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, które to przepisy zaczną być stosowane w okresie określonym w akapicie pierwszym, decyzja przestaje być stosowana w dniu rozpoczęcia stosowania tych przepisów ogólnych.

## Wniosek

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

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 elektrycznej<sup>22</sup>, w szczególności jej art. 19 ust. 1 akapit pierwszy,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą Rady (UE) 2020/1436<sup>23</sup> upoważniono Niemcy do stosowania do dnia 31 grudnia 2025 r. obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie, z wyłączeniem prywatnej żeglugi niehandlowej („energia elektryczna pobierana z lądu”), zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE.
- (2) Pismem z dnia 26 sierpnia 2025 r. Niemcy zwróciły się o upoważnienie do dalszego stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE. W dniu 23 stycznia 2026 r. władze niemieckie przesłały pismo zawierające dodatkowe informacje dotyczące wniosku.
- (3) Dzięki zastosowaniu planowanej obniżonej stawki podatku Niemcy zamierzają dalej 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.
- (4) Ponieważ korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza w wyniku spalania paliw bunkrowych przez statki zacumowane w porcie, polepsza ono lokalną jakość powietrza w obszarach

<sup>22</sup> Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

<sup>23</sup> Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2020/1436 z dnia 7 października 2020 r. upoważniająca Niemcy do stosowania zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (Dz.U. L 331 z 12.10.2020, s. 30, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)) w związku ze sprostowaniem do decyzji wykonawczej Rady (UE) 2020/1436 z dnia 12 października 2020 r. upoważniającej Niemcy do stosowania zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w porcie (Dz.U. L 342 z 12.10.2020, s. 31, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj) )

portowych. Przy uwzględnieniu szczególnych warunków struktury wytwarzania energii elektrycznej w Niemczech korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu zamiast z energii elektrycznej wytwarzanej poprzez spalanie paliw bunkrowych powinno ponadto ograniczyć emisję CO<sub>2</sub>, innych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Oczekuje się zatem, że kontynuacja stosowania 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.

- (5) Upoważnienie Niemiec do stosowania obniżonej stawki podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu nie wykracza poza to, co jest konieczne do zwiększenia wykorzystania takiej energii elektrycznej, 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 stawki opodatkowania nie spowoduje prawdopodobnie, w okresie jej stosowania, istotnych zakłóceń konkurencji, a zatem nie będzie miało negatywnego wpływu na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.
- (6) 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 czterech lat. Upoważnienie to powinno jednak przestać być stosowane od momentu rozpoczęcia stosowania jakichkolwiek przepisów ogólnych dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu, 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.
- (7) W celu zapewnienia pewności prawa operatorom portów i armatorom statków oraz w celu uniknięcia potencjalnego zwiększenia obciążeń administracyjnych dla dystrybutorów i redystrybutorów energii elektrycznej wynikających ze zmian stawki podatku od energii elektrycznej pobieranej z lądu Niemcy powinny mieć możliwość dalszego nieprzerwanego stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej pobieranej z lądu. Należy zatem udzielić przedmiotowego upoważnienia ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2026 r., w celu zachowania ciągłości w stosunku do wcześniejszych uregulowań na mocy decyzji wykonawczej (UE) 2020/1436.
- (8) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów Unii dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Upoważnia się Niemcy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej bezpośrednio na statki zacumowane w portach („energia elektryczna pobierana z lądu”), 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 od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2029 r.

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 Republiki Federalnej Niemiec.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*