Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 13 de julio de 2017 *

«Procedimiento prejudicial — Directiva 2003/96/CE — Imposición de los productos energéticos y de la electricidad — Artículo 14, apartado 1, letra c) — Exención de los productos energéticos utilizados como carburante en la navegación en aguas de la Unión Europea y para producir electricidad a bordo de los barcos — Carburante utilizado por un buque para navegar desde el lugar donde fue construido hasta un puerto situado en otro Estado miembro a efectos de embarcar su primera carga comercial»

En el asunto C-151/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Lituania), mediante resolución de 8 de marzo de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 14 de marzo de 2016, en el procedimiento entre

«Vakarų Baltijos laivų statykla» UAB

y

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por la Sra. R. Silva de Lapuerta (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. E. Regan, A. Arabadjiev, C.G. Fernlund y S. Rodin, Jueces;

Abogado General: Sra. J. Kokott;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno lituano, por los Sres. D. Kriaučiūnas, K. Dieninis y R. Dzikovič y por la Sra. D. Stepanienė, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. A. Steiblytė y F. Tomat, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 2 de marzo de 2017;

* Lengua de procedimiento: lituano.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 14, apartado 1, letra c), de 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 electricidad (DO 2003, L 283, p. 51).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre «Vakarų Baltijos laivų statykla» UAB y la Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Inspección Tributaria del Estado, dependiente del Ministerio de Hacienda lituano; en lo sucesivo, «Inspección Tributaria del Estado») respecto a una resolución mediante la que se denegaba la devolución de impuestos especiales.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Los considerandos 3 a 5 de la Directiva 2003/96 indican lo siguiente:

«(3) El funcionamiento adecuado del mercado interior y la consecución de los objetivos de otras políticas comunitarias requieren que la Comunidad establezca unos niveles mínimos de imposición para la mayoría de los productos de la energía, incluidos la electricidad, el gas natural y el carbón.

(4) Unas diferencias importantes en los niveles nacionales de imposición a la energía aplicados por los Estados miembros podría ir en detrimento del funcionamiento adecuado del mercado interior.

(5) El establecimiento de unos niveles mínimos adecuados comunitarios de imposición puede hacer que se reduzcan las diferencias actuales en los niveles nacionales de imposición.»

4 El artículo 1 de esta Directiva dispone:

«Los Estados miembros someterán a impuestos los productos energéticos y la electricidad de conformidad con la presente Directiva.»

5 El artículo 14, apartado 1, de la mencionada Directiva establece:

«Además de las disposiciones generales sobre los usos exentos de los productos sujetos a impuestos especiales establecidas en la Directiva 92/12/CEE [del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales (DO 1992, L 76, p. 1)], y sin perjuicio de otras disposiciones comunitarias, los Estados eximirán del impuesto a los productos mencionados a continuación, en las condiciones que ellos establezcan para garantizar la franca y correcta aplicación de dichas exenciones y evitar cualquier fraude, evasión o abuso:

[…]

c) los productos energéticos suministrados para ser utilizados como carburante en la navegación en aguas comunitarias (incluida la pesca), con exclusión de los utilizados en embarcaciones privadas de recreo y la electricidad producida a bordo de las embarcaciones.

A efectos de la presente Directiva se entenderá por “embarcaciones privadas de recreo” las embarcaciones utilizadas por su propietario o por la persona física o jurídica que las pueda utilizar en virtud de arrendamiento o por cualquier otro medio, para fines no comerciales y, en particular, para fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías o de la prestación de servicios a título oneroso, o que no se destinen a necesidades determinadas por las autoridades públicas.»

Derecho lituano

6 El artículo 43, apartado 1, punto 2, de la Akcizų įstatymas (Ley de la República de Lituania sobre impuestos especiales), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «Ley sobre impuestos especiales»), transpone en Derecho lituano la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96.

7 Con arreglo al artículo 43, apartado 2, de la Ley sobre impuestos especiales, la determinación de las normas de aplicación de esta exención se atribuye al Gobierno o a una autoridad habilitada para ello.

8 Basándose en esta disposición, el Gobierno lituano aprobó las normas que regulan el abastecimiento de buques y aeronaves así como los carburantes destinados a la fabricación, reparación, pruebas, explotación y mantenimiento de aeronaves.

9 Conforme al punto 3 de esas normas, toda persona que abastezca de carburante un buque debe disponer de una autorización.

10 El punto 10, párrafo segundo, de dichas normas prevé que toda persona que haya aplicado el artículo 43, apartado 1, punto 2, de la Ley sobre impuestos especiales debe disponer de la documentación que acredite que la finalidad del suministro da lugar a la aplicación de la exención del impuesto especial.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11 «Vakarų Baltijos laivų statykla» es una empresa lituana que desarrolla una actividad de construcción de buques para la navegación en alta mar.

12 El 7 de octubre de 2009, esta empresa celebró un contrato para la construcción de un buque de carga (en lo sucesivo, «buque controvertido») para una sociedad estonia (en lo sucesivo, «cliente»).

13 En el marco de ese contrato, la mencionada empresa adquirió 80 600 litros de carburante que fueron vertidos directamente en los depósitos del buque controvertido y por los que se pagaron los correspondientes impuestos especiales. Una parte de ese combustible se utilizó para realizar pruebas en el barco antes de ser entregado al cliente.

14 Mediante una declaración oficial de transmisión y recepción de 6 de junio de 2013, «Vakarų Baltijos laivų statykla» transmitió al cliente la propiedad y todos los derechos e intereses sobre el buque controvertido, así como los equipos y las provisiones que se encontraban a bordo del mismo, entre ellas 73 030 litros de carburante no consumidos durante las pruebas realizadas antes de su entrega.

15 Tras la recepción del buque, el cliente lo hizo navegar, sin carga, desde el puerto de Klaipėda (Lituania) al de Stralsund (Alemania), donde embarcó su primera carga comercial, que transportó después, a título oneroso, al puerto de Santander.

16 El 22 de julio de 2013, «Vakarų Baltijos laivų statykla» solicitó a la Inspección Tributaria del Estado la devolución de los impuestos especiales relativos al carburante vertido en los depósitos del buque y exportado por el cliente fuera del territorio lituano.

17 Mediante resolución de 21 de agosto de 2013, la Inspección Tributaria del Estado denegó esa solicitud debido a que, en el momento de la entrega del carburante controvertido al cliente, «Vakarų Baltijos laivų statykla» no había cumplimentado los documentos de registro con observación de los requisitos formales y materiales previstos por la normativa nacional y no poseía un permiso para el suministro de carburante a buques expedido de conformidad con el procedimiento aplicable.

18 Tras examinar el recurso contra dicha resolución, la Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Comisión para la resolución de contenciosos en materia fiscal del Gobierno de la República de Lituania) anuló, mediante resolución de 28 de noviembre de 2013, la decisión de denegar la devolución de los impuestos especiales de la Inspección Tributaria del Estado debido esencialmente a que tal negativa se basaba en consideraciones de carácter formal.

19 La Inspección Tributaria del Estado interpuso contra la citada resolución de 28 de noviembre de 2013 un recurso de anulación ante el Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Vilnius, Lituania), el cual, mediante sentencia de 9 de diciembre de 2014, estimó dicho recurso.

20 «Vakarų Baltijos laivų statykla» interpuso un recurso de casación ante el órgano jurisdiccional remitente, en el que solicitaba la anulación de la citada sentencia y la ratificación de la mencionada resolución de 28 de noviembre de 2013.

21 En estas circunstancias, el Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Lituania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 en el sentido de que no puede percibirse el impuesto especial sobre el suministro de productos energéticos en circunstancias como las del presente asunto, en las que dichos productos se suministran para su uso como carburante en la navegación de un buque en aguas de la Unión Europea, con el objetivo, que no lleva consigo contraprestación económica directa, de que dicho buque navegue por sus propios medios desde el lugar donde fue construido hasta un puerto situado en otro Estado miembro con objeto de embarcar su primera carga comercial?

2) ¿Se opone el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 a disposiciones de la normativa nacional de los Estados miembros, como las aplicables en el presente asunto, que excluyen la exención tributaria prevista en dicha disposición en el caso de que el suministro de los productos energéticos se haya efectuado incumpliendo los requisitos establecidos por el Estado miembro, aun cuando tal suministro cumpla los requisitos esenciales para la aplicación de la exención prevista en la citada disposición de la Directiva 2003/96?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

22 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 debe interpretarse en el sentido de que la exención prevista en esa disposición es aplicable al carburante empleado para hacer navegar a un

buque, sin carga, desde un puerto de un Estado miembro, en el presente caso el puerto en el que el buque fue construido, hasta un puerto de otro Estado miembro a fin de embarcar allí mercancías para su posterior transporte a un puerto de un tercer Estado miembro.

23 Como se desprende de los considerandos 3 a 5 de la Directiva 2003/96, ésta tiene por objeto promover el funcionamiento adecuado del mercado interior armonizando los niveles mínimos de imposición de los productos de la energía en el ámbito de la Unión, para reducir las diferencias entre los niveles nacionales de imposición a la energía aplicados por los Estados miembros.

24 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las disposiciones relativas a las exenciones establecidas por la Directiva 2003/96 deben recibir una interpretación autónoma, basada en su tenor y en los objetivos que persigue la Directiva (sentencias de 1 de diciembre de 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, apartado 19 y jurisprudencia citada, y de 21 de diciembre de 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, no publicada, EU:C:2011:862, apartado 19).

25 De la redacción del artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 se desprende que la exención prevista en esta disposición está condicionada al hecho de que los productos energéticos sean utilizados como carburante para la navegación en aguas de la Unión (véanse, por analogía, las sentencias de 10 de noviembre de 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, apartado 20, y de 21 de diciembre de 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, no publicada, EU:C:2011:862, apartado 21).

26 En lo que atañe al concepto de «navegación» a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que cualquier operación de navegación para fines comerciales queda comprendida dentro del ámbito de aplicación de la exención prevista en dicha norma y ello con independencia del objeto de esa navegación (véanse, en este sentido, las sentencias de 1 de abril de 2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, C-389/02, EU:C:2004:214, apartados 23, 25 y 29; de 1 de marzo de 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, apartado 36, y de 10 de noviembre de 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, apartado 16).

27 Así, el objeto del trayecto realizado por un buque en aguas de la Unión es irrelevante a efectos de la aplicación de esta exención, siempre que se trate de una navegación que implique una prestación de servicios a título oneroso (véanse, por analogía, las sentencias de 1 de marzo de 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, apartado 37, y de 10 de noviembre de 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, apartado 17).

28 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que el concepto de «navegación» exige que la prestación de servicios a título oneroso sea inherente al desplazamiento del buque (véanse, en este sentido, las sentencias de 1 de marzo de 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, apartado 40, y de 10 de noviembre de 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, apartado 18).

29 De la expresión «para fines distintos del transporte de viajeros o mercancías o de la prestación de servicios a título oneroso», empleada en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96, se deduce que la navegación comprendida en el ámbito de aplicación de la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, letra c), se refiere a la utilización del carburante cuando el buque se utilice directamente para la prestación de servicios a título oneroso (véase, por analogía, la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, apartado 21).

30 Por ello, las operaciones de navegación que no se utilizan directamente para la prestación de un servicio a título oneroso no pueden equipararse a la utilización de un buque con fines comerciales en el sentido y a efectos de la aplicación de la citada disposición y, en consecuencia, no están comprendidas en el ámbito de aplicación de la mencionada exención (véase, por analogía, la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, apartado 27).

31 Respecto al concepto de «aguas [de la Unión]», recogido en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96, éste se refiere a todas las aguas que pueden surcar la totalidad de los buques utilizados para el transporte marítimo, incluidos los de mayor capacidad, que pueden circular por vías marítimas con fines comerciales (véase, por analogía, la sentencia de 1 de marzo de 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, apartado 32).

32 Por otra parte, de la finalidad de la Directiva 2003/96, según la cual los Estados miembros gravarán los productos energéticos, se deduce que ésta no pretende establecer exenciones de carácter general (sentencias de 1 de diciembre de 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, apartado 23, y de 21 de diciembre de 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, no publicada, EU:C:2011:862, apartado 23).

33 En concreto, la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva tiene por objetivo facilitar los intercambios comerciales dentro de la Unión, en particular el tráfico de mercancías y la libre prestación de servicios que puedan realizarse en aguas de la Unión. Mediante esta exención, el legislador de la Unión quiso promover la igualdad de determinadas condiciones fiscales en las que operan las empresas de transporte o de otros servicios que surcan esas aguas (véase, por analogía, la sentencia de 1 de marzo de 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, apartados 24 y 25).

34 En este contexto, del considerando 23 de la Directiva 2003/96 se desprende que dicha exención se fundamenta en el cumplimiento de las obligaciones internacionales actuales y en el mantenimiento de la posición competitiva de las empresas de la Unión (véase, por analogía, la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, apartado 24).

35 Respecto al litigio principal, procede, por una parte, señalar que el desplazamiento del buque desde el puerto de Klaipėda al de Stralsund constituía la primera etapa necesaria e indispensable de una navegación para fines comerciales, dado que el único objetivo de tal desplazamiento era embarcar mercancías en este último puerto para transportarlas posteriormente al puerto de Santander, y puesto que, sin dicho desplazamiento, ese servicio de transporte de mercancías no habría podido prestarse.

36 Por ello, un desplazamiento como el descrito en el apartado anterior debe considerarse una operación de navegación que se utiliza directamente para la prestación de un servicio a título oneroso, en el presente caso una operación de transporte de mercancías, de modo que el carburante consumido para permitir al buque efectuar ese desplazamiento fue utilizado para una «navegación», a efectos del artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96.

37 Una interpretación contraria iría en contra del objetivo y de la finalidad perseguidos por esta Directiva, ya que la imposición de los productos energéticos en una situación como la controvertida en el litigio principal podría en particular ser perjudicial para el funcionamiento adecuado del mercado interior y el mantenimiento de la posición competitiva de las empresas de la Unión.

38 Por otra parte, el carburante controvertido en el litigio principal fue utilizado para una navegación «en aguas [de la Unión]» a efectos del artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96, dado que permitió a un buque utilizado para el transporte marítimo navegar de un puerto situado en Lituania a un puerto situado en Alemania.

39 Por consiguiente, una operación de navegación como la controvertida en el litigio principal constituye una «navegación en aguas [de la Unión]», en el sentido de la citada disposición.

40 En estas circunstancias, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 debe interpretarse en el sentido de que la exención prevista en esta disposición es aplicable al carburante utilizado para hacer navegar a un buque, sin

carga, desde un puerto de un Estado miembro, en el presente caso aquel en el que el buque fue construido, hasta un puerto de otro Estado miembro, a fin de embarcar allí mercancías para su posterior transporte a un puerto de un tercer Estado miembro.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

41 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que excluye la aplicación de la exención prevista en dicha disposición debido a que el suministro de productos energéticos a un buque se ha efectuado sin cumplir los requisitos formales previstos por la mencionada normativa, aun cuando ese suministro cumpla todas las condiciones de aplicación previstas en aquella disposición de la Directiva.

42 A este respecto, procede recordar que tanto la sistemática como la finalidad de la Directiva 2003/96 se asientan en el principio de que los productos energéticos son gravados en función de su utilización efectiva (sentencia de 2 de junio de 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, apartado 33).

43 En la medida en que la Directiva 2003/96 no prevé ningún mecanismo de control de la utilización del carburante destinado a la navegación ni medidas destinadas a combatir el fraude fiscal asociado a la venta de carburante, incumbe a los Estados miembros adoptar tales mecanismos de control y tales medidas en su Derecho nacional, respetando al mismo tiempo el Derecho de la Unión, y establecer los requisitos de las exenciones previstas en el artículo 14, apartado 1, de la mencionada Directiva (véanse, por analogía, las sentencias de 2 de junio de 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, apartado 23, y de 2 de junio de 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, apartado 57).

44 No obstante, el Tribunal de Justicia ha declarado que el margen de apreciación reservado a los Estados miembros mediante una fórmula introductoria, como la que figura en el artículo 14, apartado 1, según la cual dichos Estados otorgarán las exenciones «en las condiciones que ellos establezcan para garantizar la franca y correcta aplicación de dichas exenciones y evitar cualquier fraude, evasión o abuso», no puede cuestionar el carácter incondicional de una obligación de exención (sentencia de 17 de julio de 2008, Flughafen Köln/Bonn, C-226/07, EU:C:2008:429, apartado 31).

45 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha declarado también que, en el ejercicio de la facultad de que disponen de establecer las condiciones a las que se supedita la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, de la Directiva 2003/96, los Estados miembros deben respetar los principios generales del Derecho que forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión, entre los cuales figura, en particular, el principio de proporcionalidad (sentencia de 2 de junio de 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, apartado 59).

46 Así, la negativa de las autoridades nacionales a eximir del impuesto especial productos energéticos, por el mero hecho de que no se cumplen determinados requisitos que deben ser respetados en virtud del Derecho nacional para obtener esa exención, sin que se compruebe, sobre la base de las pruebas aportadas, si se cumplen las exigencias de fondo necesarias para que esos productos energéticos sean utilizados para fines que den derecho a exención, va más allá de lo necesario para garantizar la franca y correcta aplicación de la mencionada exención y evitar cualquier fraude, evasión o abuso (véase, por analogía, la sentencia de 2 de junio de 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, apartado 62).

47 Pues bien, una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que supedita la aplicación de la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 al requisito de que el suministrador de combustible afectado disponga de una autorización para abastecer de carburante a los buques y cumplimente determinadas formalidades, es contrario a la

sistemática y a la finalidad de esta Directiva, ya que condiciona el derecho a esa exención al cumplimiento de requisitos formales sin relación con la utilización real de los productos energéticos de que se trata.

48 Por otra parte, tales requisitos no resultan necesarios en absoluto para garantizar la franca y correcta aplicación de la referida exención y evitar cualquier fraude, evasión o abuso.

49 Además, de los autos aportados al Tribunal de Justicia no resulta que los productos energéticos controvertidos en el litigio principal hayan sido utilizados para fines distintos de los previstos en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 o que su suministro se realizase con el fin de disfrutar de forma fraudulenta o abusiva de la mencionada exención.

50 Por el contrario, según la resolución de remisión, esos productos energéticos fueron utilizados para una navegación entre dos puertos marítimos de Estados miembros de la Unión.

51 Por tanto, una normativa como la controvertida en el litigio principal, que condiciona la aplicación de la exención prevista en el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 al cumplimiento de requisitos formales sin relación con la utilización real de los productos energéticos de que se trata ni tampoco con los requisitos materiales exigidos por esa disposición, desvirtúa el carácter incondicional de la obligación de eximir del impuesto prevista en la mencionada disposición y vulnera el principio de proporcionalidad.

52 En estas circunstancias, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que excluye la aplicación de la exención prevista en dicha disposición debido a que el suministro de productos energéticos a un buque se efectuó sin cumplir los requisitos formales previstos por esa normativa nacional, aun cuando ese suministro cumpla todas las condiciones de aplicación previstas en aquella disposición de la Directiva.

Costas

53 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) **El artículo 14, apartado 1, letra c), de 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 electricidad, debe interpretarse en el sentido de que la exención prevista en esta disposición es aplicable al carburante utilizado para hacer navegar a un buque, sin carga, desde un puerto de un Estado miembro, en el presente caso aquel en el que el buque fue construido, hasta un puerto de otro Estado miembro a fin de embarcar allí mercancías para su posterior transporte a un puerto de un tercer Estado miembro.**

2) **El artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa de un Estado miembro, como la controvertida en el litigio principal, que excluye la aplicación de la exención prevista en dicha disposición debido a que el suministro de productos energéticos a un buque se efectuó sin cumplir los requisitos formales previstos por esa normativa nacional, aun cuando ese suministro cumpla todas las condiciones de aplicación previstas en aquella disposición de la Directiva.**

Firmas