Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

13. juuli 2017*

Eelotsusetaotlus — Direktiiv 2003/96/EÜ — Energiatoodete ja elektrienergia maksustamine — Artikli 14 lõike 1 punkt c — Nende energiatoodete, mida tarnitakse kasutamiseks laeva mootorikütusena Euroopa Liidu territoriaalvetes sõitmiseks, ning laeva pardal toodetava elektrienergia maksust vabastamine — Kütus, mida kasutatakse selleks, et laev sõidaks kohast, kus ta ehitati, teise liikmesriigi sadamasse, et võtta seal peale esimene kaubanduslik last

Kohtuasjas C-151/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Lietuvos vyriausiasis administracinis teismase (Leedu kõrgeim halduskohus) 8. märtsi 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 14. märtsil 2016, menetluses

„Vakarų Baltijos laivų statykla“ UAB

versus

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president R. Silva de Lapuerta (ettekandja), kohtunikud E. Regan, A. Arabadjiev, C. G. Fernlund ja S. Rodin,

kohtujurist: J. Kokott,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Leedu valitsus, esindajad: D. Kriaučiūnas, K. Dieninis, R. Dzikovič ning D. Stepanienė,

— Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

— Euroopa Komisjon, esindajad: A. Steiblytė ja F. Tomat,

olles 2. märtsi 2017. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: leedu.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT 2003 L 283, lk 51; ELT eriväljaanne 09/01, lk 405), artikli 14 lõike 1 punkti c.

2 Taotlus on esitatud „Vakarų Baltijos laivų statykla“ UAB ja Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijosi (Leedu rahandusministeeriumi haldusalas tegutsev riiklik maksuinspektsioon, edaspidi „riiklik maksuinspektsioon“) vahelises vaidluses seoses aktsiisimaksu tagastamisest keeldumise otsusega.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 2003/96 põhjendustes 3–5 on ette nähtud:

„(3) Siseturu nõuetekohaseks toimimiseks ja ühenduse muu poliitika eesmärkide saavutamiseks on vaja ühenduse tasandil kehtestada suurema osa energiatoodete, sealhulgas elektrienergia, maagaasi ja kivisöe madalaim maksustamistase.

(4) Märkimisväärsed erinevused energia maksustamistasemete vahel liikmesriikides võivad kahjustada siseturu nõuetekohast toimimist.

(5) Liikmesriikide maksustamistasemete erinevusi saab vähendada, kehtestades ühenduse madalaima maksustamistaseme.“

4 Direktiivi artiklis 1 on sätestatud:

„Liikmesriigid kehtestavad energiatoodete ja elektrienergia maksud vastavalt käesolevale direktiivile.“

5 Direktiivi artikli 14 lõikes 1 on ette nähtud:

„Lisaks sellele, mis on [nõukogu 25. veebruari 1992. aasta direktiivi 92/12/EMÜ aktsiisiga maksustatava kauba üldise korralduse ja selle kauba valdamise, liikumise ning järelevalve kohta (EÜT 1992, L 76, lk 1; ELT eriväljaanne 09/01, lk 179)] üldsätetega ette nähtud maksustatavate toodete maksust vabastamise kohta, ja piiramata muude ühenduse sätete kohaldamist, peavad liikmesriigid maksust vabastama järgmisena loetletud tooted tingimustel, mille nad sätestavad selleks, et tagada maksuvabastuse nõuetekohane ja arusaadav kohaldamine ning ära hoida maksudest kõrvalehoidmist, maksustamise vältimist ja muid kuritarvitusi:

[…]

c) energiatooted, mida tarnitakse kasutamiseks laeva mootorikütusena ühenduse territoriaalvetes sõitmiseks (sealhulgas kalapüügiks), välja arvatud eraomanduses olevate lõbusõidulaevade jaoks, ning laeva pardal toodetav elektrienergia.

Käesolevas direktiivis käsitatakse eraomanduses oleva lõbusõidulaevana laeva, mida kasutab füüsiline või juriidiline isik selle omanikuna, rentnikuna või muul viisil mittekaubanduslikel eesmärkidel ja eesmärkidel, mis ei ole seotud reisijate või kaupade veoga ega teenuste osutamisega tasu eest või riigiasutuste huvides.“

Leedu õigus

6 Leedu õigusesse võeti direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud maksuvabastus üle põhikohtuasjale kohaldatavas redaktsioonis Leedu Vabariigi aktsiisiseaduse (Akcizų įstatymas, edaspidi „aktsiisiseadus“) artikli 43 lõike 1 punktiga 2.

7 Aktsiisiseaduse artikli 43 lõike 2 kohaselt pidi maksuvabastuse kohaldamise korra kehtestama valitsus või valitsuse määratud asutus.

8 Selle sätte alusel kiitis Leedu valitsus heaks eeskirja laevade ja õhusõidukite jaoks varude tarnimise kohta, samuti kütuse tarnimise kohta õhusõidukite valmistamiseks, remondiks, katsetamiseks, käigushoidmiseks ja hooldamiseks.

9 Selle eeskirja punkti 3 kohaselt peab isikul, kes tarnib laeva jaoks kütust, olema luba.

10 Nimetatud eeskirja punkti 10 teise lõigu kohaselt peavad isikul, kes on kohaldanud aktsiisiseaduse artikli 43 lõike 1 punkti 2 sätteid, olema dokumendid, mis tõendavad, et kaubatarne eesmärk võimaldab taotleda nende kaupade aktsiisist vabastamist.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

11 „Vakarų Baltijos laivų statykla“ on Leedu äriühing, kes muu hulgas tegeleb merelaevade ehitamisega.

12 Ta sõlmis 7. oktoobril 2009 lepingu kaubalaeva (edaspidi „kõnealune laev“) ehitamiseks Eesti äriühingule (edaspidi „klient“).

13 Selle lepingu raames ostis äriühing 80 600 liitrit kütust, mis valati otse kõnealuse laeva kütusepaakidesse, ning ta maksis sellelt kütuselt aktsiisi. Osa sellest kütusest kulutati laeva katsetamisel enne laeva tarnimist kliendile.

14 6. juuni 2013. aasta ametliku üleandmise ja vastuvõtmise aktiga andis „Vakarų Baltijos laivų statykla“ kliendile üle omandiõiguse, kõik muud õigused ja huvid laeva suhtes ja pardal olevad seadmed ja varud, sealhulgas 73 030 liitrit kütust, mis olid järele jäänud laeva katsetamisest enne laeva tarnimist.

15 Pärast laeva vastuvõtmist korraldas klient laeva liikumise nii, et laev sõitis ilma kaubandusliku lastita Klaipėda (Leedu) sadamast Stralsundi (Saksamaa) sadamasse, kus see võttis peale oma esimese lasti, mille laev vedas tasu eest Santanderi (Hispaania) sadamasse.

16 „Vakarų Baltijos laivų statykla“ esitas 22. juulil 2013 riiklikule maksuinspektsioonile taotluse, et talle makstaks tagasi aktsiis, mille ta oli maksnud kõnealusele laevale tarnitud kütusevarult, mille klient oli Leedu territooriumilt minema toimetanud.

17 Riiklik maksuinspektsioon keeldus 21. augusti 2013. aasta otsusega selle taotluse rahuldamisest põhjendusel, et kõnealust kütust kliendile tarnides ei täitnud „Vakarų Baltijos laivų statykla“ siseriikliku õiguse vormilistele ja sisulistele nõuetele vastavaid raamatupidamisdokumente ning tal ei olnud kohaldatava korra kohaselt välja antud litsentsi laevadele kütuse tarnimiseks.

18 Nimetatud otsuse peale esitatud kaebust läbi vaadates tühistas Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Leedu Vabariigi valitsuse haldusalas tegutsev maksuvaidluste komisjon) 28. novembri 2013. aasta otsusega riikliku maksuinspektsiooni otsuse aktsiisi tagastamisest keeldumise kohta peamiselt sel põhjusel, et keeldumine tugines vormilistele kaalutlustele.

19 Riiklik maksuinspektsioon esitas 28. novembri 2013. aasta otsuse peale kaebuse Vilniaus apygardos administracinis teismasesse (Vilniuse piirkondlik halduskohus, Leedu), kes rahuldas 9. detsembri 2014. aasta otsusega kaebuse.

20 „Vakarų Baltijos laivų statykla“ esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtusse apellatsioonkaebuse, paludes nimetatud kohtuotsus tühistada ja 28. novembri 2013. aasta otsus tühistamata jätta.

21 Neil asjaoludel otsustas Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Leedu kõrgeim halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et niisugustel asjaoludel nagu käesolevas asjas, kui energiatooteid tarnitakse kasutamiseks laevakütusena Euroopa Liidu territoriaalvetes sõitmiseks, et laev saaks omal jõul liikuda – ilma, et selle eest saadaks otsest tasu – kohast, kus ta ehitati, teise liikmesriigi sadamasse, et võtta seal peale esimene kaubanduslik last, ei saa seda energiatoote tarnet aktsiisiga maksustada?

2. Kas direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkt c takistab kohaldamast selliseid liikmesriigi siseriiklike õigusaktide sätteid, nagu on kohaldatavad käesolevas asjas ja mis välistavad nimetatud õigusnormis ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise juhul, kui energiatoote tarnega rikuti liikmesriigi kehtestatud tingimusi, ehkki see tarne vastab direktiivis 2003/96 ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise sisulistele tingimustele?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

22 Esimese küsimusega tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud maksuvabastus on kohaldatav kütusele, mida kasutatakse selleks, et laev saaks ilma lastita liikuda liikmesriigi sadamast – käesoleval juhul sellest sadamast, kus laev ehitati – teise liikmesriigi sadamasse, et võtta seal peale kaup, mis tuleb seejärel transportida kolmanda liikmesriigi sadamasse.

23 Nagu ilmneb direktiivi 2003/96 põhjendustest 3–5, on direktiivi eesmärk edendada siseturu nõuetekohast toimimist, ühtlustades liidu tasandil energiatoodete madalaima maksustamistaseme, et vähendada liikmesriikide poolt kohaldatavate energia maksustamise tasemete erinevusi.

24 Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb direktiivi 2003/96 maksuvabastuse kehtestavaid sätteid tõlgendada autonoomselt lähtuvalt nende sõnastusest ja direktiiviga taotletavate eesmärkide alusel (kohtuotsused, 1.12.2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika, ja 21.12.2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, ei avaldata, EU:C:2011:862, punkt 19).

25 Direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c sõnastusest tuleneb, et selles sättes ette nähtud maksuvabastus sõltub sellest, kas energiatoodet kasutatakse laeva mootorikütusena liidu territoriaalvetes sõitmiseks (vt analoogia alusel kohtuotsused, 10.11.2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punkt 20, ja 21.12.2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, ei avaldata, EU:C:2011:862, punkt 21).

26 Mis puudutab direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c kasutatud mõistet „sõitmine“, siis nähtub Euroopa Kohtu praktikast, et igasugune kaubanduslikul eesmärgil sõitmine kuulub selles sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamisalasse, ilma et tohiks teha vahet kõnealuse sõitmise eesmärkide

järgi (vt selle kohta kohtuotsused, 1.4.2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, C-389/02, EU:C:2004:214, punktid 23, 25 ja 29; 1.3.2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punkt 36, ja 10.11.2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punkt 16).

27 Seega eesmärk, miks laev liidu territoriaalvetes sõitis, ei oma maksuvabastuse kohaldamiseks tähtsust, kui tegemist on sõitmisega, mis hõlmab teenuste osutamist tasu eest (vt analoogia alusel kohtuotsused, 1.3.2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punkt 37, ja 10.11.2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punkt 17).

28 Selles suhtes täpsustas Euroopa Kohus, et mõiste „sõitmine“ nõuab, et teenuste osutamine tasu eest oleks laeva liikumisega lahutamatult seotud (vt selle kohta kohtuotsused, 1.3.2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punkt 40, ja 10.11.2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punkt 18).

29 Direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c teises lõigus kasutatud väljendist „mis ei ole seotud reisijate või kaupade veoga ega teenuste osutamisega tasu eest“ nähtub, et artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud maksuvabastuse kohaldamisalasse kuuluva sõitmisega peetakse silmas, et laeva kasutamine on otseselt seotud tasu eest teenuse osutamisega (vt analoogia alusel kohtuotsus, 1.12.2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punkt 21).

30 Järelikult ei saa laevasõitu, mis ei ole otseselt seotud tasu eest teenuse osutamisega, pidada laeva kasutamiseks kaubanduslikul eesmärgil selle sätte alusel ja tähenduses ning see ei kuulu niisiis selles sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamisalasse (vt analoogia alusel kohtuotsus, 1.12.2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punkt 27).

31 Mis puudutab direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c osutatud mõistet „[liidu] territoriaalveed“, siis sellele vastavad kõik veed, mida saavad kasutada kõik merelaevad, sealhulgas suurima veeväljasurvega merelaevad, mis on sobivad territoriaalvetes kaubandusliku meresõidu teostamiseks (vt analoogia alusel kohtuotsus, 1.3.2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punkt 32).

32 Pealegi tuleneb direktiivi 2003/96 eesmärgist, mille kohaselt liikmesriigid maksustavad energiatooteid, et sellega ei nähta ette üldist laadi maksuvabastuse kehtestamist (kohtuotsused, 1.12.2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punkt 23, ja 21.12.2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, ei avaldata, EU:C:2011:862, punkt 23).

33 Konkreetselt on direktiivi artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud maksuvabastuse eesmärk lihtsustada liidusisest kaubandust, eelkõige nende kaupade ja teenuste vaba liikumist, mis toimub liidu territoriaalvetes. Liidu seadusandja soovis selle maksuvabastusega aidata kaasa transpordiettevõtjate või muude territoriaalvesi kasutavate ettevõtjate tegutsemisele kohaldatavate teatavate maksustamistingimuste võrdsusele (vt analoogia alusel kohtuotsus, 1.3.2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punktid 24 ja 25).

34 Selles kontekstis selgub direktiivi 2003/96 põhjendusest 23, et maksuvabastuse alus on võetud rahvusvaheliste kohustuste järgimine ja liidu ettevõtjate konkurentsivõime säilitamine (vt analoogia alusel kohtuotsus, 1.12.2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punkt 24).

35 Mis puudutab põhikohtuasja, siis tuleb esiteks märkida, et laeva liikumine Klaipėda sadamast Stralsundi sadamasse on esimene vajalik ja oluline etapp kaubanduslikuks laevasõiduks, kuna selle liikumise ainus eesmärk oli võtta viimati nimetatud sadamas peale kaup, et see seejärel Santanderi sadamasse transportida, ning ilma selle liikumiseta ei oleks kaupade transporditeenust saadud osutada.

36 Järelikult tuleb sellist eelmises punktis viidatud liikumist pidada laevasõiduks, mis on otseselt seotud tasulise teenuse osutamisega, käesoleval juhul kaupade transpordi teenusega, mistõttu kütust, mida kasutati selleks, et laev saaks liikuda, kasutati „sõitmiseks“ direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tähenduses.

37 Vastupidine tõlgendus läheks vastuollu selle direktiiviga taotletud eesmärgiga, kuna energiatoodete maksustamine sellises olukorras, nagu on kõne all põhikohtuasjas, võiks nimelt kahjustada siseturu toimimist ja liidu ettevõtjate konkurentsivõime säilitamist.

38 Teiseks kasutati põhikohtuasjas kõne all olevat kütust sõitmiseks „liidu territoriaalvetes“ selle sätte tähenduses, kuna see võimaldas merelaeval sõita Leedus asuvat sadamast Saksamaal asuvasse sadamasse.

39 Järelikult on selline laevasõit, nagu on kõne all põhikohtuasjas, „[liidu] territoriaalvetes sõitmine“ direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tähenduses.

40 Neil asjaoludel tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud maksuvabastus on kohaldatav kütusele, mida kasutatakse selleks, et laev saaks ilma lastita liikuda liikmesriigi sadamast – käesoleval juhul sellest sadamast, kus laev ehitati – teise liikmesriigi sadamasse, et võtta seal peale kaup, mis tuleb seejärel transportida kolmanda liikmesriigi sadamasse.

Teine küsimus

41 Teise küsimusega tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis välistavad nimetatud sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise juhul, kui energiatoote tarne puhul ei järgitud nendes õigusnormides ette nähtud vorminõudeid, ehkki see tarne vastab nimetatud sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise kõikidele tingimustele.

42 Sellega seoses tuleb meenutada, et nii direktiivi 2003/96 üldine ülesehitus kui ka eesmärk põhineb sellel, et energiatooteid maksustatakse vastavalt nende tegelikule kasutusele (kohtuotsus, 2.6.2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, punkt 33).

43 Kuna direktiivis 2003/96 ei ole täpsustatud, milline peaks olema kütuse sõitmiseks kasutamise kontrollimehhanism, ega ka seda, millised peaksid olema meetmed, et vältida maksupettusi seoses kütuse müügiga, võivad liikmesriigid ise ette näha kooskõlas liidu õigusega sellised mehhanismid ja meetmed enda siseriiklikus õiguses ning määrata kindlaks direktiivi artikli 14 lõikes 1 ette nähtud maksuvabastuste tingimused (vt analoogia alusel kohtuotsused, 2.6.2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, punkt 23, ja 2.6.2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punkt 57).

44 Sellegipoolest on Euroopa Kohus asunud seisukohale, et selle maksuvabastuse kohustuse kategoorilisust ei saa sugugi mõjutada see, kui suur kaalutlusõigus on antud liikmesriikidele sellise artikli 14 lõike 1 sissejuhatava osa sõnastusega, mille kohaselt liikmesriigid võimaldavad maksuvabastusi „tingimustel, mille nad sätestavad selleks, et tagada maksuvabastuse nõuetekohane ja arusaadav kohaldamine ning ära hoida maksudest kõrvalehoidmist, maksustamise vältimist ja muid kuritarvitusi“ (kohtuotsus, 17.7.2008, Flughafen Köln/Bonn, C-226/07, EU:C:2008:429, punkt 31).

45 Peale selle on Euroopa Kohus samuti otsustanud, et liikmesriigid peavad direktiivi 2003/96 artikli 14 lõikes 1 sätestatud maksuvabastuse saamise tingimuste kehtestamisel järgima õiguse üldpõhimõtteid, mis on osa liidu õiguskorrast ja mille hulka kuulub eelkõige proportsionaalsuse põhimõte (kohtuotsus, 2.6.2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punkt 59).

46 Järelikult läheb liikmesriigi ametiasutuste keeldumine vabastada aktsiisist energiatooted pelgalt seetõttu, et ei ole järgitud teatud liikmesriigi õiguse kohaseid tingimusi, mida peab täitma selle maksuvabastuse saamiseks, ilma et tõendite põhjal kontrollitaks, kas nõutud sisulised tingimused, et neid energiatooteid kasutataks eesmärgil, mis annab õiguse maksuvabastusele, on täidetud, kaugemale sellest, mis on

vajalik, et tagada maksuvabastuse nõuetekohane ja arusaadav kohaldamine ning hoida ära maksudest kõrvalehoidmist, maksustamise vältimist ja muid kuritarvitusi (vt analoogia alusel kohtuotsus, 2.6.2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punkt 62).

47 Sellised liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis seavad direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise tingimuseks, et kõnealuse kütuse tarnijal on litsents, mis lubaks tal kütust laevadele tarnida, ning et ta järgib teatud vorminõudeid, on vastuolus nimetatud direktiivi üldise ülesehituse ja eesmärgiga, kuna see seab maksuvabastuse õiguse sõltuvusse vorminõuete järgimisest, millel ei ole seost kõnealuste energiatoodete tegeliku kasutusega.

48 Pealegi ei näi sellised tingimused olevat kuidagi vajalikud selleks, et tagada maksuvabastuse nõuetekohane ja arusaadav kohaldamine ning hoida ära maksudest kõrvalehoidmist, maksustamise vältimist ja muid kuritarvitusi.

49 Lisaks sellele ei selgu Euroopa Kohtule esitatud toimikust, et põhikohtuasjas kõne all olevaid energiatooteid kasutati muudel kui direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud eesmärkidel või et nende tarnimine toimus kavatsusega saada maksuvabastust pettuse või kuritarvituse eesmärgil.

50 Vastupidi, eelotsusetaotluse kohaselt kasutati neid energiatooteid liidu liikmesriikide meresadamate vahel sõitmiseks.

51 Järelikult seavad sellised õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis seavad direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punktis c ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise sõltuvusse vorminõuete järgimisest, millel ei ole seost kõnealuste energiatoodete tegeliku kasutamisega ega ka selle sättega nõutud sisuliste tingimustega, kahtluse alla selles sättes ette nähtud maksuvabastuse kohustuse kategoorilisuse ning rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet.

52 Neil asjaoludel tuleb teisele küsimusele vastata, direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis välistavad nimetatud sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise juhul, kui energiatoodete tarne puhul ei järgitud nendes õigusnormides ette nähtud vorminõudeid, ehkki see tarne vastab nimetatud sättes ette nähtud kõikidele maksuvabastuse kohaldamise tingimustele.

Kohtukulud

53 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. **Nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik) artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et selles sättes ette nähtud maksuvabastus on kohaldatav kütusele, mida kasutatakse selleks, et laev saaks ilma lastita liikuda liikmesriigi sadamast – käesoleval juhul sellest sadamast, kus laev ehitati – teise liikmesriigi sadamasse, et võtta seal peale kaup, mis tuleb seejärel transportida kolmanda liikmesriigi sadamasse.**

2. **Direktiivi 2003/96 artikli 14 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis välistavad nimetatud sättes ette nähtud maksuvabastuse kohaldamise juhul, kui energiatoodete tarne puhul ei järgitud nendes õigusnormides ette nähtud vorminõudeid, ehkki see tarne vastab nimetatud sättes ette nähtud kõikidele maksuvabastuse kohaldamise tingimustele.**

Allkirjad