Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

13. Juli 2017 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Richtlinie 2003/96/EG — Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom — Art. 14 Abs. 1 Buchst. c — Steuerbefreiung von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff oder Heizstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der Europäischen Union und zur Erzeugung elektrischen Stroms an Bord von Schiffen — Für ein Schiff verwendeter Kraftstoff, um von dem Ort, an dem es gebaut wurde, zum Hafen eines anderen Mitgliedstaats zu fahren, um dort seine erste gewerbliche Fracht zu laden“

In der Rechtssache C-151/16

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht, Litauen) mit Entscheidung vom 8. März 2016, beim Gerichtshof eingegangen am 14. März 2016, in dem Verfahren

„Vakarų Baltijos laivų statykla“ UAB

gegen

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin R. Silva de Lapuerta (Berichterstatterin) sowie der Richter E. Regan, A. Arabadjiev, C. G. Fernlund und S. Rodin,

Generalanwältin: J. Kokott,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der litauischen Regierung, vertreten durch D. Kriaučiūnas, K. Dieninis, R. Dzikovič und D. Stepanienė als Bevollmächtigte,

— der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Steiblytė und F. Tomat als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Litauisch.

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 2. März 2017

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. 2003, L 283, S. 51).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der „Vakarų Baltijos laivų statykla“ UAB und der Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Staatliche Steuerinspektion beim Finanzministerium der Republik Litauen, im Folgenden: staatliche Steuerinspektion) über einen Bescheid, mit dem die Erstattung von Verbrauchsteuern abgelehnt wurde.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 Die Erwägungsgründe 3 bis 5 der Richtlinie 2003/96 lauten:

„(3) Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Erreichung der Ziele der anderen Gemeinschaftspolitiken erfordern die Festsetzung von gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträgen für die meisten Energieerzeugnisse einschließlich elektrischen Stroms, Erdgas und Kohle.

(4) Erhebliche Abweichungen zwischen den von den einzelnen Mitgliedstaaten vorgeschriebenen nationalen Energiesteuerbeträgen könnten sich als abträglich für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes erweisen.

(5) Durch die Festsetzung angemessener gemeinschaftlicher Mindeststeuerbeträge lassen sich die derzeit bestehenden Unterschiede bei den nationalen Steuersätzen möglicherweise verringern.“

4 Art. 1 dieser Richtlinie bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten erheben nach Maßgabe dieser Richtlinie Steuern auf Energieerzeugnisse und elektrischen Strom.“

5 Art. 14 Abs. 1 dieser Richtlinie lautet:

„Über die allgemeinen Vorschriften für die steuerbefreite Verwendung steuerpflichtiger Erzeugnisse gemäß der Richtlinie 92/12/EWG [des Rates vom 25. Februar 1992 über das allgemeine System, den Besitz, die Beförderung und die Kontrolle verbrauchsteuerpflichtiger Waren (ABl. 1992, L 76, S. 1)] hinaus und unbeschadet anderer Gemeinschaftsvorschriften befreien die Mitgliedstaaten unter den Voraussetzungen, die sie zur Sicherstellung der korrekten und einfachen Anwendung solcher Befreiungen und zur Verhinderung von Steuerhinterziehung und -vermeidung oder Missbrauch festlegen, die nachstehenden Erzeugnisse von der Steuer:

…

c) Lieferungen von Energieerzeugnissen zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der Gemeinschaft (einschließlich des Fischfangs), mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt, und an Bord von Schiffen erzeugter elektrischer Strom.

Im Sinne dieser Richtlinie ist unter der ‚privaten nichtgewerblichen Schifffahrt' zu verstehen, dass das Wasserfahrzeug von seinem Eigentümer oder der durch Anmietung oder aus sonstigen Gründen nutzungsberechtigten natürlichen oder juristischen Person für andere als kommerzielle Zwecke und insbesondere nicht für die entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen oder für behördliche Zwecke genutzt wird."

Litauisches Recht

6 Die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 vorgesehene Befreiung wird durch Art. 43 Abs. 1 Nr. 2 des Akcizų įstatymas (Verbrauchsteuergesetz der Republik Litauen) in seiner im Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung (im Folgenden: Verbrauchsteuergesetz) ins litauische Recht umgesetzt.

7 Der Erlass von Durchführungsvorschriften für die Anwendung dieser Befreiung obliegt nach Art. 43 Abs. 2 des Verbrauchsteuergesetzes der Regierung oder einer von ihr ermächtigten Einrichtung.

8 Gemäß dieser Ermächtigungsgrundlage erließ die litauische Regierung eine Regelung über die Lieferung von Waren zur Versorgung von Schiffen und Luftfahrzeugen und über Kraftstoff zur Herstellung, Instandsetzung, Prüfung, Nutzung und Instandhaltung von Luftfahrzeugen.

9 Nach Nr. 3 dieser Regelung benötigen Personen, die Kraftstoff für ein Schiff liefern, eine Zulassung.

10 Nach Nr. 10 Abs. 2 dieser Regelung müssen Personen, die Art. 43 Abs. 1 Nr. 2 des Verbrauchsteuergesetzes in Anspruch genommen haben, Unterlagen zum Nachweis darüber bereithalten, dass die Lieferung nach ihrem bestimmungsgemäßen Zweck für einen Antrag auf Befreiung von der Verbrauchsteuer in Frage kommt.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

11 „Vakarų Baltijos laivų statykla" ist ein litauisches Unternehmen, das u. a. den Bau von Seeschiffen betreibt.

12 Am 7. Oktober 2009 schloss dieses Unternehmen einen Vertrag über den Bau eines Frachters (im Folgenden: in Rede stehendes Schiff) für eine estnische Gesellschaft (im Folgenden: Kundin).

13 Im Rahmen dieses Vertrags erwarb das Unternehmen 80 600 Liter Kraftstoff, die direkt in die Tanks des in Rede stehenden Schiffes eingefüllt wurden, und führte die entsprechende Verbrauchsteuer ab. Ein Teil dieses Kraftstoffs wurde für das Testen des Schiffes vor der Lieferung an die Kundin verbraucht.

14 Mit förmlicher Übertragungs- und Übergabeerklärung vom 6. Juni 2013 übertrug „Vakarų Baltijos laivų statykla" das Eigentum und sämtliche Rechte und Beteiligungen am in Rede stehenden Schiff sowie an an Bord befindlicher Ausrüstung und Reserven, darunter die beim Testen vor der Lieferung nicht verbrauchten 73 030 Liter Kraftstoff, auf die Kundin.

15 Nach der Übergabe des Schiffes ließ die Kundin das Schiff unbeladen vom Hafen von Klaipėda (Litauen) zum Hafen von Stralsund (Deutschland) fahren, wo es seine erste gewerbliche Ladung aufnahm, die es dann entgeltlich zum Hafen von Santander (Spanien) beförderte.

16 Am 22. Juli 2013 beantragte „Vakarų Baltijos laivų statykla“ bei der staatlichen Steuerinspektion die Erstattung der Verbrauchsteuer auf den in die Tanks des in Rede stehenden Schiffes eingefüllten und von der Kundin aus Litauen ausgeführten Kraftstoff.

17 Mit Bescheid vom 21. August 2013 lehnte die staatliche Steuerinspektion diesen Antrag mit der Begründung ab, „Vakarų Baltijos laivų statykla“ habe bei der Lieferung des Kraftstoffs an die Kundin die Buchungsunterlagen nicht entsprechend den formellen und materiellen Voraussetzungen des nationalen Rechts ausgefüllt und besitze keine gemäß dem einschlägigen Verfahren erteilte Lizenz zur Lieferung von Kraftstoff für Schiffe.

18 Der mit der Beschwerde gegen diesen Bescheid befasste Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Ausschuss für Steuerstreitigkeiten bei der Regierung der Republik Litauen) hob den Bescheid, mit dem die staatliche Steuerinspektion die Erstattung der Verbrauchsteuer abgelehnt hatte, mit Beschluss vom 28. November 2013 hauptsächlich mit der Begründung auf, die Ablehnung beruhe auf formalen Erwägungen.

19 Gegen diesen Beschluss erhob die staatliche Steuerinspektion am 28. November 2013 Nichtigkeitsklage beim Vilniaus apygardos administracinis teismas (Regionales Verwaltungsgericht Vilnius, Litauen), das dieser Klage mit Urteil vom 9. Dezember 2014 stattgab.

20 „Vakarų Baltijos laivų statykla“ legte beim vorlegenden Gericht ein Rechtsmittel ein, mit dem sie die Aufhebung dieses Urteils und die Aufrechterhaltung des Beschlusses vom 28. November 2013 begehrt.

21 Unter diesen Umständen hat das Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Oberstes Verwaltungsgericht, Litauen) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dahin auszulegen, dass Verbrauchsteuer auf Lieferungen von Energieerzeugnissen unter Umständen wie denen des vorliegenden Falles nicht erhoben werden darf, also wenn die Energieerzeugnisse als Kraftstoff für ein Schiff zur Verwendung für die Schifffahrt in den Meeresgewässern der Union mit dem Ziel geliefert werden, das Schiff – ohne dass damit unmittelbar eine Gegenleistung verbunden wäre – aus eigener Kraft von dem Ort, an dem es gebaut wurde, zu einem Hafen in einem anderen Mitgliedstaat fahren zu lassen, damit es dort seine erste gewerbliche Fracht aufnimmt?

2. Steht Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten wie den im vorliegenden Fall einschlägigen entgegen, die die Gewährung der in der genannten Bestimmung vorgesehenen Steuerbefreiung ausschließen, wenn bei der Lieferung von Energieerzeugnissen die vom Mitgliedstaat festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind, obwohl die wesentlichen Voraussetzungen für die Anwendung der Befreiung nach Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 vorliegen?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

22 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dahin auszulegen ist, dass die dort vorgesehene Befreiung auf Kraftstoff anzuwenden ist, der dazu verwendet wird, ein unbeladenes Schiff vom Hafen eines Mitgliedstaats – wo das Schiff gebaut wurde – zum Hafen eines anderen Mitgliedstaats fahren zu lassen, um dort Waren für die Beförderung zum Hafen eines dritten Mitgliedstaats zu laden.

23 Die Richtlinie 2003/96 soll nach ihren Erwägungsgründen 3 bis 5 das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts fördern, indem sie auf Unionsebene die Mindeststeuerbeträge für Energieerzeugnisse harmonisiert, um die Unterschiede bei den von den einzelnen Mitgliedstaaten vorgeschriebenen nationalen Energiesteuersätzen zu verringern.

24 Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind die in der Richtlinie 2003/96 vorgesehenen Bestimmungen über die Befreiungen unter Berücksichtigung ihres Wortlauts und der mit dieser Richtlinie verfolgten Ziele autonom auszulegen (Urteile vom 1. Dezember 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, Rn. 19 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 21. Dezember 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nicht veröffentlicht, EU:C:2011:862, Rn. 19).

25 Nach dem Wortlaut von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 setzt die dort vorgesehene Befreiung voraus, dass die Energieerzeugnisse als Kraftstoff für die Schifffahrt in Meeresgewässern der Union verwendet werden (vgl. entsprechend Urteile vom 10. November 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, Rn. 20, und vom 21. Dezember 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nicht veröffentlicht, EU:C:2011:862, Rn. 21).

26 Was den Begriff „Schifffahrt“ in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 angeht, fällt nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs jede Schifffahrt zu kommerziellen Zwecken in den Anwendungsbereich der in dieser Vorschrift vorgesehenen Befreiung, unabhängig vom Zweck dieser Schifffahrt (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 1. April 2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, C-389/02, EU:C:2004:214, Rn. 23, 25 und 29, vom 1. März 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, Rn. 36, und vom 10. November 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, Rn. 16).

27 Somit kommt es für die Anwendung dieser Befreiung nicht auf den Zweck der von einem Schiff in Meeresgewässern der Union durchgeführten Fahrt an, solange die Schifffahrt eine entgeltliche Dienstleistung umfasst (vgl. entsprechend Urteile vom 1. März 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, Rn. 37, und vom 10. November 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, Rn. 17).

28 Hierzu hat der Gerichtshof ausgeführt, dass der Begriff „Schifffahrt“ verlangt, dass die entgeltliche Dienstleistung unmittelbar mit der Fahrt des Schiffes zusammenhängt (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 1. März 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, Rn. 40, und vom 10. November 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, Rn. 18).

29 Dem Ausdruck „nicht für die entgeltliche Beförderung von Passagieren oder Waren oder für die entgeltliche Erbringung von Dienstleistungen“ in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c Unterabs. 2 der Richtlinie 2003/96 ist zu entnehmen, dass bei der Schifffahrt, die unter die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c genannte Befreiung fällt, Verwendungen gemeint sind, bei denen ein Schiff unmittelbar der entgeltlichen Erbringung von Dienstleistungen dient (vgl. entsprechend Urteil vom 1. Dezember 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, Rn. 21).

30 Folglich können Schifffahrttätigkeiten, die nicht unmittelbar der entgeltlichen Erbringung einer Dienstleistung dienen, nicht der Verwendung eines Schiffes für kommerzielle Zwecke im Sinne und für die Zwecke der Anwendung dieser Vorschrift gleichgestellt werden und fallen somit nicht unter diese Befreiung (vgl. entsprechend Urteil vom 1. Dezember 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, Rn. 27).

31 Der Begriff „Meeresgewässer der [Union]“ in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 wiederum bezieht sich auf alle Gewässer, die von sämtlichen für den gewerblichen Seeverkehr tauglichen Seeschiffen einschließlich derjenigen mit der größten Kapazität befahren werden können (vgl. entsprechend Urteil vom 1. März 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, Rn. 32).

32 Außerdem folgt aus dem Ziel der Richtlinie 2003/96, das darin besteht, dass Mitgliedstaaten Energieerzeugnisse besteuern, dass diese Richtlinie keine allgemeinen Steuerbefreiungen einführen will (Urteile vom 1. Dezember 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, Rn. 23, und vom 21. Dezember 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nicht veröffentlicht, EU:C:2011:862, Rn. 23).

33 Insbesondere wird mit der in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c dieser Richtlinie vorgesehenen Befreiung bezweckt, den Handelsverkehr innerhalb der Union, insbesondere den Warenverkehr und den freien Dienstleistungsverkehr, die in den Gewässern der Union stattfinden können, zu fördern. Mit dieser Steuerbefreiung wollte der Unionsgesetzgeber auf die Gleichheit bestimmter steuerlicher Bedingungen hinwirken, die für die Tätigkeit von Transport- oder anderen Dienstleistungsunternehmen gelten, die diese Gewässer befahren (vgl. entsprechend Urteil vom 1. März 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, Rn. 24 und 25).

34 In diesem Kontext geht aus dem 23. Erwägungsgrund der Richtlinie 2003/96 hervor, dass dieser Befreiung die Einhaltung bestehender internationaler Verpflichtungen und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der Union zugrunde liegen (vgl. entsprechend Urteil vom 1. Dezember 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, Rn. 24).

35 Im Ausgangsrechtsstreit stellte die Fahrt des Schiffes vom Hafen von Klaipėda zum Hafen von Stralsund den ersten notwendigen und unverzichtbaren Schritt für eine Schifffahrt zu kommerziellen Zwecken dar, da das einzige Ziel dieser Fahrt darin bestand, im Hafen von Stralsund Waren für die Beförderung zum Hafen von Santander zu laden und da ohne diese Fahrt diese Warenbeförderungsdienstleistung nicht hätte erbracht werden können.

36 Somit ist eine Fahrt wie die in der vorigen Randnummer angesprochene als eine Schifffahrt anzusehen, die unmittelbar der entgeltlichen Erbringung einer Dienstleistung dient, in diesem Fall der Beförderung von Waren, weshalb der Kraftstoff, den das Schiff für die Durchführung dieser Fahrt verbraucht hat, für eine „Schifffahrt“ im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 genutzt wurde.

37 Eine gegenteilige Auslegung würde den mit dieser Richtlinie verfolgten Zwecken und Zielen zuwiderlaufen, da die Besteuerung der Energieerzeugnisse in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren fraglichen u. a. dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der Union schaden könnte.

38 Auch wurde der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Kraftstoff für eine Schifffahrt „in Meeresgewässern der [Union]“ im Sinne dieser Vorschrift verwendet, da er einem Seeschiff die Fahrt von einem Hafen in Litauen zu einem Hafen in Deutschland ermöglicht hat.

39 Eine Schifffahrt wie die im Ausgangsverfahren gegenständliche stellt demnach eine „Schifffahrt in Meeresgewässern der [Union]“ im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dar.

40 Somit ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dahin auszulegen ist, dass die dort vorgesehene Befreiung auf Kraftstoff anzuwenden ist, der dazu verwendet wird, ein unbeladenes Schiff vom Hafen eines Mitgliedstaats – wo das Schiff gebaut wurde – zum Hafen eines anderen Mitgliedstaats fahren zu lassen, um dort Waren für die Beförderung zum Hafen eines dritten Mitgliedstaats zu laden.

Zur zweiten Frage

41 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dahin auszulegen ist, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats wie der im Ausgangsverfahren streitigen entgegensteht, wonach die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehene

Befreiung ausgeschlossen ist, weil die Lieferung von Energieerzeugnissen für ein Schiff die formellen Anforderungen dieser Regelung nicht erfüllt hat, obwohl sämtliche von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind.

42 Sowohl die Systematik als auch der Zweck der Richtlinie 2003/96 beruhen auf dem Grundsatz, dass Energieerzeugnisse nach ihrer tatsächlichen Verwendung besteuert werden (Urteil vom 2. Juni 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, Rn. 33).

43 Da die Richtlinie 2003/96 weder einen bestimmten Mechanismus zur Kontrolle der Verwendung des für die Schifffahrt bestimmten Kraftstoffs oder Heizstoffs noch Maßnahmen zur Bekämpfung der mit dem Verkauf von Kraftstoff oder Heizstoff verbundenen Steuerhinterziehung vorsieht, obliegt es den Mitgliedstaaten, in ihrem nationalen Recht unter Beachtung des Unionsrechts solche Mechanismen und Maßnahmen vorzusehen sowie die Voraussetzungen für die in Art. 14 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten Befreiungen festzulegen (vgl. entsprechend Urteile vom 2. Juni 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, Rn. 23, und vom 2. Juni 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, Rn. 57).

44 Doch hat der Gerichtshof entschieden, dass die Unbedingtheit einer Verpflichtung zur Steuerbefreiung keineswegs dadurch in Frage gestellt wird, dass den Mitgliedstaaten in einem ersten Halbsatz wie dem in Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 2003/96 ein Gestaltungsspielraum eingeräumt wird, wonach die Befreiungen von den Mitgliedstaaten „unter den Voraussetzungen [gewährt werden], die sie zur Sicherstellung der korrekten und einfachen Anwendung solcher Befreiungen und zur Verhinderung von Steuerhinterziehung und -vermeidung oder Missbrauch festlegen“ (Urteil vom 17. Juli 2008, Flughafen Köln/Bonn, C-226/07, EU:C:2008:429, Rn. 31).

45 Im Übrigen hat der Gerichtshof befunden, dass die Mitgliedstaaten bei der Ausübung der Befugnis, über die sie zur Festlegung der Voraussetzungen verfügen, denen die Befreiung nach Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 2003/96 unterliegt, die allgemeinen Rechtsgrundsätze beachten müssen, die Bestandteil der Rechtsordnung der Union sind und zu denen u. a. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zählt (Urteil vom 2. Juni 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, Rn. 59).

46 Demnach geht die Versagung der Verbrauchsteuerbefreiung für Energieerzeugnisse durch die nationalen Behörden allein deshalb, weil bestimmte nach nationalem Recht zu erfüllende Voraussetzungen für diese Befreiung nicht beachtet wurden, ohne dass auf der Grundlage der vorgelegten Nachweise überprüft wird, ob die verlangten materiellen Anforderungen für die Verwendung dieser Energieerzeugnisse zu Zwecken, die einen Anspruch auf Befreiung begründen, erfüllt sind, über das hinaus, was erforderlich ist, um eine korrekte und einfache Anwendung dieser Befreiung sicherzustellen und Steuerhinterziehung und -vermeidung oder Missbrauch zu verhindern (vgl. entsprechend Urteil vom 2. Juni 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, Rn. 62).

47 Eine nationale Regelung wie die im Ausgangsverfahren streitige, wonach die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 vorgesehene Befreiung von der Bedingung abhängig ist, dass der betreffende Kraftstofflieferant eine Lizenz zur Lieferung von Kraftstoff für Schiffe besitzt und bestimmte Formalitäten erfüllt, läuft der Systematik und dem Zweck dieser Richtlinie zuwider, weil sie das Recht auf diese Befreiung von der Erfüllung formeller Voraussetzungen abhängig macht, die nichts mit der tatsächlichen Verwendung der betreffenden Energieerzeugnisse zu tun haben.

48 Im Übrigen sind solche Voraussetzungen nicht erforderlich, um eine korrekte und einfache Anwendung dieser Befreiungen sicherzustellen und Steuerhinterziehung und -vermeidung oder Missbrauch zu verhindern.

49 Auch geht aus der dem Gerichtshof vorliegenden Akte nicht hervor, dass die im Ausgangsverfahren betroffenen Energieerzeugnisse für andere als die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 vorgesehenen Zwecke verwendet wurden oder dass mit ihrer Lieferung eine betrügerische oder missbräuchliche Inanspruchnahme dieser Befreiung bezweckt wurde.

50 Vielmehr wurden diese Energieerzeugnisse der Vorlageentscheidung zufolge für die Schifffahrt zwischen Seehäfen von Mitgliedstaaten der Union verwendet.

51 Deshalb stellt eine Regelung wie die im Ausgangsverfahren fragliche, wonach die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 vorgesehene Befreiung von der Erfüllung formeller Anforderungen abhängig ist, die weder etwas mit der tatsächlichen Verwendung der betreffenden Energieerzeugnisse noch mit den in dieser Richtlinienbestimmung festgelegten materiellen Voraussetzungen zu tun haben, die Unbedingtheit der von dieser Vorschrift vorgeschriebenen Verpflichtung zur Steuerbefreiung in Frage und verstößt gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

52 Somit ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 14 Abs.1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 dahin auszulegen ist, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats wie der im Ausgangsverfahren streitigen entgegensteht, wonach die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehene Befreiung ausgeschlossen ist, weil die Lieferung von Energieerzeugnissen für ein Schiff die formellen Anforderungen dieser Regelung nicht erfüllt hat, obwohl sämtliche von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind.

Kosten

53 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom ist dahin auszulegen, dass die dort vorgesehene Befreiung auf Kraftstoff anzuwenden ist, der dazu verwendet wird, ein unbeladenes Schiff vom Hafen eines Mitgliedstaats – wo das Schiff gebaut wurde – zum Hafen eines anderen Mitgliedstaats fahren zu lassen, um dort Waren für die Beförderung zum Hafen eines dritten Mitgliedstaats zu laden.**

2. **Art. 14 Abs. 1 Buchst. c der Richtlinie 2003/96 ist dahin auszulegen, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats wie der im Ausgangsverfahren streitigen entgegensteht, wonach die in Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehene Befreiung ausgeschlossen ist, weil die Lieferung von Energieerzeugnissen für ein Schiff die formellen Anforderungen dieser Regelung nicht erfüllt hat, obwohl sämtliche von Art. 14 Abs. 1 Buchst. c vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind.**

Unterschriften