Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

13 iulie 2017*

„Trimitere preliminară — Directiva 2003/96/CE — Impozitarea produselor energetice și a electricității — Articolul 14 alineatul (1) litera (c) — Scutirea produselor energetice utilizate drept combustibil pentru navigația pe apele Uniunii Europene și pentru producerea de electricitate la bordul ambarcațiunilor — Combustibil utilizat de o navă pentru a naviga din locul în care a fost construită până într-un port din alt stat membru pentru a prelua de acolo prima sa încărcătură comercială”

În cauza C-151/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Curtea Administrativă Supremă, Lituania), prin decizia din 8 martie 2016, primită de Curte la 14 martie 2016, în procedura

„Vakarų Baltijos laivų statykla” UAB

împotriva

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta (raportor), președinte de cameră, și domnii E. Regan, A. Arabadjiev, C. G. Fernlund și S. Rodin, judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru guvernul lituanian, de D. Kriaučiūnas, de K. Dieninis, de R. Dzikovič și de D. Stepanienė, în calitate de agenți;

— pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de A. Steiblytė și de F. Tomat, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 2 martie 2017,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: lituaniana.

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO 2003, L 283, p. 51, Ediție specială, 09/vol. 2, p. 98).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între „Vakarų Baltijos laivų statykla” UAB, pe de o parte, și Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Inspecția Națională Fiscală din subordinea Ministerului Finanțelor din Republica Lituania, denumită în continuare „Inspecția Națională Fiscală”), pe de altă parte, în legătură cu o decizie prin care s-a refuzat rambursarea accizei.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentele (3)-(5) ale Directivei 2003/96 au următorul cuprins:

„(3) Buna funcționare a pieței interne și realizarea obiectivelor celorlalte politici comunitare necesită stabilirea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare la majoritatea produselor energetice, inclusiv electricitate, gaze naturale și cărbune.

(4) Diferențele apreciabile între ratele naționale de impozitare a energiei aplicate de statele membre ar putea afecta buna funcționare a pieței interne.

(5) Fixarea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare corespunzătoare poate permite reducerea diferențelor actuale între ratele naționale de impozitare.”

4 Articolul 1 din această directivă prevede:

„Statele membre impozitează produsele energetice și electricitatea în conformitate cu prezenta directivă.”

5 Articolul 14 alineatul (1) din directiva menționată prevede:

„Pe lângă dispozițiile generale prevăzute în Directiva 92/12/CEE [a Consiliului din 25 februarie 1992 privind regimul general al produselor supuse accizelor și privind deținerea, circulația și monitorizarea acestor produse (JO 1992, L 76, p. 1, Ediție specială, 09/vol. 1, p. 129)], privind utilizările scutite ale produselor impozabile și fără a aduce atingere altor dispoziții comunitare, statele membre scutesc următoarele produse de la impozitare, în condițiile pe care le stabilesc în scopul de a asigura aplicarea corectă și clară a acestor scutiri și de a preveni frauda, evaziunea sau abuzul:

[…]

(c) produse energetice livrate pentru utilizare drept combustibil pentru navigație pe apele comunitare (inclusiv pescuit), alta decât pentru ambarcațiuni private de agrement, și electricitatea produsă la bordul unei ambarcațiuni.

În sensul prezentei directive, «ambarcațiune privată de agrement» înseamnă orice ambarcațiune utilizată de către proprietarul său sau de către persoana fizică sau juridică ce o folosește, fie prin închiriere, fie prin alt mijloc, în alte scopuri decât cele de uz comercial și în special altele decât transportul de călători sau de bunuri sau prestarea de servicii plătite sau pentru nevoile autorităților publice."

Dreptul lituanian

6 Articolul 43 alineatul 1 punctul 2 din Akcizų įstatymas (Legea privind accizele din Republica Lituania), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „Legea privind accizele"), transpune în dreptul lituanian scutirea prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96.

7 În temeiul articolului 43 alineatul 2 din Legea privind accizele, stabilirea normelor de aplicare a acestei scutiri este încredințată guvernului sau unei autorități abilitate de acesta.

8 În temeiul acestei dispoziții, guvernul lituanian a aprobat normele care guvernează furnizarea de produse pentru aprovizionarea navelor și aeronavelor, precum și de combustibil pentru fabricarea, repararea, testarea, exploatarea și întreținerea aeronavelor.

9 Conform punctului 3 din aceste norme, o persoană care furnizează combustibil pentru aprovizionarea unei nave trebuie să dețină o licență.

10 Punctul 10 al doilea paragraf din normele menționate prevede că o persoană care a aplicat articolul 43 alineatul 1 punctul 2 din Legea privind accizele trebuie să dețină documentele care dovedesc faptul că scopul operațiunii de furnizare de produse pentru aprovizionare este de natură să îl facă eligibil pentru o cerere de acordare a scutirii de accize.

Litigiul principal și întrebările preliminare

11 „Vakarų Baltijos laivų statykla" este o întreprindere lituaniană care exercită printre altele o activitate de construire de nave maritime.

12 La 7 octombrie 2009, această întreprindere a încheiat un contract având ca obiect construirea unei nave de transport de mărfuri (denumită în continuare „nava în discuție") pentru o societate estoniană (denumită în continuare „clientul").

13 În cadrul acestui contract, întreprinderea menționată a achiziționat 80 600 de litri de combustibil, care a fost turnat direct în rezervoarele navei în discuție, și a achitat accizele aferente combustibilului respectiv. O parte din acesta a fost utilizat pentru a efectua teste cu nava respectivă, înainte de a o livra clientului.

14 Printr-o declarație oficială de transfer și de recepție din 6 iunie 2013, „Vakarų Baltijos laivų statykla" a transferat clientului proprietatea, precum și toate drepturile și interesele asupra navei în discuție, inclusiv echipamentele și rezervele aflate la bordul acesteia, dintre care 73 030 de litri de combustibil neconsumat în timpul testelor efectuate înainte de livrarea sa.

15 În urma recepționării acestei nave, clientul a dispus ca aceasta să navigheze, fără încărcătură, din portul Klaipėda (Lituania) în cel din Stralsund (Germania), unde a preluat prima sa încărcătură comercială, pe care a transportat-o apoi cu titlu oneros în portul Santander (Spania).

16 La 22 iulie 2013, „Vakarų Baltijos laivų statykla” a solicitat Inspecției Naționale Fiscale rambursarea accizei pentru combustibilul livrat în rezervoarele navei în discuție și exportat de client în afara teritoriului lituanian.

17 Prin decizia din 21 august 2013, Inspecția Națională Fiscală a respins această cerere, pentru motivul că, la momentul livrării combustibilului în discuție către client, „Vakarų Baltijos laivų statykla” nu a completat documentele contabile cu respectarea condițiilor de fond și de formă prevăzute de dreptul național și nu deținea o licență eliberată conform procedurii aplicabile care să îi permită să aprovizioneze nave cu combustibil.

18 Fiind sesizată cu o plângere împotriva acestei decizii, Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Comisia pentru litigii fiscale din cadrul Guvernului Republicii Lituania) a anulat, prin decizia din 28 noiembrie 2013, decizia Inspecției Naționale Fiscale de refuzare a rambursării accizei, pentru motivul în esență că acest refuz era întemeiat pe considerații de natură formală.

19 Inspecția Națională Fiscală a formulat o acțiune în anulare împotriva acestei decizii din 28 noiembrie 2013 la Vilniaus apygardos administracinis teismas (Tribunalul Administrativ Regional din Vilnius, Lituania), care a admis această acțiune prin hotărârea din 9 decembrie 2014.

20 „Vakarų Baltijos laivų statykla” a introdus recurs în fața instanței de trimitere, având ca obiect anularea acestei hotărâri și menținerea deciziei respective din 28 noiembrie 2013.

21 În aceste condiții, Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Curtea Administrativă Supremă, Lituania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că accizele nu pot fi percepute pentru aprovizionarea cu produse energetice în împrejurări cum sunt cele din prezenta cauză, în care produsele sunt livrate în vederea utilizării lor drept combustibil pentru o navă care urmează să navigheze pe apele Uniunii Europene în scopul, care nu implică o plată directă, de a deplasa nava în cauză prin tracțiunea propriului său motor din locul în care a fost construită până într-un port din alt stat membru pentru a prelua de acolo prima sa încărcătură comercială?

2) Articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 se opune dispozițiilor legislației naționale din statele membre cum sunt cele aplicabile în prezenta cauză, care nu permit aplicarea scutirii fiscale prevăzute la dispoziția menționată în cazul în care aprovizionarea cu produse energetice a fost efectuată cu încălcarea condițiilor prevăzute de statul membru, chiar dacă aprovizionarea respectivă îndeplinește condițiile esențiale pentru aplicarea scutirii prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

22 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că scutirea prevăzută la această dispoziție este aplicabilă combustibilului utilizat pentru a asigura navigația unei nave, fără încărcătură, dintr-un port al unui stat membru, în speță cel în care a fost construită nava respectivă, într-un port din alt stat membru, pentru a încărca acolo mărfuri ce trebuiau transportate ulterior într-un port dintr-un al treilea stat membru.

23 Astfel cum reiese din cuprinsul considerentelor (3)-(5) ale Directivei 2003/96, aceasta urmărește promovarea bunei funcționări a pieței interne prin armonizarea ratelor minime de impozitare a produselor energetice la nivelul Uniunii Europene în vederea reducerii diferențelor dintre ratele naționale de impozitare a energiei aplicate de statele membre.

24 Potrivit jurisprudenței Curții, dispozițiile referitoare la scutiri prevăzute de Directiva 2003/96 trebuie să beneficieze de o interpretare autonomă, întemeiată pe modul în care acestea sunt redactate și pe obiectivele urmărite de directiva menționată (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punctul 19 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 21 decembrie 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nepublicată, EU:C:2011:862, punctul 19).

25 Din modul de redactare a articolului 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 rezultă că scutirea prevăzută de această dispoziție este subordonată condiției ca produsele energetice să fie utilizate drept combustibil pentru navigația în apele Uniunii (a se vedea prin analogie Hotărârea din 10 noiembrie 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punctul 20, și Hotărârea din 21 decembrie 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nepublicată, EU:C:2011:862, punctul 21).

26 În ceea ce privește noțiunea „navigație” vizată la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96, din jurisprudența Curții reiese că orice operațiune de navigație în scopuri comerciale intră în sfera de aplicare a scutirii prevăzute de această dispoziție, indiferent de scopul navigației respective (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 aprilie 2004, Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft, C-389/02, EU:C:2004:214, punctele 23, 25 și 29, Hotărârea din 1 martie 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punctul 36, precum și Hotărârea din 10 noiembrie 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punctul 16).

27 Astfel, scopul deplasării efectuate de o navă în apele Uniunii nu este relevant în raport cu aplicarea acestei scutiri, având în vedere că este vorba de o navigație care presupune o prestare de servicii cu titlu oneros (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 martie 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punctul 37, și Hotărârea din 10 noiembrie 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punctul 17).

28 În această privință, Curtea a precizat că noțiunea „navigație” menționată impune ca prestarea de servicii cu titlu oneros să fie inerentă deplasării navei (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 martie 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punctul 40, și Hotărârea din 10 noiembrie 2011, Sea Fighter, C-505/10, EU:C:2011:725, punctul 18).

29 Din expresia „altele decât transportul de călători sau de bunuri sau prestarea de servicii plătite”, utilizată la articolul 14 alineatul (1) litera (c) al doilea paragraf din Directiva 2003/96, reiese că navigația care intră în domeniul de aplicare al scutirii prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (c) se referă la utilizări în care un vapor servește în mod direct prestării de servicii plătite (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 decembrie 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punctul 21).

30 În consecință, operațiuni de navigație care nu servesc în mod direct prestării de servicii plătite nu pot fi asimilate utilizării unui vapor în scopuri comerciale, în sensul și în vederea aplicării acestei dispoziții, și nu intră, prin urmare, sub incidența respectivei scutiri (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 decembrie 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punctul 27).

31 În ceea ce privește noțiunea „apele [Uniunii]”, vizată la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96, aceasta se referă la toate apele de natură a fi utilizate de toate navele maritime, inclusiv de cele cu cea mai mare capacitate, susceptibile să parcurgă căi maritime în scopuri comerciale (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 martie 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punctul 32).

32 Pe de altă parte, din obiectivul Directivei 2003/96, potrivit căruia statele membre impozitează produsele energetice, rezultă că aceasta nu vizează instituirea unor scutiri cu caracter general (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punctul 23, și Hotărârea din 21 decembrie 2011, Haltergemeinschaft, C-250/10, nepublicată, EU:C:2011:862, punctul 23).

33 În special, scutirea prevăzută la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din această directivă are drept scop facilitarea schimburilor comerciale în cadrul Uniunii, în special traficul de mărfuri și libera prestare a serviciilor care pot fi derulate pe apele Uniunii. Prin scutirea în cauză, legiuitorul Uniunii a vrut să promoveze egalitatea anumitor condiții fiscale în care operează întreprinderile de transport sau de alte servicii care utilizează apele respective (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 martie 2007, Jan De Nul, C-391/05, EU:C:2007:126, punctele 24 și 25).

34 În acest context, din considerentul (23) al Directivei 2003/96 reiese că scutirea menționată se întemeiază pe respectarea obligațiilor internaționale existente și pe menținerea poziției competitive a întreprinderilor Uniunii (a se vedea prin analogie Hotărârea din 1 decembrie 2011, Systeme Helmholz, C-79/10, EU:C:2011:797, punctul 24).

35 În ceea ce privește litigiul principal, trebuie arătat, pe de o parte, că deplasarea navei din portul Klaipėda în cel din Stralsund constituia o primă etapă necesară și indispensabilă unei navigații în scopuri comerciale, deoarece singurul obiectiv al acestei deplasări era de a încărca mărfuri în acest din urmă port pentru a le transporta apoi în portul Santander, și că, fără această deplasare, serviciul de transport de mărfuri în cauză nu ar fi putut fi furnizat.

36 Prin urmare, o deplasare precum cea vizată la punctul precedent trebuie considerată ca reprezentând o operațiune de navigație ce servește în mod direct prestării unui serviciu plătit, în speță o operațiune de transport de mărfuri, astfel încât combustibilul utilizat pentru a permite navei să efectueze această deplasare a fost utilizat pentru o „navigație” în sensul articolului 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96.

37 O interpretare diferită ar fi contrară obiectivului și finalității urmărite de această directivă, deoarece impozitarea produselor energetice într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal ar putea printre altele prejudicia buna funcționare a pieței interne și menținerea competitivității întreprinderilor Uniunii.

38 Pe de altă parte, combustibilul în discuție în litigiul principal a fost utilizat pentru o navigație „pe apele [Uniunii]”, în sensul acestei dispoziții, întrucât a permis unei nave maritime să navigheze dintr-un port situat în Lituania într-un port situat în Germania.

39 În consecință, o operațiune de navigație precum cea în discuție în litigiul principal constituie o „navigație pe apele [Uniunii]”, în sensul articolului 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96.

40 În aceste condiții, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că scutirea prevăzută la această dispoziție este aplicabilă combustibilului utilizat pentru a asigura navigația unei nave, fără încărcătură, dintr-un port al unui stat membru, în speță cel în care a fost construită nava, într-un port din alt stat membru, pentru a încărca de acolo mărfuri ce trebuie transportate ulterior într-un port dintr-un al treilea stat membru.

Cu privire la a doua întrebare

41 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, care exclude aplicarea scutirii prevăzute la această dispoziție pentru motivul că aprovizionarea cu produse energetice a unei nave a fost efectuată fără respectarea cerințelor de formă prevăzute de această reglementare, deși aprovizionarea în cauză este conformă ansamblului condițiilor de aplicare prevăzute de respectiva dispoziție.

42 În această privință, trebuie amintit că atât economia generală, cât și finalitatea Directivei 2003/96 se întemeiază pe principiul potrivit căruia produsele energetice sunt impozitate în funcție de utilizarea lor reală (Hotărârea din 2 iunie 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, punctul 33).

43 Întrucât Directiva 2003/96 nu prevede un mecanism de control pentru utilizarea carburantului sau a combustibilului destinat navigației și nici măsuri destinate combaterii fraudei fiscale legate de vânzarea de carburant sau de combustibil, revine statelor membre sarcina de a prevedea asemenea mecanisme și asemenea măsuri în dreptul lor național, cu respectarea dreptului Uniunii, precum și de a stabili condițiile în care se aplică scutirile vizate la articolul 14 alineatul (1) din această directivă (a se vedea prin analogie Hotărârea din 2 iunie 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, punctul 23, și Hotărârea din 2 iunie 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punctul 57).

44 În aceste condiții, după cum a statuat Curtea, caracterul necondiționat al unei obligații de scutire nu poate fi în niciun fel pus în discuție de marja de apreciere rezervată statelor membre printr-o formulă introductivă precum cea care figurează la articolul 14 alineatul (1) menționat, potrivit căreia scutirile sunt acordate de statele membre respective „în condițiile pe care le stabilesc în scopul de a asigura aplicarea corectă și clară a acestor scutiri și de a preveni frauda, evaziunea sau abuzul” (Hotărârea din 17 iulie 2008, Flughafen Köln/Bonn, C-226/07, EU:C:2008:429, punctul 31).

45 Pe de altă parte, Curtea a statuat de asemenea că, în exercitarea competenței pe care o au în ceea ce privește stabilirea condițiilor cărora le este supusă scutirea prevăzută la articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2003/96, statele membre trebuie să respecte principiile generale ale dreptului care fac parte din ordinea juridică a Uniunii, între care figurează printre altele principiul proporționalității (Hotărârea din 2 iunie 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punctul 59).

46 Astfel, refuzul autorităților naționale de a scuti de accize produsele energetice ca urmare a simplului fapt că anumite condiții care trebuie respectate în temeiul dreptului național pentru a obține această scutire nu sunt îndeplinite, fără să se fi verificat, pe baza probelor prezentate, dacă cerințele de fond impuse pentru ca aceste produse energetice să fie utilizate în scopuri care dau dreptul la scutire sunt îndeplinite, depășește ceea ce este necesar pentru a asigura aplicarea corectă și clară a acestei scutiri și pentru a preveni frauda, evaziunea sau abuzul (a se vedea prin analogie Hotărârea din 2 iunie 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punctul 62).

47 Or, o reglementare națională precum cea în discuție în litigiul principal, care subordonează aplicarea scutirii prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 îndeplinirii condiției ca furnizorul combustibilului în cauză să dețină o licență care îl autorizează să aprovizioneze nave cu combustibil și să îndeplinească anumite formalități, este contrară economiei generale și finalității acestei directive, deoarece subordonează dreptul la scutirea menționată respectării unor condiții de formă care nu au legătură cu utilizarea reală a produselor energetice vizate.

48 Pe de altă parte, asemenea condiții nu par a fi nicidecum necesare pentru asigurarea aplicării corecte și clare a acestei scutiri sau pentru a preveni frauda, evaziunea sau abuzul.

49 În plus, din dosarul transmis Curții nu reiese că produsele energetice în discuție în litigiul principal au fost utilizate pentru alte scopuri decât cele prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 sau că furnizarea lor a fost realizată în scopul de a beneficia în mod fraudulos sau abuziv de scutirea respectivă.

50 Dimpotrivă, potrivit deciziei de trimitere, aceste produse energetice au fost utilizate în vederea navigației între porturi maritime din state membre ale Uniunii.

51 Prin urmare, o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal, care subordonează aplicarea scutirii prevăzute la articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 respectării unor cerințe de formă care nu au legătură cu utilizarea reală a produselor energetice în cauză, nici cu condițiile de fond impuse de această dispoziție, pune în discuție caracterul necondiționat al obligației de scutire prevăzute la dispoziția menționată și încalcă principiul proporționalității.

52 În aceste condiții, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, care exclude aplicarea scutirii prevăzute la această dispoziție pentru motivul că aprovizionarea cu produse energetice a unei nave a fost efectuată fără respectarea cerințelor de formă prevăzute de această reglementare, deși aprovizionarea în cauză este conformă ansamblului condițiilor de aplicare prevăzute de respectiva dispoziție.

Cu privire la cheltuielile de judecată

53 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

1) **Articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității trebuie interpretat în sensul că scutirea prevăzută la această dispoziție este aplicabilă combustibilului utilizat pentru a asigura navigația unei nave, fără încărcătură, dintr-un port al unui stat membru, în speță cel în care a fost construită nava, într-un port din alt stat membru, pentru a încărca de acolo mărfuri ce trebuie transportate ulterior într-un port dintr-un al treilea stat membru.**

2) **Articolul 14 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal, care exclude aplicarea scutirii prevăzute la această dispoziție pentru motivul că aprovizionarea cu produse energetice a unei nave a fost efectuată fără respectarea cerințelor de formă prevăzute de această reglementare, deși aprovizionarea în cauză este conformă ansamblului condițiilor de aplicare prevăzute de respectiva dispoziție.**

Semnături