



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

13 juillet 2017*

«Renvoi préjudiciel — Directive 2003/96/CE — Taxation des produits énergétiques et de l'électricité — Article 14, paragraphe 1, sous c) — Exonération des produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux de l'Union européenne et pour produire de l'électricité à bord des bateaux — Carburant utilisé par un navire pour naviguer du lieu où il a été construit à un port d'un autre État membre afin d'y embarquer sa première cargaison commerciale»

Dans l'affaire C-151/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême, Lituanie), par décision du 8 mars 2016, parvenue à la Cour le 14 mars 2016, dans la procédure

« **Vakarų Baltijos laivų statykla** » UAB

contre

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

LA COUR (première chambre),

composée de M^{me} R. Silva de Lapuerta (rapporteur), président de chambre, MM. E. Regan, A. Arabadjiev, C. G. Fernlund et S. Rodin, juges,

avocat général : M^{me} J. Kokott,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour le gouvernement lituanien, par MM. D. Kriauciūnas, K. Dieninis et R. Dzikovič ainsi que par M^{me} D. Stepanienė, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,
- pour la Commission européenne, par M^{mes} A. Steiblytė et F. Tomat, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 2 mars 2017,

rend le présent

* Langue de procédure : le lituanien.

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO 2003, L 283, p. 51).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant « Vakarų Baltijos laivų statykla » UAB à la Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Inspection nationale des impôts rattachée au ministère des Finances de la République de Lituanie, ci-après l'« Inspection nationale des impôts ») au sujet d'une décision refusant le remboursement de droits d'accises.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 3 Les considérants 3 à 5 de la directive 2003/96 énoncent :
 - « (3) Le bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs des autres politiques communautaires nécessitent que des niveaux minima de taxation soient fixés au niveau communautaire pour la plupart des produits énergétiques, y compris l'électricité, le gaz naturel et le charbon.
 - (4) D'importants écarts entre les niveaux nationaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres pourraient s'avérer préjudiciables au bon fonctionnement du marché intérieur.
 - (5) La fixation à des niveaux appropriés des minima communautaires de taxation peut permettre de diminuer les écarts actuels entre les niveaux nationaux de taxation. »
- 4 L'article 1^{er} de cette directive dispose :

« Les États membres taxent les produits énergétiques et l'électricité conformément à la présente directive. »
- 5 L'article 14, paragraphe 1, de ladite directive prévoit :

« Outre les dispositions générales de la directive 92/12/CEE [du Conseil, du 25 février 1992, relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accises (JO 1992, L 76, p. 1)] concernant les utilisations exonérées de produits imposables, et sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus :

[...]

 - c) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés, et l'électricité produite à bord des bateaux.

Aux fins de la présente directive, on entend par “bateau de plaisance privé” tout bateau utilisé par son propriétaire ou par la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques. »

Le droit lituanien

- 6 L'article 43, paragraphe 1, point 2, de l'Akcizų įstatymas (loi de la République de Lituanie relative aux accises), dans sa version applicable au litige au principal (ci-après la « loi relative aux accises »), transpose en droit lituanien l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96.
- 7 En vertu de l'article 43, paragraphe 2, de la loi relative aux accises, l'établissement des règles d'application de cette exonération est confié au gouvernement ou à une autorité habilitée par celui-ci.
- 8 Sur le fondement de cette disposition, le gouvernement lituanien a approuvé des règles régissant l'avitaillement des navires et aéronefs ainsi que les carburants destinés à la fabrication, à la réparation, aux essais, à l'exploitation et à la maintenance des aéronefs.
- 9 Conformément au point 3 de ces règles, une personne avitaillant un navire en carburant doit posséder une autorisation.
- 10 Le point 10, deuxième alinéa, desdites règles prévoit qu'une personne ayant appliqué l'article 43, paragraphe 1, point 2, de la loi relative aux accises doit disposer de la documentation prouvant que l'objet de l'avitaillement est de nature à le rendre éligible à une demande d'exonération de droits d'accises.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 11 « Vakarų Baltijos laivų statykla » est une entreprise lituanienne exerçant notamment une activité de construction de navires de haute mer.
- 12 Le 7 octobre 2009, cette entreprise a conclu un contrat ayant pour objet la construction d'un cargo (ci-après le « navire en cause ») pour une société estonienne (ci-après le « client »).
- 13 Dans le cadre de ce contrat, ladite entreprise a acheté 80 600 litres de carburant, qui ont été versés directement dans les réservoirs du navire en cause, et acquitté les droits d'accises relatifs à ce carburant. Une partie de celui-ci a été utilisée pour effectuer des essais sur ce navire avant de le livrer au client.
- 14 Par une déclaration officielle de transfert et de réception du 6 juin 2013, « Vakarų Baltijos laivų statykla » a transféré au client la propriété ainsi que tous les droits et intérêts sur le navire en cause, de même que les équipements et les réserves présents à bord de celui-ci, dont les 73 030 litres de carburant non consommés lors des essais effectués avant sa livraison.
- 15 À la suite de la réception de ce navire, le client a fait naviguer celui-ci, sans cargaison, du port de Klaipėda (Lituanie) à celui de Stralsund (Allemagne), où il a embarqué sa première cargaison commerciale, qu'il a ensuite transportée à titre onéreux au port de Santander (Espagne).

- 16 Le 22 juillet 2013, « Vakarų Baltijos laivų statykla » a demandé à l'Inspection nationale des impôts le remboursement des droits d'accises relatifs au carburant versé dans les réservoirs du navire en cause et exporté par le client en dehors du territoire lituanien.
- 17 Par une décision du 21 août 2013, l'Inspection nationale des impôts a rejeté cette demande au motif que, au moment de la livraison du carburant en cause au client, « Vakarų Baltijos laivų statykla » n'avait pas rempli les documents comptables en satisfaisant aux conditions de forme et de fond prévues par le droit national et ne possédait pas une licence, délivrée conformément à la procédure applicable, lui permettant d'avitailer en carburant des navires.
- 18 Saisie d'un recours contre cette décision, la Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (commission des litiges fiscaux auprès du gouvernement de la République de Lituanie) a, par une décision du 28 novembre 2013, annulé la décision de refus de remboursement des droits d'accises de l'Inspection nationale des impôts au motif, essentiellement, que ce refus était fondé sur des considérations de nature formelle.
- 19 L'Inspection nationale des impôts a introduit un recours en annulation contre cette décision du 28 novembre 2013 devant le Vilniaus apygardos administracinis teismas (tribunal administratif régional de Vilnius, Lituanie), qui, par un arrêt du 9 décembre 2014, a fait droit à ce recours.
- 20 « Vakarų Baltijos laivų statykla » a formé un pourvoi devant la juridiction de renvoi, tendant à l'annulation de cet arrêt et au maintien de ladite décision du 28 novembre 2013.
- 21 C'est dans ces conditions que le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême, Lituanie) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) L'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 devrait-il être interprété comme signifiant que les droits d'accises ne peuvent pas être prélevés au titre de l'avitaillement en produits énergétiques lorsque, comme en l'espèce, ces produits sont fournis à un navire comme carburant en vue d'être utilisés pour sa navigation dans les eaux de l'Union européenne avec l'objectif, n'impliquant pas une rémunération directe, de faire naviguer ce navire par ses propres moyens du lieu où il a été construit à un port d'un autre État membre afin d'y embarquer sa première cargaison commerciale ?
- 2) L'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 s'oppose-t-il à des dispositions de la législation nationale des États membres, telles que celles applicables en l'espèce, qui excluent de bénéficier de l'exonération fiscale prévue par cette disposition lorsque l'avitaillement en produits énergétiques a été réalisé contrairement aux conditions prévues par l'État membre, même si cet avitaillement respecte les conditions d'application essentielles de l'exonération définies par cette disposition de la directive 2003/96 ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 22 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens que l'exonération prévue à cette disposition est applicable au carburant utilisé pour faire naviguer un navire, sans cargaison, d'un port d'un État membre, en l'occurrence celui où ce navire a été construit, à un port d'un autre État membre afin d'y embarquer des marchandises devant être transportées ensuite à un port d'un troisième État membre.

- 23 Ainsi qu'il ressort des considérants 3 à 5 de la directive 2003/96, celle-ci vise à promouvoir le bon fonctionnement du marché intérieur en harmonisant les niveaux minima de taxation des produits énergétiques au niveau de l'Union afin de diminuer les écarts entre les niveaux nationaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres.
- 24 Selon la jurisprudence de la Cour, les dispositions concernant les exonérations prévues par la directive 2003/96 doivent recevoir une interprétation autonome, fondée sur leur libellé et sur les finalités poursuivies par cette directive (arrêts du 1^{er} décembre 2011, *Système Helmholtz*, C-79/10, EU:C:2011:797, point 19 et jurisprudence citée, ainsi que du 21 décembre 2011, *Haltergemeinschaft*, C-250/10, non publié, EU:C:2011:862, point 19).
- 25 Il résulte du libellé de l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 que l'exonération prévue à cette disposition est subordonnée au fait que les produits énergétiques soient utilisés comme carburant pour la navigation dans des eaux de l'Union (voir, par analogie, arrêts du 10 novembre 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, EU:C:2011:725, point 20, et du 21 décembre 2011, *Haltergemeinschaft*, C-250/10, non publié, EU:C:2011:862, point 21).
- 26 S'agissant de la notion de « navigation » visée à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96, il ressort de la jurisprudence de la Cour que toute opération de navigation à des fins commerciales entre dans le champ d'application de l'exonération prévue à cette disposition, et cela indépendamment de l'objet de cette navigation (voir, en ce sens, arrêts du 1^{er} avril 2004, *Deutsche See-Bestattungs-Genossenschaft*, C-389/02, EU:C:2004:214, points 23, 25 et 29 ; du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, EU:C:2007:126, point 36, ainsi que du 10 novembre 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, EU:C:2011:725, point 16).
- 27 Ainsi, l'objet du trajet effectué par un navire dans des eaux de l'Union est dépourvu de pertinence aux fins de l'application de cette exonération dès lors qu'il s'agit d'une navigation comportant une prestation de services à titre onéreux (voir, par analogie, arrêts du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, EU:C:2007:126, point 37, et du 10 novembre 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, EU:C:2011:725, point 17).
- 28 À cet égard, la Cour a précisé que ladite notion de « navigation » exige que la prestation de services à titre onéreux soit inhérente au déplacement du navire (voir, en ce sens, arrêts du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, EU:C:2007:126, point 40, et du 10 novembre 2011, *Sea Fighter*, C-505/10, EU:C:2011:725, point 18).
- 29 Il ressort de l'expression « autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux », employée à l'article 14, paragraphe 1, sous c), second alinéa, de la directive 2003/96, que la navigation relevant du champ d'application de l'exonération prévue à cet article 14, paragraphe 1, sous c), vise des utilisations où un bateau sert directement à la prestation de services à titre onéreux (voir, par analogie, arrêt du 1^{er} décembre 2011, *Système Helmholtz*, C-79/10, EU:C:2011:797, point 21).
- 30 Par conséquent, des opérations de navigation qui ne servent pas directement à la prestation d'un service à titre onéreux ne peuvent être assimilées à l'utilisation d'un bateau à des fins commerciales, au sens et aux fins de l'application de cette disposition, et ne relèvent donc pas de ladite exonération (voir, par analogie, arrêt du 1^{er} décembre 2011, *Système Helmholtz*, C-79/10, EU:C:2011:797, point 27).
- 31 Quant à la notion d'« eaux [de l'Union] », visée à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96, celle-ci se rapporte à toutes les eaux de nature à être empruntées par l'ensemble des navires maritimes, y compris ceux ayant la plus grande capacité, susceptibles de parcourir des voies maritimes à des fins commerciales (voir, par analogie, arrêt du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, EU:C:2007:126, point 32).

- 32 Par ailleurs, il découle de la finalité de la directive 2003/96, selon laquelle les États membres taxent les produits énergétiques, que celle-ci ne vise pas à instaurer des exonérations de caractère général (arrêts du 1^{er} décembre 2011, *Système Helmholtz*, C-79/10, EU:C:2011:797, point 23, et du 21 décembre 2011, *Haltergemeinschaft*, C-250/10, non publié, EU:C:2011:862, point 23).
- 33 En particulier, l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de cette directive a pour but de faciliter les échanges commerciaux au sein de l'Union, notamment le trafic de marchandises et la libre prestation de services susceptibles de se dérouler dans des eaux de l'Union. Par cette exonération, le législateur de l'Union a voulu promouvoir l'égalité de certaines conditions fiscales dans lesquelles opèrent les entreprises de transport ou d'autres services qui empruntent ces eaux (voir, par analogie, arrêt du 1^{er} mars 2007, *Jan De Nul*, C-391/05, EU:C:2007:126, points 24 et 25).
- 34 Dans ce contexte, il ressort du considérant 23 de la directive 2003/96 que ladite exonération se fonde sur le respect des obligations internationales existantes et sur la préservation de la position compétitive des entreprises de l'Union (voir, par analogie, arrêt du 1^{er} décembre 2011, *Système Helmholtz*, C-79/10, EU:C:2011:797, point 24).
- 35 S'agissant du litige au principal, il convient, d'une part, de relever que le déplacement du navire du port de Klaipėda à celui de Stralsund constituait la première étape nécessaire et indispensable d'une navigation à des fins commerciales, puisque le seul objectif de ce déplacement était d'aller embarquer des marchandises dans ce dernier port pour les transporter ensuite au port de Santander, et que, sans ledit déplacement, ce service de transport de marchandises n'aurait pas pu être fourni.
- 36 Dès lors, un déplacement tel que celui visé au point précédent doit être considéré comme constituant une opération de navigation servant directement à la prestation d'un service à titre onéreux, en l'occurrence une opération de transport de marchandises, de telle sorte que le carburant utilisé afin de permettre au navire d'effectuer ce déplacement a été utilisé pour une « navigation », au sens de l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96.
- 37 Une interprétation contraire irait à l'encontre de l'objectif et de la finalité poursuivis par cette directive, puisque la taxation des produits énergétiques dans une situation telle que celle en cause au principal serait notamment susceptible d'être préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur et à la préservation de la position compétitive des entreprises de l'Union.
- 38 D'autre part, le carburant en cause au principal a été utilisé pour une navigation « dans des eaux [de l'Union] », au sens de cette disposition, puisqu'il a permis à un navire maritime de naviguer d'un port situé en Lituanie à un port situé en Allemagne.
- 39 Par conséquent, une opération de navigation telle que celle en cause au principal constitue une « navigation dans des eaux [de l'Union] », au sens de l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96.
- 40 Dans ces conditions, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens que l'exonération prévue à cette disposition est applicable au carburant utilisé pour faire naviguer un navire, sans cargaison, d'un port d'un État membre, en l'occurrence celui où ce navire a été construit, à un port d'un autre État membre afin d'y embarquer des marchandises devant être transportées ensuite à un port d'un troisième État membre.

Sur la seconde question

- 41 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, excluant l'application de l'exonération prévue à cette disposition au motif que l'avitaillement en produits énergétiques d'un navire a été effectué sans que les exigences formelles prévues par cette réglementation aient été respectées, alors même que cet avitaillement est conforme à l'ensemble des conditions d'application prévues à ladite disposition.
- 42 À cet égard, il convient de rappeler que tant l'économie générale que la finalité de la directive 2003/96 reposent sur le principe selon lequel les produits énergétiques sont taxés en fonction de leur utilisation réelle (arrêt du 2 juin 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, point 33).
- 43 Dans la mesure où la directive 2003/96 ne prévoit pas de mécanisme de contrôle de l'utilisation du carburant ou du combustible destiné à la navigation, ni de mesures visant à lutter contre la fraude fiscale liée à la vente de carburant ou de combustible, il incombe aux États membres de prévoir de tels mécanismes et de telles mesures dans leur droit national, dans le respect du droit de l'Union, ainsi que de fixer les conditions des exonérations visées à l'article 14, paragraphe 1, de cette directive (voir, par analogie, arrêts du 2 juin 2016, ROZ-ŚWIT, C-418/14, EU:C:2016:400, point 23, et du 2 juin 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, point 57).
- 44 Cela étant, la Cour a jugé que le caractère inconditionnel d'une obligation d'exonération ne saurait en rien être remis en cause par la marge d'appréciation réservée aux États membres par une formule introductive, telle que celle figurant audit article 14, paragraphe 1, selon laquelle les exonérations sont accordées par lesdits États « selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus » (arrêt du 17 juillet 2008, Flughafen Köln/Bonn, C-226/07, EU:C:2008:429, point 31).
- 45 Par ailleurs, la Cour a également jugé que, dans l'exercice du pouvoir dont ils disposent de fixer les conditions auxquelles est soumise l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/96, les États membres doivent respecter les principes généraux du droit qui font partie de l'ordre juridique de l'Union, au nombre desquels figure, notamment, le principe de proportionnalité (arrêt du 2 juin 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, point 59).
- 46 Ainsi, le refus des autorités nationales d'exonérer d'accise des produits énergétiques, du seul fait que certaines conditions devant être respectées en vertu du droit national pour obtenir cette exonération ne sont pas remplies, sans qu'il soit vérifié, sur la base des preuves apportées, si les exigences de fond requises pour que ces produits énergétiques soient utilisés à des fins ouvrant droit à exonération sont réunies, va au-delà de ce qui est nécessaire afin d'assurer l'application correcte et claire de ladite exonération ainsi que d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus (voir, par analogie, arrêt du 2 juin 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, point 62).
- 47 Or, une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui subordonne l'application de l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 à la condition que le fournisseur de carburant concerné possède une licence l'autorisant à avitailler en carburant des navires et accomplisse certaines formalités, va à l'encontre de l'économie générale et de la finalité de cette directive, puisqu'elle subordonne le droit à cette exonération au respect de conditions formelles sans rapport avec l'utilisation réelle des produits énergétiques concernés.
- 48 Par ailleurs, de telles conditions n'apparaissent nullement nécessaires pour assurer l'application correcte et claire de cette exonération ainsi que pour empêcher la fraude, l'évasion ou les abus.

- 49 En outre, il ne ressort pas du dossier soumis à la Cour que les produits énergétiques en cause au principal aient été utilisés à des fins autres que celles prévues à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 ou que leur fourniture ait été réalisée dans le but de bénéficier frauduleusement ou abusivement de ladite exonération.
- 50 Au contraire, selon la décision de renvoi, ces produits énergétiques ont été utilisés en vue d'une navigation entre des ports maritimes d'États membres de l'Union.
- 51 Dès lors, une réglementation, telle que celle en cause au principal, qui subordonne l'application de l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 au respect d'exigences formelles sans rapport avec l'utilisation réelle des produits énergétiques concernés non plus qu'avec les conditions de fond requises à cette disposition, remet en cause le caractère inconditionnel de l'obligation d'exonération prévue à ladite disposition et méconnaît le principe de proportionnalité.
- 52 Dans ces conditions, il y a lieu de répondre à la seconde question que l'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, excluant l'application de l'exonération prévue à cette disposition au motif que l'avitaillement en produits énergétiques d'un navire a été effectué sans que les exigences formelles prévues par cette réglementation aient été respectées, alors même que cet avitaillement est conforme à l'ensemble des conditions d'application prévues à ladite disposition.

Sur les dépens

- 53 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, doit être interprété en ce sens que l'exonération prévue à cette disposition est applicable au carburant utilisé pour faire naviguer un navire, sans cargaison, d'un port d'un État membre, en l'occurrence celui où ce navire a été construit, à un port d'un autre État membre afin d'y embarquer des marchandises devant être transportées ensuite à un port d'un troisième État membre.**
- 2) **L'article 14, paragraphe 1, sous c), de la directive 2003/96 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, excluant l'application de l'exonération prévue à cette disposition au motif que l'avitaillement en produits énergétiques d'un navire a été effectué sans que les exigences formelles prévues par cette réglementation aient été respectées, alors même que cet avitaillement est conforme à l'ensemble des conditions d'application prévues à ladite disposition.**

Signatures