SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

26 giugno 2001 *

Nella causa C-70/99,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. F. Benyon e F. de Sousa Fialho, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrente,

contro

Repubblica portoghese, rappresentata dal sig. L. Fernandes e dalle sig.re M.L. Duarte e F. Viegas, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

avente ad oggetto un ricorso diretto a far dichiarare che, mantenendo in vigore l'art. 10 del Decreto Regulamentar (decreto amministrativo) 29 luglio 1991, n. 38 (*Diário da República* I, serie B, del 29 luglio 1991, n. 172), ai sensi del quale i voli dal Portogallo verso altri Stati membri sono soggetti a una tassa per

* Lingua processuale: il portoghese.

servizi ai passeggeri più elevata di quella applicata ai voli nazionali, nonché la disposizione del Decreto-Lei (decreto legge) 8 marzo 1991, n. 102 (*Diário da República* I, serie A, dell'8 marzo 1991, n. 56), come attuata dalle successive norme di applicazione, ai sensi della quale i voli dal Portogallo verso altri Stati membri sono soggetti a una tassa per la sicurezza più elevata di quella applicata a taluni voli nazionali, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi incombentile ai sensi del combinato disposto degli artt. 59 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE) e 3, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8),

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai sigg. C. Gulmann, presidente di sezione, V. Skouris, J.-P. Puissochet (relatore), R. Schintgen e dalla sig.ra N. Colneric, giudici,

avvocato generale: S. Alber
cancelliere: sig.ra L. Hewlett, amministratore

vista la relazione d'udienza,

sentite le difese orali svolte dalle parti all'udienza dell'11 gennaio 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 6 marzo 2001,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto introduttivo depositato nella cancelleria della Corte il 26 febbraio 1999, la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 169 del Trattato CE (divenuto art. 226 CE), un ricorso diretto a far dichiarare che, mantenendo in vigore l'art. 10 del Decreto Regulamentar (decreto amministrativo) 29 luglio 1991, n. 38 (*Diário da República* I, serie B, del 29 luglio 1991, n. 172), ai sensi del quale i voli dal Portogallo verso altri Stati membri sono soggetti a una tassa per servizi ai passeggeri più elevata di quella applicata ai voli nazionali, nonché la disposizione del Decreto-Lei (decreto legge) 8 marzo 1991, n. 102 (*Diário da República* I, serie A, dell'8 marzo 1991, n. 56), come attuata dalle successive norme di applicazione, ai sensi della quale i voli dal Portogallo verso altri Stati membri sono soggetti a una tassa per la sicurezza più elevata di quella applicata a taluni voli nazionali, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi incombentile ai sensi del combinato disposto degli artt. 59 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE) e 3, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie (GU L 240, pag. 8).

Normativa comunitaria

2 L'art. 59, primo comma, del Trattato sancisce la libera prestazione dei servizi negli Stati membri della Comunità.

3 Il regolamento n. 2408/92, adottato in base all'art. 84, n. 2, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 80, n. 2, CE), fa parte del terzo «pacchetto» di misure emanate dal Consiglio al fine di realizzare gradualmente il mercato interno del trasporto aereo entro il 31 dicembre 1992. Tale regolamento prevede, in particolare, il libero accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

4 A termini dell'art. 3, n. 1, di tale regolamento, «ai sensi del presente regolamento, lo (gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) permette(permettono) ai vettori aerei comunitari di esercitare diritti di traffico su rotte all'interno della Comunità». Lo stesso regolamento contiene disposizioni derogatorie riguardanti, in particolare, la possibilità concessa agli Stati membri d'imporre ai vettori aerei obblighi di servizio pubblico.

Normativa nazionale

5 L'art. 10 del decreto n. 38/91 ha istituito una tassa per servizi ai passeggeri la cui aliquota dipende dalla destinazione nazionale o internazionale del servizio aereo cui essa si applica. Taluni decreti del ministro responsabile del settore dei trasporti fissano l'importo di tali tasse aeroportuali, da un lato, per i voli da Lisbona, Porto e Faro e, dall'altro, per quelli con partenza dalle Azzorre. Essi prevedono, in ambedue i casi, una tariffa diversa per i voli nazionali e per quelli internazionali.

6 Il decreto legge n. 102/91 ha istituito una tassa per la sicurezza da riscuotere su ciascun titolo di trasporto emesso alla partenza da un aeroporto nazionale. In un primo tempo la normativa adottata per la sua applicazione prevedeva una tariffa diversa a seconda che il volo fosse a destinazione di un aeroporto nazionale o di

un aeroporto internazionale. Dopo l'emanazione della Portaria (decreto ministeriale) del ministro incaricato dei trasporti del 16 aprile 1998, n. 240 (*Diário da República* I, serie B, del 16 aprile 1998, n. 89), l'importo di detta tassa varia a seconda che il volo sia regionale, intracomunitario o internazionale. L'elenco dei voli regionali, fissato con decreto ministeriale, comprende i voli che collegano gli aeroporti delle Azzorre e di Madera a un altro aeroporto nazionale.

Procedimento precontenzioso

7 Ritenendo che le disposizioni controverse, in quanto impongono alla partenza dagli aeroporti nazionali un importo di tasse più elevato per i voli intracomunitari rispetto ai voli nazionali, per quanto riguarda la tassa per servizi ai passeggeri, o rispetto a taluni voli nazionali — definiti voli regionali —, per quanto riguarda la tasse per la sicurezza, fossero incompatibili con il principio della libera prestazione dei servizi sancito dagli artt. 59 e 62 del Trattato CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam), alla luce dei quali doveva, a suo avviso, essere interpretato l'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, l'11 dicembre 1996 la Commissione ha inviato al governo portoghese una lettera di diffida invitandolo a presentare le sue osservazioni in proposito, ai sensi dell'art. 169 del Trattato.

8 Nella risposta del 17 marzo 1997, nella quale non faceva alcuna distinzione tra la tassa per servizi ai passeggeri e la tassa per la sicurezza, il governo portoghese ha sostenuto, da un lato, che le prestazioni richieste per i voli internazionali sono più rilevanti di quelle fornite per i voli nazionali; esso ha fatto valere, d'altra parte, che il trattamento speciale di cui fruiscono i passeggeri a destinazione o provenienti dalle regioni autonome delle Azzorre e di Madera è giustificato dall'obbligo di servizio pubblico di provvedere ai collegamenti con tali regioni e da motivi di politica sociale, tenuto conto della necessità per la popolazione di tali regioni di potersi spostare nel territorio nazionale a condizioni economiche accettabili.

9 Con lettera 30 giugno 1998 la Commissione ha inviato alla Repubblica portoghese il parere motivato previsto dall'art. 169 del Trattato, in cui concludeva per l'inadempimento di tale Stato membro ai suoi obblighi e lo invitava ad adottare le misure per sanare l'irregolarità entro due mesi a decorrere dalla notifica di tale parere. La Commissione ribadiva ancora una volta in quella sede che il libero accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, garantito dal regolamento n. 2408/92, doveva interpretarsi secondo il principio della libera prestazione dei servizi sancito dall'art. 59 del Trattato.

10 Poiché le autorità portoghesi non hanno risposto al parere motivato e non hanno informato la Commissione dell'adozione di provvedimenti destinati a conformarvisi, questa ha proposto il ricorso in oggetto.

Asserito inadempimento e valutazione della Corte

11 La Commissione sostiene che l'applicazione da parte della Repubblica portoghese di tasse aeroportuali più rilevanti per i voli intracomunitari rispetto ai voli nazionali o regionali è incompatibile con la libera prestazione dei servizi di trasporto aereo definita all'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92, articolo che, a suo parere, deve interpretarsi in base ai principi generali derivanti dall'art. 59 del Trattato. La libera prestazione del trasporto aereo nell'ambito della Comunità sarebbe stata sancita con l'adozione da parte del Consiglio, il 23 luglio 1992, del terzo «pacchetto» di misure intese a garantire i principi posti dall'art. 59 del Trattato, di cui il regolamento n. 2408/92 costituirebbe un elemento fondamentale.

12 Trasponendo la giurisprudenza della Corte relativa alla tariffazione dei servizi portuali, in particolare le sentenze 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica

Ferries (Racc. pag. I-1783), e 5 ottobre 1994, causa C-181/93, Commissione/ Francia (Racc. pag. I-5145), la Commissione ritiene che una normativa nazionale che distingua tra i voli interni e i voli a destinazione degli altri Stati membri garantendo un particolare vantaggio ai trasporti interni costituisca una restrizione alla libera prestazione dei servizi di trasporto aereo. Nella citata sentenza Commissione/Francia la Corte ha rilevato che, nell'ottica di un mercato unico e onde consentire la realizzazione degli obiettivi di quest'ultimo, la libera prestazione dei servizi osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia l'effetto di rendere la prestazione di servizi fra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna a uno Stato membro.

13 Quindi, dato che non sono giustificate, secondo la Commissione, da un motivo di interesse generale, le disposizioni controverse vanno considerate costitutive di un inadempimento, da parte della Repubblica portoghese, degli obblighi incombentile ai sensi dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92.

Sulla regolarità del procedimento

14 Il governo portoghese deduce che, promuovendo l'azione per inadempimento prevista dall'art. 169 del Trattato, la Commissione ha seguito una procedura irregolare. Secondo tale governo, dato che in materia di tasse aeroportuali non esiste alcuna armonizzazione comunitaria e la distinzione tra traffico interno e traffico internazionale è prevista dalla maggior parte delle normative nazionali degli Stati membri, la Commissione avrebbe dovuto seguire la procedura di cui all'art. 90 del Trattato (divenuto art. 86 CE) ed adottare una direttiva di armonizzazione.

15 Infatti, solo l'adozione di una siffatta direttiva costituirebbe la misura necessaria, adeguata e proporzionata. Per contro, un adeguamento della normativa di un solo Stato membro tramite un procedimento per inadempimento rischierebbe di alterare la concorrenza tra i vettori aerei comunitari. In proposito, il governo

portoghese imputa alla Commissione di non averlo informato delle azioni eventualmente promosse per lo stesso motivo contro altri Stati membri.

16 Inoltre, essendosi già la Commissione avvalsa della procedura di cui all'art. 90 del Trattato in una causa riguardante i diritti di atterraggio (v. sentenza 29 marzo 2001, causa C-163/99, Portogallo/Commissione, Racc. pag. I-2613), essa avrebbe dovuto, per mantenere la coerenza della sua attività contenziosa e per privilegiare la sua funzione normativa, far ricorso alla stessa procedura relativamente alle altre tasse aeroportuali.

17 Occorre, in proposito, ricordare che, nonostante gli altri poteri conferitile dal Trattato per far osservare il diritto comunitario da parte degli Stati membri, la Commissione valuta liberamente l'opportunità di proporre o no un ricorso per inadempimento senza dover giustificare la propria scelta, dato che le considerazioni che determinano tale scelta non possono avere alcuna incidenza sulla ricevibilità del ricorso (v., in particolare, in tal senso, sentenze 14 febbraio 1989, causa 247/87, Star Fruit/Commissione, Racc. pag. 291, punti 11 e 12, e 18 giugno 1998, causa C-35/96, Commissione/Italia, Racc. pag. I-3851, punto 27). La Corte è solo tenuta ad accertare se la procedura seguita possa, in sé e per sé, essere usata contro l'asserita infrazione.

18 Ora, nel caso di specie è pacifico che l'infrazione addebitata alla Repubblica portoghese, nel caso in cui la sua sussistenza venga accertata, può essere considerata inadempimento. Il presente procedimento per inadempimento è perciò regolare. Quindi, gli argomenti del governo portoghese secondo cui la Commissione avrebbe dovuto adottare una direttiva di armonizzazione o avrebbe dovuto promuovere procedimenti analoghi al ricorso in oggetto contro altri Stati membri risultano irrilevanti.

Sull'ambito di applicazione del regolamento n. 2408/92

19 Il governo portoghese deduce che l'oggetto delle disposizioni controverse non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 2408/92. Esso ritiene infatti che, pur se tale regolamento vieta qualsiasi normativa o prassi che restringa l'accesso ai collegamenti aerei intracomunitari, esso non disciplini le condizioni di esercizio dell'attività di trasporto aereo. Orbene, la tassa per servizi ai passeggeri e la tassa per la sicurezza rientrerebbero nelle condizioni di esercizio dell'attività di trasporto aereo.

20 Una siffatta distinzione non può essere ammessa. Dato che l'importo delle tasse aeroportuali incide direttamente e automaticamente sul prezzo del tragitto, il fatto di stabilire differenze tra gli importi delle tasse gravanti sui passeggeri si ripercuote automaticamente sul costo del trasporto, che privilegia, nel caso di specie, l'accesso ai voli nazionali o regionali rispetto all'accesso ai voli intracomunitari. La Corte ha peraltro avuto occasione di affermare che l'applicazione di aliquote di tasse portuali diverse a seconda che il tragitto sia nazionale o intracomunitario costituisce una violazione del principio della libera prestazione dei servizi, cioè una restrizione dell'accesso al collegamento marittimo (v. sentenza Commissione/Francia, citata, in particolare punti 10 e 14).

21 Ora, il regolamento n. 2408/92 ha per l'appunto lo scopo, come risulta dai suoi due primi 'considerando', di abolire, per quanto riguarda il trasporto aereo, le restrizioni alla libera prestazione dei servizi nell'ambito della politica comune dei trasporti definita dagli artt. 74 del Trattato CE (divenuto art. 70 CE) e 75 dello stesso Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 71 CE) e ai sensi dell'art. 84, n. 2, del Trattato, che affida al Consiglio il compito di adottare le misure adeguate per la navigazione aerea.

22 Quindi, la normativa portoghese in materia di tasse aeroportuali deve rispettare le disposizioni del regolamento n. 2408/92, come interpretato alla luce del

principio della libera prestazione dei servizi sancito dall'art. 59 del Trattato. Tale regolamento, infatti, ha anche lo scopo di definire nel settore del trasporto aereo le condizioni di applicazione di detto principio, affinché tutte le questioni relative all'accesso al mercato siano trattate nello stesso regolamento (sentenza 18 gennaio 2001, causa C-361/98, Italia/Commissione, Racc. pag. I-385, punto 32).

Sulle restrizioni alla libera prestazione dei servizi

23 Anche se nega la possibilità di applicare il regolamento n. 2408/92 nel caso di specie, il governo portoghese ammette che la normativa nazionale deve osservare il principio della libera prestazione dei servizi sancito dall'art. 59 del Trattato.

24 Esso deduce, in proposito, da una parte, che le disposizioni controverse osservano tale principio in quanto non istituiscono alcuna discriminazione basata sulla nazionalità degli operatori. Rileva, d'altra parte, che, anche ammettendo che le disposizioni controverse costituiscano una restrizione alla libera prestazione dei servizi, le misure che esse sanciscono sarebbero giustificate da motivi imperativi di interesse generale, necessari e proporzionati. Esso sottolinea che il principio di una siffatta possibilità di giustificazione obiettiva in una situazione analoga è stato espressamente ricordato dalla Corte al punto 16 della citata sentenza Commissione/Francia, senza, però, essere stato preso in considerazione in quella causa.

25 Per quanto riguarda l'insussistenza di una discriminazione basata sulla nazionalità degli operatori, va rilevato che la Commissione non deduce una siffatta

violazione del principio della libera prestazione dei servizi, di guisa che l'argomento del governo portoghese secondo cui le disposizioni controverse trattano allo stesso modo tutti i vettori aerei stabiliti nella Comunità è ininfluente.

26 La Commissione addebita infatti alla Repubblica portoghese di aver reso, con l'art. 10 del decreto n. 38/91 e con il decreto legge n. 102/91, la prestazione di servizi di trasporto aereo fra Stati membri più difficile della prestazione di servizi di trasporto aereo interna a uno Stato membro, critica, questa, che non si riferisce affatto ad una discriminazione che sia basata sulla nazionalità degli operatori aerei o sulla cittadinanza dei passeggeri.

27 Quanto a questa critica, è pacifico che le disposizioni controverse, benché applicabili indiscriminatamente a tutti i vettori aerei, stabiliscono una distinzione fra i voli interni o regionali, da una parte, e i voli verso gli altri Stati membri, dall'altra. A termini di tali disposizioni la tassa per servizi ai passeggeri e la tassa per la sicurezza rappresentano, nel caso di voli intracomunitari, la prima il triplo di quella riscossa per i voli nazionali, e la seconda il doppio di quella applicata per i voli regionali. Ora, l'art. 59 del Trattato osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale la quale, senza giustificazioni oggettive, ostacoli la possibilità, per un prestatore di servizi, di esercitare effettivamente la libertà di prestare servizi, così come osta, nell'ottica di un mercato unico, all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia l'effetto di rendere la prestazione dei servizi fra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna a uno Stato membro (sentenza Commissione/Francia, citata, punti 16 e 17).

28 Inoltre, la Corte ha avuto occasione di giudicare che sussiste una restrizione alla libera prestazione dei servizi nel caso in cui la misura controversa renda le prestazioni transfrontaliere più onerose delle prestazioni nazionali comparabili (v. sentenza 4 dicembre 1986, causa 205/84, Commissione/Germania, Racc.

pag. 3755, punto 28). Nel caso di specie le disposizioni controverse rendono la prestazione transfrontaliera — ad esempio il volo da Lisbona a Madrid — più onerosa della prestazione interna comparabile — ad esempio il volo da Lisbona a Porto — e costituiscono quindi una violazione del principio della libera prestazione dei servizi, a meno che non risultino giustificate da un motivo imperativo di interesse generale e purché le misure che esse sanciscono siano necessarie e proporzionate.

29 Per quanto riguarda, in primo luogo, la tassa per servizi ai passeggeri, il governo portoghese giustifica il trattamento differenziato dei voli nazionali e dei voli intracomunitari con i servizi più importanti e di natura diversa offerti ai passeggeri dei voli intracomunitari e degli altri voli internazionali. Esso precisa, in proposito, che la giurisprudenza della Corte riguardante il trasporto marittimo non è trasponibile, tenuto conto delle condizioni specifiche del trasporto aereo.

30 Tuttavia il governo portoghese, che si limita ad elencare i servizi per i passeggeri negli aeroporti, non dimostra che essi siano radicalmente diversi da quelli offerti nei porti. Esso non prova nemmeno perché la differenza tra i servizi prestati ai passeggeri dei voli intracomunitari e quelli resi ai viaggiatori che si spostano tra due aeroporti situati in Portogallo costituisca un motivo imperativo di interesse generale che giustifichi il triplicarsi della tassa per servizi ai passeggeri per i voli intracomunitari rispetto ai voli nazionali, né perché una siffatta differenza di tassazione sia necessaria e proporzionata.

31 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la tassa per la sicurezza, l'aliquota ridotta applicabile ai voli regionali sarebbe giustificata, secondo il governo portoghese, dalla necessità di favorire un obiettivo di sviluppo regionale e di sostegno specifico alle regioni ultraperiferiche per le quali non esiste soluzione diversa dal trasporto aereo. Le autorità portoghesi si riferiscono essenzialmente alle regioni autonome delle Azzorre e di Madera.

32 In proposito occorre anzitutto rilevare che la regione autonoma delle Azzorre è stata esentata, ai sensi dell'art. 1, n. 4, del regolamento n. 2408/92, dall'applicazione di tale regolamento sino al 30 giugno 1998 compreso. Solo quando è risultato che le modifiche della normativa portoghese richieste a decorrere dal 1° luglio 1998 non erano state effettuate la Commissione ha emesso un parere motivato. A termini del nono 'considerando' del regolamento n. 2408/92 l'esenzione era giustificata dallo sviluppo inadeguato del sistema del traffico aereo nelle Azzorre alla data dell'adozione del suddetto regolamento. Così, questo regolamento prevedeva espressamente una misura di promozione regionale derogatoria e provvisoria, che doveva consentire un adeguamento graduale nelle regioni nelle quali particolari condizioni impedivano un'applicazione immediata e brutale delle disposizioni comunitarie.

33 In secondo luogo, l'art. 4, n. 1, del regolamento n. 2408/92 prevede la possibilità di promuovere lo sviluppo di talune regioni. A termini del punto a) di tale disposizione, uno Stato membro può «imporre obblighi di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio». A termini del punto h) della stessa disposizione, siffatti obblighi possono dar luogo al versamento di un rimborso.

34 Tuttavia, pur se il regolamento n. 2408/92 consente, a talune condizioni, d'imporre ai vettori aerei siffatti oneri di servizio pubblico che possono essere compensati finanziariamente, occorre inoltre che tali oneri siano previamente definiti e che le contropartite finanziarie possano essere individuate come la compensazione specifica degli oneri medesimi.

35 È pacifico, da un lato, che la differenza nell'importo delle tasse per la sicurezza tra i voli regionali e i voli intracomunitari non può rientrare nell'ambito degli oneri di servizio pubblico che possono recare beneficio alle regioni autonome. Infatti, pur se fa menzione della necessità di fornire un aiuto economico e sociale alle regioni autonome delle Azzorre e di Madera, il governo portoghese non dimostra né tantomeno deduce di aver imposto un qualsivoglia onere di servizio pubblico alle compagnie aeree che servono tali regioni e, soprattutto, non nega

che il vantaggio concesso non è limitato ai voli verso le regioni autonome la cui situazione forse lo giustificherebbe, ma va o può andare a beneficio di altri voli regionali il cui elenco è fissato con un decreto ministeriale e può essere modificato in base a criteri che non sono determinati.

36 D'altro lato, il governo portoghese non dimostra, con la sua argomentazione, che un motivo imperativo di interesse generale giustifichi la restrizione alla libera prestazione dei servizi costituita da un'aliquota della tassa per la sicurezza di circa due volte inferiore per i voli regionali rispetto ai voli intracomunitari.

37 Infine, la circostanza, invocata dal governo portoghese, che l'applicazione ai voli regionali dell'aliquota della tassa cui sono soggetti i voli intracomunitari graverebbe eccessivamente sul prezzo totale dei primi non ha alcuna incidenza sulla fondatezza del ricorso per inadempimento, dato, in particolare, che un'armonizzazione delle aliquote delle tasse aeroportuali non implica obbligatoriamente l'aumento dell'aliquota inferiore.

38 Si deve quindi dichiarare che, avendo istituito, da una parte, con l'art. 10 del decreto n. 38/91, una tassa per servizi ai passeggeri di importo più elevato per i voli intracomunitari rispetto ai voli nazionali e, dall'altra, con il decreto legge n. 102/91 e con i decreti adottati per la sua applicazione, una tassa per la sicurezza di importo più elevato per i voli intracomunitari rispetto a taluni voli nazionali, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi incombentile ai sensi del combinato disposto degli artt. 59 del Trattato e 3, n. 1, del regolamento n. 2408/92.

Sulle spese

39 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione ne ha fatto domanda, la Repubblica portoghese, rimasta soccombente, dev'essere condannata alle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione)

dichiara e statuisce:

1) Avendo istituito, da una parte, con l'art. 10 del Decreto Regulamentar (decreto amministrativo) 29 luglio 1991, n. 38, una tassa per servizi ai passeggeri di importo più elevato per i voli intracomunitari rispetto ai voli nazionali e, dall'altra, con il Decreto-Lei (decreto legge) 8 marzo 1991, n. 102, e con i decreti adottati per la sua applicazione, una tassa per la sicurezza di importo più elevato per i voli intracomunitari rispetto a taluni

voli nazionali, la Repubblica portoghese è venuta meno agli obblighi incombentile ai sensi del combinato disposto degli artt. 59 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE) e 3, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1992, n. 2408, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

2) La Repubblica portoghese è condannata alle spese.

Gulmann Skouris Puissochet

Schintgen Colneric

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 26 giugno 2001.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Sesta Sezione

C. Gulmann