# ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

26 juni 2001 *

In zaak C-70/99,

**Commissie van de Europese Gemeenschappen,** vertegenwoordigd door F. Benyon en F. de Sousa Fialho als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoekster,

tegen

**Portugese Republiek,** vertegenwoordigd door L. Fernandes, M. L. Duarte en F. Viegas als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verweerster,

betreffende een verzoek aan het Hof om vast te stellen dat de Portugese Republiek de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens artikel 59 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 49 EG) juncto artikel 3, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van

* Procestaal: Portugees.

communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240, blz. 8), door de handhaving van artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 van 29 juli 1991 (*Diário da República* I, serie B, nr. 172, van 29 juli 1991) volgens hetwelk voor vluchten vanuit Portugal naar andere lidstaten een hogere belasting over diensten aan passagiers geldt dan voor binnenlandse vluchten en van de bepaling van Decreto-Lei nr. 102/91 van 8 maart 1991 (*Diário da República* I, serie A, nr. 56 van 8 maart 1991), zoals uitgevoerd bij latere toepassingsbesluiten, volgens welke voor vluchten vanuit Portugal naar andere lidstaten een hogere veiligheidsbelasting geldt dan voor bepaalde binnenlandse vluchten,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: C. Gulmann, kamerpresident, V. Skouris, J.-P. Puissochet (rapporteur), R. Schintgen en N. Colneric, rechters,

advocaat-generaal: S. Alber,
griffier: L. Hewlett, administrateur,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de pleidooien van partijen ter terechtzitting van 11 januari 2001,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 6 maart 2001,

het navolgende

## Arrest

1 Bij verzoekschrift, neergelegd ter griffie van het Hof op 26 februari 1999, heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen krachtens artikel 169 EG-Verdrag (thans artikel 226 EG) beroep ingesteld strekkende tot vaststelling dat de Portugese Republiek de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens artikel 59 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 49 EG) juncto artikel 3, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240, blz. 8), door de handhaving van artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 van 29 juli 1991 (*Diário da República* I, serie B, nr. 172, van 29 juli 1991) volgens hetwelk voor vluchten vanuit Portugal naar andere lidstaten een hogere belasting over diensten aan passagiers geldt dan voor binnenlandse vluchten en van de bepaling van Decreto-Lei nr. 102/91 van 8 maart 1991 (*Diário da República* I, serie A, nr. 56, van 8 maart 1991), zoals uitgevoerd bij latere toepassingsbesluiten, volgens welke voor vluchten vanuit Portugal naar andere lidstaten een hogere veiligheidsbelasting geldt dan voor bepaalde binnenlandse vluchten (hierna: „litigieuze bepalingen").

### De gemeenschapsregeling

2 In artikel 59, eerste alinea, van het Verdrag is het vrij verrichten van diensten in de lidstaten van de Gemeenschap verankerd.

3 Verordening nr. 2408/92, die is vastgesteld op basis van artikel 84, lid 2, EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 80, lid 2, EG), maakt deel uit van het derde „pakket" maatregelen die door de Raad zijn vastgesteld met het oog op de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt voor het luchtvervoer gedurende de periode die op 31 december 1992 verstrijkt. Die verordening voorziet onder meer in de vrije toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

4 Artikel 3, lid 1, van die verordening luidt als volgt: „Met inachtneming van deze verordening wordt door de betrokken lidstaat (lidstaten) aan communautaire luchtvaartmaatschappijen toegestaan om vervoersrechten op routes in de Gemeenschap uit te oefenen." Die verordening bevat ook uitzonderingsbepalingen betreffende, onder meer, de mogelijkheid voor de lidstaten om de luchtvaartmaatschappijen openbaredienstverplichtingen op te leggen.

## De nationale regeling

5 Bij artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 is een belasting over diensten aan passagiers ingevoerd waarvan het tarief afhangt van de binnenlandse of internationale bestemming van de luchtdienst waarop zij van toepassing is. Bij besluiten van de voor de transportsector verantwoordelijke minister is het bedrag van die luchthavenbelastingen vastgesteld voor, enerzijds, vluchten vanuit Lissabon, Porto en Faro, en anderzijds, vluchten vanuit de Azoren. In beide gevallen geldt een verschillend tarief voor binnenlandse vluchten en voor internationale vluchten.

6 Bij Decreto-Lei nr. 102/91 is een veiligheidsbelasting ingevoerd die wordt geheven over elk vervoerbewijs dat bij vertrek vanuit een binnenlandse luchthaven is afgegeven. Aanvankelijk voorzag de ter uitvoering daarvan vastgestelde regeling in een verschillend tarief naargelang de bestemming van de vlucht een

binnenlandse of een internationale luchthaven was. Sinds Portaria (ministerieel besluit) nr. 240/98 van de minister van Vervoer van 16 april 1998 (*Diário da República* I, serie B, nr. 89, van 16 april 1998) varieert het bedrag van die belasting naargelang de vlucht regionaal, intracommunautair of internationaal is. De bij ministerieel besluit vastgestelde lijst van regionale vluchten omvat de vluchten die de luchthavens der Azoren en van Madeira met een andere binnenlandse luchthaven verbinden.

## De precontentieuze procedure

7 Van mening dat de litigieuze bepalingen, voorzover op grond daarvan bij vertrek vanuit binnenlandse luchthavens voor intracommunautaire vluchten een hogere belasting over diensten aan passagiers moet worden betaald dan voor binnenlandse vluchten of voor bepaalde binnenlandse vluchten — aangemerkt als regionale vluchten — een hogere veiligheidsbelasting moet worden betaald, onverenigbaar waren met het in de artikelen 59 van het Verdrag en 62 EG-Verdrag (geschrapt bij het Verdrag van Amsterdam) neergelegde beginsel van het vrij verrichten van diensten, tegen de achtergrond waarvan artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2408/92 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes, haars inziens moet worden uitgelegd, zond de Commissie de Portugese regering op 11 december 1996 krachtens artikel 169 van het Verdrag een aanmaningsbrief met het verzoek om haar opmerkingen dienaangaande in te dienen.

8 In haar antwoord van 17 maart 1997, waarin zij geen enkel onderscheid maakte tussen de belasting over diensten aan passagiers en de veiligheidsbelasting, betoogde de Portugese regering dat de voor de internationale vluchten vereiste diensten belangrijker zijn dan de diensten die voor de binnenlandse vluchten worden verricht; verder stelde zij, dat de speciale behandeling van passagiers naar of vanuit de autonome regio's der Azoren en Madeira gerechtvaardigd is, omdat het aandoen van die regio's een openbaredienstverplichting vormt en om sociaalpolitieke redenen, namelijk de noodzaak voor de bevolking van die regio's om zich onder aanvaardbare financiële voorwaarden op het nationale grondgebied te kunnen verplaatsen.

9 Bij brief van 30 juni 1998 zond de Commissie de Portugese Republiek het in artikel 169 van het Verdrag bedoelde met redenen omklede advies, waarin zij tot de slotsom kwam, dat die lidstaat zijn verplichtingen niet was nagekomen en waarin zij haar verzocht om binnen een termijn van twee maanden vanaf de kennisgeving van dat advies de nodige regulariseringsmaatregelen te nemen. In het advies verklaarde de Commissie opnieuw, dat de bij verordening nr. 2408/92 gegarandeerde vrije toegang van de communautaire luchtvaartmaatschappijen tot de intracommunautaire luchtroutes in overeenstemming met het in artikel 59 van het Verdrag neergelegde beginsel van vrij verrichten van diensten moest worden uitgelegd.

10 Omdat de Portugese autoriteiten niet op het met redenen omkleed advies hebben geantwoord en de Commissie niet in kennis hebben gesteld van de vaststelling van maatregelen om het advies op te volgen, heeft de Commissie het onderhavige beroep ingesteld.

## De gestelde niet-nakoming en de beoordeling door het Hof

11 De Commissie betoogt, dat de toepassing door de Portugese Republiek van hogere luchthavenbelastingen voor intracommunautaire vluchten dan voor binnenlandse of regionale vluchten, onverenigbaar is met het vrij verrichten van luchtvervoerdiensten, zoals omschreven in artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2408/92, een artikel dat haars inziens overeenkomstig de uit artikel 59 van het Verdrag voortvloeiende algemene beginselen moet worden uitgelegd. Het vrij verrichten van luchtvervoerdiensten binnen de Gemeenschap ligt verankerd in het derde „pakket" maatregelen die de in artikel 59 van het Verdrag neergelegde beginselen beogen te waarborgen, welke maatregelen de Raad op 23 juli 1992 heeft vastgesteld en waarvan verordening nr. 2408/92 een essentieel bestanddeel is.

12 Onder verwijzing naar 's Hofs rechtspraak betreffende de tariefstelling van havendiensten, met name de arresten van 17 mei 1994, Corsica Ferries (C-18/93,

Jurispr. blz. I-1783), en 5 oktober 1994, Commissie/Frankrijk (C-381/93, Jurispr. blz. I-5145), stelt de Commissie dat een nationale regeling die onderscheid maakt tussen binnenlandse vluchten en vluchten naar andere lidstaten door binnenlandse vluchten een bijzonder voordeel te verlenen, het vrij verrichten van luchtvervoerdiensten beperkt. In het arrest Commissie/Frankrijk zou het Hof hebben beklemtoond, dat in de optiek van de interne markt en om de verwezenlijking van de doelstellingen daarvan mogelijk te maken, het vrij verrichten van diensten zich verzet tegen de toepassing van een nationale regeling die ertoe leidt dat het verrichten van diensten tussen lidstaten moeilijker wordt dan het verrichten van diensten binnen één enkele lidstaat.

13 Omdat de litigieuze bepalingen volgens de Commissie dus niet om een reden van algemeen belang zijn gerechtvaardigd, zouden zij dus neerkomen op een niet-nakoming door de Portugese Republiek van de krachtens artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2408/92 op haar rustende verplichtingen.

*De regelmatigheid van de procedure*

14 De Portugese regering betoogt, dat de Commissie, door de niet-nakomingsprocedure van artikel 169 van het Verdrag in te leiden, een onregelmatige procedure heeft gevolgd. Omdat er op het gebied van luchthavenbelastingen geen enkele communautaire harmonisatie bestaat en in de meeste nationale regelingen van de lidstaten onderscheid wordt gemaakt tussen binnenlands verkeer en internationaal verkeer, had de Commissie volgens die regering de in artikel 90 van het Verdrag (thans artikel 86 EG) bedoelde procedure moeten volgen en een harmonisatierichtlijn moeten vaststellen.

15 De vaststelling van een dergelijke richtlijn vormt haars inziens immers de enige noodzakelijke, passende en evenredige maatregel. Daarentegen dreigt een aanpassing van de regeling van één enkele lidstaat via een niet-nakomingsprocedure de mededinging tussen de communautaire luchtvaartmaatschappijen te

vervalsen. Dienaangaande verwijt de Portugese regering de Commissie haar niet in kennis te hebben gesteld van eventueel om dezelfde reden tegen andere lidstaten ondernomen acties.

16 Bovendien heeft de Commissie de procedure van artikel 90 van het Verdrag reeds gebruikt in een zaak betreffende landingsrechten (zie arrest van 29 maart 2001, Portugal/Commissie, C-163/99, Jurispr. blz. I-2613), zodat zij voor de coherentie van haar gerechtelijke acties en om voorrang te geven aan haar regelgevende functie dezelfde procedure had moeten gebruiken wanneer het om andere luchthavenbelastingen gaat.

17 Dienaangaande moet eraan worden herinnerd dat de Commissie, niettegenstaande de andere bevoegdheden die het Verdrag haar verleent om het gemeenschapsrecht door de lidstaten in acht te doen nemen, vrijelijk beoordeelt of het wenselijk is een beroep wegens niet-nakoming in te leiden, zonder haar keuze te moeten rechtvaardigen, en dat de overwegingen die deze keuze bepalen, de ontvankelijkheid van de vordering niet kunnen aantasten (zie onder meer, in die zin, arresten van 14 februari 1989, Star Fruit/Commissie, 247/87, Jurispr. blz. 291, punten 11 en 12, en 18 juni 1998, Commissie/Italië, C-35/96, Jurispr. blz. I-3851, punt 27). Het Hof dient alleen na te gaan of de gevolgde procedure in beginsel tegen de gestelde inbreuk kan worden gebruikt.

18 In casu wordt evenwel niet betwist dat de aan de Portugese Republiek verweten inbreuk, wanneer die vaststaat, als een niet-nakoming kan worden beschouwd. De onderhavige niet-nakomingsprocedure is bijgevolg regelmatig. Het betoog van de Portugese regering dat de Commissie een harmonisatierichtlijn had moeten vaststellen of tegen andere lidstaten aan het onderhavige beroep analoge procedures had moeten inleiden, is dus niet relevant.

*De werkingssfeer van verordening nr. 2408/92*

19 De Portugese regering betoogt, dat het voorwerp van de litigieuze bepalingen niet binnen de werkingssfeer van verordening nr. 2408/92 valt. Haars inziens verbiedt die verordening de lidstaten weliswaar elke regelgeving of praktijk waarbij de toegang tot de intracommunautaire luchtroutes wordt beperkt, maar regelt zij niet de modaliteiten van de uitoefening van de luchtvervoeractiviteit. De belasting over diensten aan passagiers en de veiligheidsbelasting vallen evenwel onder de modaliteiten voor de uitoefening van de luchtvervoeractiviteit.

20 Een dergelijk onderscheid kan niet worden aanvaard. Aangezien het bedrag van de luchthavenbelastingen de prijs van het traject rechtstreeks en automatisch beïnvloedt, heeft een differentiatie in de door de passagiers te betalen belastingen automatisch een weerslag op de transportkosten, waarbij in casu de toegang tot binnenlandse of regionale vluchten wordt bevoordeeld ten opzichte van de toegang tot intracommunautaire vluchten. Het Hof heeft overigens reeds geoordeeld dat de toepassing van verschillende havenbelastingtarieven naargelang het om een binnenlands of intracommunautair traject gaat, inbreuk maakt op het beginsel van vrij verrichten van diensten, dat wil zeggen een beperking van de toegang tot het zeevervoer vormt (zie arrest Commissie/Frankrijk, reeds aangehaald, met name punten 10 en 14).

21 Welnu, verordening nr. 2408/92 heeft blijkens de eerste twee overwegingen van de considerans juist tot doel om, wat het luchtvervoer betreft, de beperkingen op het vrij verrichten van diensten in het kader van het in de artikelen 74 EG-Verdrag (thans artikel 70 EG) en 75 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 71 EG) omschreven gemeenschappelijk vervoerbeleid op te heffen krachtens artikel 84, lid 2, dat de Raad opdraagt passende bepalingen voor de luchtvaart vast te stellen.

22 De Portugese regelgeving op het gebied van luchthavenbelastingen moet dus in overeenstemming zijn met de bepalingen van verordening nr. 2408/92, zoals

uitgelegd tegen de achtergrond van het in artikel 59 van het Verdrag neergelegde algemene beginsel van vrij verrichten van diensten. Die verordening heeft immers ook tot doel voor de luchtvervoersector de voorwaarden voor toepassing van dit beginsel vast te stellen, zodat alle met de markttoegang verband houdende vraagstukken in dezelfde verordening worden behandeld (arrest van 18 januari 2001, Italië/Commissie, C-361/98, Jurispr. blz. I-385, punt 32).

*De beperkingen op het vrij verrichten van diensten*

23 De Portugese regering stelt weliswaar dat verordening nr. 2408/92 in casu niet kan worden toegepast, maar geeft toe, dat de nationale regeling het in artikel 59 van het Verdrag neergelegde beginsel van vrij verrichten van diensten in acht moet nemen.

24 Dienaangaande betoogt zij, dat de litigieuze bepalingen dat beginsel in acht nemen omdat zij geen discriminatie op grond van de nationaliteit van de marktdeelnemers invoeren. Verder stelt zij dat de litigieuze bepalingen weliswaar een beperking op het vrij verrichten van diensten vormen, doch gerechtvaardigd zijn om dwingende redenen van algemeen belang die noodzakelijk en evenredig zijn. Zij beklemtoont dat het Hof de principiële mogelijkheid van een dergelijke objectieve rechtvaardiging in een analoge situatie uitdrukkelijk heeft erkend, namelijk in punt 16 van het reeds aangehaalde arrest Commissie/Frankrijk, al heeft het dat beginsel in die zaak niet toegepast.

25 Met betrekking tot het ontbreken van discriminatie op grond van de nationaliteit van de marktdeelnemers moet worden vastgesteld, dat de Commissie een

dergelijke inbreuk op het beginsel van vrij verrichten van diensten niet stelt, zodat het argument van de Portugese regering dat de litigieuze bepalingen alle luchtvaartmaatschappijen in de Gemeenschap op dezelfde wijze behandelen, niet ter zake dienend is.

26 De Commissie verwijt de Portugese Republiek immers dat zij in artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 en in Decreto-Lei nr. 102/91 het verrichten van luchtvervoerdiensten tussen lidstaten moeilijker maakt dan het verrichten van luchtvervoerdiensten binnen één lidstaat, een bezwaar dat geen verband houdt met discriminatie op grond van de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappijen of de passagiers.

27 Met betrekking tot dat bezwaar wordt niet betwist dat de litigieuze bepalingen, hoewel zij zonder discriminatie van toepassing zijn op alle luchtvaartmaatschappijen, onderscheid maken tussen binnenlandse of regionale vluchten enerzijds en vluchten naar andere lidstaten anderzijds. Volgens die bepalingen bedraagt de belasting over diensten aan passagiers voor de intracommunautaire vluchten het driedubbele van die voor binnenlandse vluchten en de veiligheidsbelasting het dubbele van die voor regionale vluchten. Artikel 59 van het Verdrag staat echter in de weg aan de toepassing van een nationale regeling die de mogelijkheid voor een dienstverrichter om daadwerkelijk gebruik te maken van de vrijheid van dienstverrichting, zonder objectieve rechtvaardiging beperkt, en in de optiek van een interne markt aan de toepassing van een nationale regeling die ertoe leidt dat het verrichten van diensten tussen lidstaten moeilijker wordt dan het verrichten van diensten binnen een enkele lidstaat (arrest Commissie/Frankrijk, reeds aangehaald, punten 16 en 17).

28 Bovendien heeft het Hof reeds vastgesteld dat er sprake is van een beperking op het vrij verrichten van diensten wanneer de litigieuze maatregel grensoverschrijdende dienstverrichtingen moeilijker maakt dan vergelijkbare binnenlandse dienstverrichtingen (zie arrest van 4 december 1986, Commissie/Duitsland,

205/84, Jurispr. blz. 3755, punt 28). In casu maken de litigieuze bepalingen de grensoverschrijdende dienstverrichting — bijvoorbeeld de vlucht van Lissabon naar Madrid — moeilijker dan de vergelijkbare binnenlandse dienstverrichting — bijvoorbeeld de vlucht van Lissabon naar Porto — en vormen zij dus een schending van het beginsel van vrij verrichten van diensten, tenzij zij gerechtvaardigd zijn om een dwingende reden van algemeen belang en mits de vastgestelde maatregelen noodzakelijk en evenredig zijn.

29 Wat de belasting over diensten aan passagiers betreft, wijst de Portugese regering ter rechtvaardiging van het verschil in behandeling tussen binnenlandse vluchten en intracommunautaire vluchten op het feit dat de aan passagiers van intracommunautaire en andere internationale vluchten geboden diensten belangrijker en van een andere aard zijn. Dienaangaande verklaart zij dat de rechtspraak van het Hof betreffende het zeevervoer, gelet op de specifieke ongemakken van het luchtvervoer, hiervoor niet bruikbaar is.

30 De Portugese regering, die zich ertoe beperkt een opsomming te geven van de diensten die in de luchthavens aan passagiers worden verleend, toont evenwel niet aan dat deze diensten fundamenteel verschillen van die welke in zeehavens worden geboden. Verder bewijst zij niet dat het verschil tussen de aan passagiers van intracommunautaire vluchten geboden diensten en de diensten die worden geboden aan reizigers die zich tussen twee luchthavens in Portugal verplaatsen, een dwingende reden van algemeen belang vormt die rechtvaardigt dat de belasting over diensten aan passagiers voor intracommunautaire vluchten drie keer zo hoog is als voor binnenlandse vluchten, en evenmin dat een dergelijk belastingverschil noodzakelijk en evenredig is.

31 Wat de veiligheidsbelasting betreft, wordt het lagere tarief voor regionale vluchten volgens de Portugese regering gerechtvaardigd door de noodzaak om de regionale ontwikkeling te bevorderen en specifieke steun te geven aan afgelegen regio's waarvoor geen andere oplossing dan het luchtvervoer bestaat. De Portugese autoriteiten bedoelen hoofdzakelijk de autonome regio's der Azoren en Madeira.

32 Dienaangaande moet om te beginnen worden beklemtoond, dat de autonome regio der Azoren ingevolge artikel 1, lid 4, van verordening nr. 2408/92 tot en met 30 juni 1998 van de toepassing van deze verordening is vrijgesteld. Pas toen bleek dat de per 1 juli 1998 vereiste wijzigingen van de Portugese wettelijke regeling niet waren aangebracht, heeft de Commissie een met redenen omkleed advies uitgebracht. Volgens de negende overweging van de considerans van verordening nr. 2408/92 was de vrijstelling gerechtvaardigd omdat de ontwikkeling van het luchtverkeerstelsel op de Azoren ten tijde van de vaststelling van de verordening ontoereikend was. Die verordening voorzag dus uitdrukkelijk in een afwijkende en voorlopige regionale steunmaatregel met het oog op een geleidelijke aanpassing in de regio's waarin specifieke ongemakken een onmiddellijke en onverkorte toepassing van de communautaire bepalingen in de weg stonden.

33 Verder voorziet artikel 4, lid 1, van verordening nr. 2408/92 in de mogelijkheid de ontwikkeling van bepaalde regio's te bevorderen. Volgens punt a van die bepaling kan een lidstaat „een openbaredienstverplichting opleggen met betrekking tot geregelde luchtdiensten naar een luchthaven die de luchtverbindingen voor een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied verzorgt". Volgens punt h van die bepaling kunnen die verplichtingen aanleiding geven tot betaling van een vergoeding.

34 Verordening nr. 2408/92 staat weliswaar onder bepaalde voorwaarden toe luchtvaartmaatschappijen dergelijke openbaredienstverplichtingen op te leggen en daarvoor een financiële vergoeding toe te kennen, doch op voorwaarde dat die verplichtingen vooraf zijn bepaald en dat de financiële vergoedingen kunnen worden geïndividualiseerd als de specifieke tegenprestatie voor die verplichtingen.

35 Vaststaat dat het verschil in bedrag van de veiligheidsbelastingen tussen regionale vluchten en intracommunautaire vluchten niet binnen het kader van de openbaredienstverplichtingen ten behoeve van de autonome regio's kan vallen. Immers, de Portugese regering maakt weliswaar melding van de noodzaak om economische en sociale steun te verlenen aan de autonome regio's der Azoren en Madeira, maar toont niet aan, en stelt zelfs niet, dat zij de luchtvaartmaatschappijen die die regio's aandoen een of andere openbaredienstverplichting heeft

opgelegd, en vooral, zij betwist niet dat het verleende voordeel niet is beperkt tot vluchten naar autonome regio's waarvan de situatie dat misschien zou rechtvaardigen, maar ten goede komt of kan komen aan andere regionale vluchten, waarvan de lijst bij ministerieel besluit is vastgesteld en kan evolueren volgens criteria die niet zijn bepaald.

36 Verder blijkt uit het betoog van de Portugese regering niet dat een dwingende reden van algemeen belang rechtvaardigt dat een veiligheidsbelasting die voor regionale vluchten ongeveer de helft bedraagt dan voor intracommunautaire vluchten, het vrij verrichten van diensten beperkt.

37 Ten slotte heeft de door de Portugese regering aangevoerde omstandigheid dat het toepassen op regionale vluchten van het voor intracommunautaire vluchten geldend belastingtarief buitengewoon zwaar zou drukken op de totale prijs van eerstgenoemde vluchten, geen invloed op de gegrondheid van het beroep wegens niet-nakoming omdat een harmonisatie van de luchthavenbelastingtarieven immers niet noodzakelijkerwijs tot verhoging van het laagste tarief leidt.

38 Mitsdien moet worden vastgesteld dat de Portugese Republiek, door bij artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 voor intracommunautaire vluchten een hogere belasting over diensten aan passagiers in te stellen dan voor de binnenlandse vluchten en door bij Decreto-Lei nr. 102/91 en de ter uitvoering daarvan vastgestelde besluiten voor intracommunautaire vluchten een hogere veiligheidsbelasting in te stellen dan voor bepaalde binnenlandse vluchten, de krachtens de artikelen 59 van het Verdrag juncto 3, lid 1, van verordening nr. 2408/92 op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

## Kosten

39 Ingevolge artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voorzover dit is gevorderd. Aangezien de Portugese Republiek in het ongelijk is gesteld, moet zij overeenkomstig de vordering van de Commissie in de kosten worden verwezen.

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

rechtdoende, verstaat:

1) Door bij artikel 10 van Decreto Regulamentar nr. 38/91 van 29 juli 1991 voor intracommunautaire vluchten een hogere belasting over diensten aan passagiers in te stellen dan voor de binnenlandse vluchten en door bij Decreto-Lei nr. 102/91 van 8 maart 1991 en de ter uitvoering daarvoor vastgestelde besluiten voor intracommunautaire vluchten een hogere veiligheidsbelasting in te stellen dan voor bepaalde nationale vluchten, is de Portugese Republiek de verplichtingen niet nagekomen die op haar rusten

**krachtens de artikelen 59 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 49 EG) juncto 3, lid 1, van verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.**

2) **De Portugese Republiek wordt verwezen in de kosten.**

Gulmann Skouris Puissochet

Schintgen Colneric

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 26 juni 2001.

De griffier

R. Grass

De president van de Zesde kamer

C. Gulmann