SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 26 de junio de 2001 *

En el asunto C-70/99,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. F. Benyon y F. de Sousa Fialho, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

República Portuguesa, representada por el Sr. L. Fernandes y las Sras. M.L. Duarte y F. Viegas, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto que se declare que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 59 del Tratado CE (actualmente artículo 49 CE, tras su modificación), en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, relativo al acceso de

* Lengua de procedimiento: portugués.

las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240, p. 8), al mantener en vigor la disposición del artículo 10 del Decreto Regulamentar (Decreto de desarrollo) nº 38/91, de 29 de julio de 1991 *(Diário da República* I, serie B, nº 172, de 29 de julio de 1991), que prevé que los vuelos de Portugal con destino a otros Estados miembros estarán sujetos al pago de tasas de embarque más elevadas que las aplicables a los vuelos nacionales, así como la disposición del Decreto-lei nº 102/91, de 8 de marzo de 1991 *(Diário da República* I, serie A, nº 56, de 8 de marzo de 1991), conforme a las Órdenes Ministeriales de desarrollo posteriores, que prevé que los vuelos de Portugal con destino a otros Estados miembros estarán sometidos al pago de tasas de seguridad más elevadas que las aplicables a determinados vuelos nacionales,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por los Sres. C. Gulmann, Presidente de Sala, V. Skouris, J.-P. Puissochet (Ponente) y R. Schintgen y la Sra. N. Colneric, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista celebrada el 11 de enero de 2001,

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 6 de marzo de 2001;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 26 de febrero de 1999, la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso un recurso, con arreglo al artículo 169 del Tratado CE (actualmente artículo 226 CE), con el fin de que se declare que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 59 del Tratado CE (actualmente artículo 49 CE, tras su modificación), en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias (DO L 240, p. 8), al mantener en vigor la disposición del artículo 10 del Decreto Regulamentar (Decreto de desarrollo) nº 38/91, de 29 de julio de 1991 *(Diário da República* I, serie B, nº 172, de 29 de julio de 1991), que prevé que los vuelos de Portugal con destino a otros Estados miembros estarán sujetos al pago de tasas de embarque más elevadas que las aplicables a los vuelos nacionales, así como la disposición del Decreto-lei nº 102/91, de 8 de marzo de 1991 *(Diário da República* I, serie A, nº 56, de 8 de marzo de 1991), conforme a las Órdenes Ministeriales de desarrollo posteriores, que prevé que los vuelos de Portugal con destino a otros Estados miembros estarán sometidos al pago de tasas de seguridad más elevadas que las aplicables a determinados vuelos nacionales (en lo sucesivo, «disposiciones controvertidas»).

La normativa comunitaria

2 El artículo 59, primer párrafo, del Tratado, consagra la libre prestación de servicios en los Estados miembros de la Comunidad.

3 El Reglamento nº 2408/92, adoptado sobre la base del artículo 84, apartado 2, del Tratado CE, (actualmente artículo 80 CE, apartado 2, tras su modificación), forma parte del tercer «paquete» de medidas adoptadas por el Consejo con vistas al establecimiento progresivo del mercado interior en el transporte aéreo en el transcurso de un período que terminaría el 31 de diciembre de 1992. Dicho Reglamento prevé, en particular, el libre acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias.

4 De conformidad con el artículo 3, apartado 1, del mencionado Reglamento, «sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento, el Estado o Estados miembros interesados autorizarán a las compañías aéreas comunitarias el ejercicio de derechos de tráfico en las rutas intracomunitarias». En este Reglamento se contemplan excepciones, en particular, la posibilidad por parte de los Estados miembros de imponer a las compañías aéreas obligaciones de servicio público.

La normativa nacional

5 El artículo 10 del Decreto nº 38/91 estableció una tasa de embarque cuyo importe varía en función de que el destino del servicio aéreo al que se aplique sea nacional o internacional. Mediante Órdenes Ministeriales del Ministro responsable del sector de transportes se determina el importe de dichas tasas aeroportuarias, por un lado, para los vuelos que parten de Lisboa, de Oporto y de Faro, y por otro, para los vuelos que parten de las Azores. En ambos casos, se prevé una tarifa diferente para los vuelos nacionales y para los vuelos internacionales.

6 El Decreto-ley nº 102/91 estableció una tasa de seguridad sobre cada título de transporte emitido con salida en un aeropuerto nacional. En un primer momento, la normativa que lo desarrollaba preveía una tarifa diferente según que el vuelo tuviera como destino un aeropuerto nacional o un aeropuerto internacional. A

partir de la Portaria (Orden Ministerial) nº 240/98, de 16 de abril de 1998, del Ministro responsable de los transportes *(Diário da República* I, serie B, nº 89, de 16 de abril de 1998), el importe de esta tasa varía según que el vuelo sea regional, intracomunitario o internacional. La lista de vuelos regionales, fijada mediante Orden Ministerial, incluye los vuelos que comunican los aeropuertos de las Azores y de Madeira con otro aeropuerto nacional.

El procedimiento administrativo previo

7 Por considerar que las disposiciones controvertidas, en tanto que imponen, en las salidas de los aeropuertos nacionales, tarifas más elevadas a los vuelos intracomunitarios que a los vuelos nacionales por lo que respecta a las tasas de embarque, o a determinados vuelos nacionales —calificados de vuelos regionales—, por lo que se refiere a la tasa de seguridad, eran incompatibles con el principio de la libre prestación de servicios consagrado en los artículos 59 y 62 del Tratado CE (este último derogado por el Tratado de Amsterdam), en relación con los cuales debía, en su opinión, interpretarse el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2408/92, relativo a la libertad de acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, la Comisión dirigió al Gobierno portugués, el 11 de diciembre de 1996, un escrito de requerimiento en el que le instaba a presentar sus observaciones al respecto, con arreglo al artículo 169 del Tratado.

8 En su respuesta de 17 de marzo de 1997, en la que no hacía distinción alguna entre la tasa de embarque y la tasa de seguridad, el Gobierno portugués afirmó, por un lado, que las prestaciones que requieren los vuelos internacionales son de mayor relevancia que las efectuadas en los vuelos nacionales; adujo, por otro lado, que el trato especial que se concede a los pasajeros con destino u origen en las regiones autónomas de las Azores y de Madeira está justificado por la obligación de servicio público que constituye la comunicación de estas regiones y por razones de política social, teniendo en cuenta la necesidad para la población de estas regiones de desplazarse por el territorio nacional en condiciones financieras aceptables.

9 Mediante escrito de 30 de junio de 1998, la Comisión dirigió un dictamen motivado a la República Portuguesa con arreglo al artículo 169 del Tratado, en el que se concluía que dicho Estado miembro había incumplido sus obligaciones y se le instaba a adoptar las medidas de regularización en un plazo de dos meses a partir de su notificación. La Comisión afirmaba de nuevo en el dictamen que el libre acceso de las compañías aéreas comunitarias a las rutas aéreas intracomunitarias, garantizado por el Reglamento nº 2408/92, debía interpretarse de conformidad con el principio de la libre prestación de servicios consagrado en el artículo 59 del Tratado.

10 Al no recibir respuesta al dictamen motivado por parte de las autoridades portuguesas ni haber sido informada de la adopción de medidas destinadas a atenerse al mismo, la Comisión interpuso el presente recurso.

El incumplimiento alegado y la apreciación del Tribunal de Justicia

11 La Comisión afirma que la aplicación por parte de la República Portuguesa de tasas aeroportuarias más elevadas a los vuelos intracomunitarios que a los vuelos nacionales o regionales es incompatible con la libre prestación de servicios de transporte aéreo definida en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2408/92, artículo que, en su opinión, debe ser interpretado de conformidad con los principios generales que emanan del artículo 59 del Tratado. La libre prestación de servicios de transporte aéreo en el seno de la Comunidad se plasmó en la adopción por el Consejo, el 23 de julio de 1992, del tercer «paquete» de medidas que tenían por objeto garantizar los principios del artículo 59 del Tratado, y del que el Reglamento nº 2408/92 es un elemento fundamental.

12 Trasladando a este ámbito la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en relación con el establecimiento de las tarifas de los servicios portuarios, en particular las

sentencias de 17 de mayo de 1994, Corsica Ferries (C-18/93, Rec. p. I-1783), y de 5 de octubre de 1994, Comisión/Francia (C-381/93, Rec. p. I-5145), la Comisión estima que una normativa nacional que establece una distinción entre los vuelos interiores y los vuelos con destino a otros Estados miembros al conferir una ventaja particular a los transportes internos constituye una restricción a la libre prestación de servicios de transporte aéreo. En la sentencia Comisión/Francia, antes citada, el Tribunal de Justicia subrayó que, desde la perspectiva de un mercado único y con el fin de permitir alcanzar sus objetivos, la libre prestación de servicios se opone a la aplicación de toda normativa nacional que dificulte más la prestación de servicios entre Estados miembros que la prestación de servicios puramente interna en un Estado miembro.

13 De este modo, puesto que, según la Comisión, no están justificadas por una razón de interés general, debe considerarse que las disposiciones controvertidas constituyen un incumplimiento por parte de la República Portuguesa de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2408/92.

Sobre la regularidad del procedimiento

14 El Gobierno portugués alega que la Comisión ha seguido un procedimiento irregular al instar un recurso por incumplimiento. Según este Gobierno, dado que en materia de tasas aeroportuarias no existe armonización comunitaria y que la mayoría de las normativas nacionales de los Estados miembros establecen la distinción entre tráfico interior y tráfico internacional, la Comisión debió haber seguido el procedimiento previsto en el artículo 90 del Tratado (actualmente artículo 86 CE) y haber adoptado una Directiva de armonización.

15 En efecto, sólo la adopción de tal Directiva constituiría la medida necesaria, adecuada y proporcionada. Por el contrario, la adaptación de la normativa de un sólo Estado miembro mediante un procedimiento por incumplimiento supondría el riesgo de falsear la competencia entre las compañías aéreas comunitarias. A

este respecto, el Gobierno portugués reprocha a la Comisión no haberle informado de los procedimientos que hayan podido incoarse contra otros Estados miembros por el mismo motivo.

16 Además, puesto que la Comisión ya había utilizado el procedimiento previsto en el artículo 90 del Tratado en un asunto relativo a los cánones de aterrizaje (véase la sentencia de 29 de marzo de 2001, Portugal/Comisión, C-163/99, Rec. p. I-2613), debería haber recurrido al mismo procedimiento, por razones de coherencia de su actividad contenciosa y para hacer que prevalezca su función normativa, en relación con las otras tasas aeroportuarias.

17 A este respecto procede recordar que, sin perjuicio de las demás facultades que el Tratado le otorga para hacer que los Estados miembros respeten el Derecho comunitario, la Comisión aprecia libremente la oportunidad de entablar o no un procedimiento por incumplimiento sin obligación de justificar su elección, sin que puedan afectar a la admisibilidad del recurso las consideraciones que determinen dicha decisión (en este sentido, véanse en particular, las sentencias de 14 de febrero de 1989, Star Fruit/Comisión, 247/87, Rec. p. 291, apartados 11 y 12, y de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, Rec. p. I-3851, apartado 27). El Tribunal de Justicia sólo está obligado a comprobar si el procedimiento adoptado puede, en principio, ser utilizado contra la infracción alegada.

18 Pues bien, en el presente caso no se discute que la infracción que se imputa a la República Portuguesa, si se comprueba su existencia, pueda ser analizada como un incumplimiento. En consecuencia, el presente procedimiento por incumplimiento es válido. Por tanto, las alegaciones del Gobierno portugués según las cuales la Comisión debería haber adoptado una Directiva de armonización o haber incoado procedimientos análogos al presente recurso contra otros Estados miembros carecen de pertinencia.

Sobre el ámbito de aplicación del Reglamento nº 2408/92

19 El Gobierno portugués afirma que el objeto de las disposiciones controvertidas no está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 2408/92. En efecto, entiende que si bien dicho Reglamento prohíbe a los Estados miembros toda normativa o práctica que restrinja el acceso a las rutas aéreas intracomunitarias, no regula las condiciones de ejercicio de la actividad de transporte aéreo. Pues bien, la tasa de embarque y la tasa de seguridad forman parte de las condiciones de ejercicio de la actividad de transporte aéreo.

20 Tal distinción no puede acogerse. Dado que el importe de las tasas aeroportuarias incide directa y mecánicamente sobre el precio del trayecto, una diferenciación en las tasas que soportan los pasajeros repercute automáticamente en el coste del transporte, favoreciendo, en el presente caso, el acceso a los vuelos nacionales o regionales frente al acceso a los vuelos intracomunitarios. Además, el Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de declarar que la aplicación de tasas portuarias de diferente cuantía según que el trayecto sea nacional o intracomunitario constituye una vulneración del principio de la libre prestación de servicios, es decir, una restricción del acceso a las rutas marítimas (véase la sentencia Comisión/Francia, antes citada, en particular, los apartados 10 y 14).

21 Pues bien, como se desprende de sus dos primeros considerandos, el Reglamento nº 2408/92 tiene precisamente por objeto eliminar, en lo que respecta al transporte aéreo, las restricciones a la libre prestación de servicios en el marco de la política común de transportes definida en los artículos 74 del Tratado CE (actualmente artículo 70 CE) y 75 del Tratado CE (actualmente artículo 71 CE, tras su modificación) con arreglo al artículo 84, apartado 2, del Tratado, que encomienda al Consejo la adopción de medidas apropiadas para la navegación aérea.

22 Así pues, la normativa portuguesa en materia de tasas aeroportuarias debe respetar las disposiciones del Reglamento nº 2408/92, interpretado a la luz del

principio de la libre prestación de servicios consagrado en el artículo 59 del Tratado. El mencionado Reglamento tiene asimismo, en efecto, el objetivo de definir en el sector del transporte aéreo las condiciones de aplicación de este principio, con el fin de que todas las cuestiones relativas al acceso al mercado estén reguladas en un mismo Reglamento (sentencia de 18 de enero de 2001, Italia/Comisión, C-361/98, Rec. p. I-385, apartado 32).

Sobre las restricciones a la libre prestación de servicios

23 El Gobierno portugués, aun cuando niega la posibilidad de aplicar el Reglamento nº 2408/92 al presente caso, admite que la normativa nacional debe respetar el principio de la libre prestación de servicios consagrado en el artículo 59 del Tratado.

24 A este respecto sostiene, por un lado, que las disposiciones controvertidas respetan el mencionado principio, puesto que no imponen ninguna discriminación basada en la nacionalidad de los operadores. Alega, por otro lado, que aun admitiendo que las disposiciones controvertidas constituyeran una restricción a la libre prestación de servicios, las medidas que establecen resultarían justificadas por razones imperiosas de interés general, necesarias y proporcionadas. Subraya que el Tribunal de Justicia admitió expresamente el principio de esta posibilidad de justificación objetiva en una situación análoga en el apartado 16 de la sentencia Comisión/Francia, antes citada, aunque no se adoptó en ese asunto.

25 En lo que atañe a la ausencia de discriminación por razón de la nacionalidad de los operadores, cabe señalar que la Comisión no ha alegado tal infracción del

principio de la libre prestación de servicios, de manera que el argumento del Gobierno portugués conforme al cual las disposiciones controvertidas tratan por igual a todas las compañías aéreas de la Comunidad es inoperante.

26 En efecto, la Comisión reprocha a la República Portuguesa, a causa del artículo 10 del Decreto nº 38/91 y del Decreto-ley nº 102/91, haber hecho más difícil la prestación de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros que la prestación de servicios de transporte aéreo interna en un Estado miembro, imputación que no guarda relación alguna con una discriminación por razón de la nacionalidad de los operadores aéreos o de los pasajeros.

27 Por lo que respecta a esta imputación, no se discute que las disposiciones controvertidas, aunque se apliquen sin discriminación a todas las compañías aéreas, establecen una distinción entre los vuelos internos o regionales, por un lado, y los vuelos con destino a otros Estados miembros, por otro lado. De conformidad con estas disposiciones, la tasa de embarque y la tasa de seguridad representan, en el caso de los vuelos intracomunitarios, el triple de la cuantía correspondiente a los vuelos nacionales, en el primer caso, y el doble de la cuantía correspondiente a los vuelos regionales, en el segundo caso. Ahora bien, el artículo 59 del Tratado se opone a la aplicación de toda normativa nacional que, sin justificación objetiva, obstaculice la posibilidad para un prestador de servicios de ejercer efectivamente la libertad de prestación de servicios, así como, desde la perspectiva de un mercado único, a la aplicación de toda normativa nacional que dificulte más la prestación de servicios entre Estados miembros que la prestación de servicios puramente interna en un Estado miembro (sentencia Comisión/ Francia, antes citada, apartados 16 y 17).

28 Además, el Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de aceptar una restricción a la libre prestación de servicios cuando la medida controvertida hacía más onerosas las prestaciones transfronterizas que las prestaciones nacionales comparables (véase la sentencia de 4 de diciembre de 1986, Comisión/Alemania, 205/84, Rec.

p. 3755, apartado 28). En el presente caso, las disposiciones controvertidas hacen más onerosa la prestación transfronteriza —por ejemplo, el vuelo de Lisboa a Madrid— que la prestación nacional comparable —por ejemplo, el vuelo de Lisboa a Oporto— y, en consecuencia, constituyen una vulneración del principio de la libre prestación de servicios, a menos que estén justificadas por razones imperiosas de interés general y a condición de que las medidas que establecen sean necesarias y proporcionadas.

29 Por lo que atañe, en primer lugar, a la tasa de embarque, el Gobierno portugués justifica el trato diferente de los vuelos nacionales y de los vuelos intracomunitarios por los servicios de mayor envergadura y de distinta naturaleza que se ofrecen a los pasajeros de los vuelos intracomunitarios y de los demás vuelos internacionales. A este respecto, puntualiza que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en relación con el transporte marítimo no es trasladable a este contexto, habida cuenta de las limitaciones propias del transporte aéreo.

30 Pero el Gobierno portugués, que se limita a enumerar los servicios que se ofrecen a los pasajeros en los aeropuertos, no demuestra que sean fundamentalmente distintos de los que se ofrecen en los puertos. Tampoco justifica por qué la diferencia entre los servicios que se ofrecen a los pasajeros de los vuelos intracomunitarios y los que se ofrecen a los pasajeros que viajan entre dos aeropuertos situados en Portugal podría constituir una razón imperiosa de interés general que justifique triplicar la tasa de embarque en los vuelos intracomunitarios en relación con los vuelos nacionales, ni por qué tal diferencia de tasas sería necesaria y proporcionada.

31 Por lo que atañe, en segundo lugar, a la tasa de seguridad, la tarifa reducida que se aplica a los vuelos regionales está justificada, según el Gobierno portugués, por la necesidad de favorecer un objetivo de desarrollo regional y de apoyo específico a las regiones ultraperiféricas para las que no existe otra solución que el transporte aéreo. Las autoridades portuguesas se refieren fundamentalmente a las regiones autónomas de las Azores y de Madeira.

32 A este respecto procede subrayar en primer lugar que la región autónoma de las Azores quedó excluida, conforme al artículo 1, apartado 4, del Reglamento nº 2408/92, de la aplicación de éste hasta el 30 de junio de 1998. Sólo cuando se comprobó que no se habían adoptado las modificaciones que requería la legislación portuguesa a partir del 1 de julio de 1998, la Comisión emitió un dictamen motivado. Con arreglo al noveno considerando del Reglamento nº 2408/92, la exclusión estaba justificada por el desarrollo inadecuado del régimen de tráfico aéreo en las Azores en la fecha de la adopción de dicho Reglamento. Así pues, éste preveía expresamente una medida de promoción regional de carácter excepcional y provisional, que habría de permitir una adaptación progresiva en regiones en las que limitaciones particulares impedían una aplicación inmediata y brutal de las disposiciones comunitarias.

33 A continuación, el artículo 4, apartado 1, del Reglamento nº 2408/92 prevé la posibilidad de promover el desarrollo de determinadas regiones. De conformidad con la letra a) de dicha disposición, un Estado miembro puede «imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio». De conformidad con letra h) de la mencionada disposición, tal obligación puede dar lugar al abono de una compensación.

34 No obstante, si bien el Reglamento nº 2408/92 permite, en determinadas condiciones, imponer a las compañías aéreas tales obligaciones de servicio público que pueden ser compensadas financieramente, es necesario que dichas obligaciones se definan previamente y que las contrapartidas financieras puedan ser individualizadas como la compensación específica de dichas obligaciones.

35 Está acreditado, por un lado, que la diferencia en el importe de las tasas de seguridad entre los vuelos regionales y los vuelos intracomunitarios no puede incluirse en el marco de las obligaciones de servicio público que pueden beneficiar a las regiones autónomas. En efecto, aunque el Gobierno portugués menciona la necesidad de conceder una ayuda económica y social a las regiones autónomas de las Azores y de Madeira, no demuestra, y ni siquiera alega, haber impuesto obligación alguna de servicio público a las compañías aéreas que vuelan a estas

regiones y, sobre todo, no niega que la ventaja conferida no se limita a los vuelos con destino a las regiones autónomas cuya situación tal vez lo justificaría, sino que beneficia o puede beneficiar a otros vuelos regionales cuya lista se establece mediante Orden Ministerial y puede evolucionar según criterios no determinados.

36 Por otro lado, el Gobierno portugués no demuestra, mediante su argumentación, que una razón imperiosa de interés general justifique la restricción a la libre prestación de servicios que supone una tasa de seguridad cuyo importe es aproximadamente dos veces inferior para los vuelos regionales que para los vuelos intracomunitarios.

37 Por último, la circunstancia, alegada por el Gobierno portugués, de que la aplicación a los vuelos regionales de la misma tasa que a los vuelos intracomunitarios incidiría de manera excesiva sobre el precio total de aquéllos no afecta en absoluto al fundamento del recurso por incumplimiento, en concreto, porque una armonización de las tarifas de las tasas no supone forzosamente el incremento de la tarifa más baja.

38 En consecuencia, procede declarar que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 59 del Tratado, en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2408/92, al establecer, por un lado, mediante el artículo 10 del Decreto nº 38/91 tasas de embarque más elevadas para los vuelos intracomunitarios que para los vuelos nacionales y, por otro lado, mediante el Decreto-ley nº 102/91 y las Órdenes Ministeriales de desarrollo, tasas de seguridad más elevadas para los vuelos intracomunitarios que para determinados vuelos nacionales.

Costas

39 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Puesto que la Comisión ha pedido que se condene en costas a la República Francesa y al haber sido desestimados los motivos formulados por ésta, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

decide:

1) Declarar que la República Portuguesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 59 del Tratado CE (actualmente artículo 49 CE, tras su modificación), en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, al establecer, por un lado, mediante el artículo 10 del Decreto Regulamentar (Decreto de desarrollo) nº 38/91, de 29 de julio

de 1991, tasas de embarque más elevadas para los vuelos intracomunitarios que para los vuelos nacionales y, por otro lado, mediante el Decreto-Lei nº 102/91, de 8 de marzo de 1991, y las Órdenes Ministeriales que lo desarrollan, tasas de seguridad más elevadas para los vuelos intracomunitarios que para determinados vuelos nacionales.

2) Condenar en costas a la República Portuguesa.

Gulmann Skouris Puissochet

Schintgen Colneric

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 26 de junio de 2001.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Sexta

C. Gulmann