ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

26 de Junho de 2001 *

No processo C-70/99,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por F. Benyon e F. de Sousa Fialho, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandante,

contra

República Portuguesa, representada por L. Fernandes, M. L. Duarte e F. Viegas, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandada,

que tem por objecto obter a declaração de que, ao manter a disposição do artigo 10.° do Decreto Regulamentar n.° 38/91, de 29 de Julho de 1991 (*Diário da República*, I série-B, n.° 172, de 29 de Julho de 1991), que prevê que os voos de Portugal com destino a outros Estados-Membros estão sujeitos a uma taxa de

* Língua do processo: português.

serviço a passageiros superior à aplicada aos voos domésticos, bem como a disposição do Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março de 1991 (*Diário da República*, I série-A, n.º 56, de 8 de Março de 1991), tal como executado pelas subsequentes portarias de execução, que prevê que os voos de Portugal com destino a outros Estados-Membros estão sujeitos ao pagamento de uma taxa de segurança superior à aplicada a certos voos domésticos, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força das disposições conjugadas do artigo 59.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 49.º CE) e do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240, p. 8),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: C. Gulmann, presidente de secção, V. Skouris, J.-P. Puissochet (relator), R. Schintgen e N. Colneric, juízes,

advogado-geral: S. Alber,
secretário: L. Hewlett, administradora,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações das partes na audiência de 11 de Janeiro de 2001,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 6 de Março de 2001,

profere o presente

Acórdão

1 Por petição que deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 26 de Fevereiro de 1999, a Comissão das Comunidades Europeias intentou, nos termos do artigo 169.° do Tratado CE (actual artigo 226.° CE), uma acção destinada a obter a declaração de que, ao manter a disposição do artigo 10.° do Decreto Regulamentar n.° 38/91, de 29 de Julho de 1991 (*Diário da República*, I série-B, n.° 172, de 29 de Julho de 1991), que prevê que os voos de Portugal com destino a outros Estados-Membros estão sujeitos a uma taxa de serviço a passageiros superior à aplicada aos voos domésticos, bem como a disposição do Decreto-Lei n.° 102/91, de 8 de Março de 1991 (*Diário da República*, I série-A, n.° 56, de 8 de Março de 1991), tal como executado pelas subsequentes portarias de execução, que prevê que os voos de Portugal com destino a outros Estados-Membros estão sujeitos ao pagamento de uma taxa de segurança superior à aplicada a certos voos domésticos (a seguir «disposições controvertidas»), a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força das disposições conjugadas do artigo 59.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 49.° CE) e do artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240, p. 8).

Regulamentação comunitária

2 O artigo 59.°, primeiro parágrafo, do Tratado consagra a livre prestação de serviços nos Estados-Membros da Comunidade.

3 O Regulamento n.º 2408/92, adoptado com base no artigo 84.º, n.º 2, do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 80.º, n.º 2, CE), faz parte do terceiro «pacote» de medidas tomadas pelo Conselho a fim de realizar progressivamente o mercado interno dos transportes aéreos, durante um período que terminou em 31 de Dezembro de 1992. Este regulamento prevê, nomeadamente, o livre acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias.

4 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento, «[s]em prejuízo do disposto no presente regulamento, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s) a exercer direitos de tráfego nas rotas do interior da Comunidade». O mesmo regulamento contém disposições derrogatórias que respeitam, nomeadamente, à possibilidade que é conferida aos Estados-Membros de imporem às transportadoras aéreas certas obrigações de serviço público.

Regulamentação nacional

5 O artigo 10.º do Decreto Regulamentar n.º 38/91 instituiu uma taxa de serviço a passageiros, definida em função do destino doméstico ou internacional do serviço aéreo a que se aplica. Portarias do ministro responsável do sector dos transportes fixam o montante destas taxas aeronáuticas, por um lado, para os voos com partida de Lisboa, Porto e Faro, e, por outro, para os que partem dos Açores. Prevêem, em ambos os casos, taxas diferentes para os voos domésticos e para os voos internacionais.

6 O Decreto-Lei n.º 102/91 criou uma taxa de segurança, devida por cada título de transporte emitido à partida de um aeroporto nacional. Numa primeira fase, a regulamentação que regia a sua aplicação previa uma taxa diferente consoante o voo tivesse como destino um aeroporto nacional ou um aeroporto internacional.

A partir da Portaria n.º 240/98, de 16 de Abril de 1998, do ministro encarregado dos transportes (*Diário da República*, I série-B, n.º 89, de 16 de Abril de 1998), o montante desta taxa varia consoante o voo seja regional, intracomunitário ou internacional. A lista dos voos regionais, fixada por portaria do ministro, compreende os voos de ligação entre os aeroportos dos Açores e da Madeira e outros aeroportos nacionais.

Processo pré-contencioso

7 Considerando que as disposições controvertidas, uma vez que impõem, à partida dos aeroportos nacionais, um montante de taxas mais elevado para os voos intracomunitários do que para os voos domésticos, no que respeita à taxa de serviço a passageiros, ou em relação a certos voos domésticos — qualificados de voos regionais —, no que respeita à taxa de segurança, eram incompatíveis com o princípio da livre prestação de serviços consagrado nos artigos 59.º do Tratado e 62.º do Tratado CE (revogado pelo Tratado de Amesterdão), à luz dos quais deve ser interpretado, na sua opinião, o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2408/92, relativo à liberdade de acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, a Comissão notificou do incumprimento o Governo português, por carta de 11 de Dezembro de 1996, solicitando-lhe que apresentasse observações quanto a esta matéria, nos termos do artigo 169.º do Tratado.

8 Na sua resposta de 17 de Março de 1997, em que não fazia qualquer distinção entre a taxa de serviço a passageiros e a taxa de segurança, o Governo português sustentou, por um lado, que as prestações exigidas pelos voos internacionais são mais importantes do que as fornecidas para os voos domésticos; por outro, alegou que o tratamento especial de que beneficiam os passageiros com destino às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira ou provenientes dessas regiões é justificado pela obrigação de serviço público que constitui o serviço de transportes para essas regiões e por razões de política social, tendo em conta a necessidade de a população destas regiões poder deslocar-se no território nacional em condições financeiras aceitáveis.

9 Por carta de 30 de Junho de 1998, a Comissão enviou à República Portuguesa o parecer fundamentado previsto pelo artigo 169.° do Tratado, concluindo pelo incumprimento por este Estado-Membro das suas obrigações e convidando-o a tomar as medidas de regularização no prazo de dois meses a contar da data da notificação desse parecer. Nesse parecer, a Comissão afirmava novamente que o livre acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, assegurado pelo Regulamento n.° 2408/92, devia ser interpretado em conformidade com o princípio da livre prestação de serviços consagrado pelo artigo 59.° do Tratado.

10 Não tendo as autoridades portuguesas respondido ao parecer fundamentado nem informado a Comissão da adopção de medidas destinadas a dar-lhe cumprimento, a Comissão intentou a presente acção por incumprimento.

Incumprimento alegado e apreciação do Tribunal de Justiça

11 A Comissão sustenta que a aplicação, pela República Portuguesa, de taxas aeronáuticas mais elevadas para os voos intracomunitários do que para os voos domésticos ou regionais é incompatível com a livre prestação de serviços de transporte aéreo definida no artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 2408/92, disposição que, na sua opinião, deve ser interpretada à luz dos princípios gerais que decorrem do artigo 59.° do Tratado. A livre prestação de serviços de transporte aéreo no interior da Comunidade foi consagrada pela adopção, em 23 de Julho de 1992, pelo Conselho, do terceiro «pacote» de medidas destinadas a garantir os princípios estabelecidos pelo artigo 59.° do Tratado, de que o Regulamento n.° 2408/92 constitui um elemento essencial.

12 Transpondo a jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa à tarificação dos serviços portuários, nomeadamente os acórdãos de 17 de Maio de 1994, Corsica

Ferries (C-18/93, Recueil, p. I-1783), e de 5 de Outubro de 1994, Comissão/ /França (C-381/93, Colect., p. I-5145), a Comissão entende que uma regulamentação nacional que estabelece distinções entre os voos domésticos e os voos destinados a outros Estados-Membros, assegurando um benefício particular aos transportes internos, constitui um entrave à livre prestação de serviços de transporte aéreo. No acórdão Comissão/França, já referido, o Tribunal de Justiça sublinhou, segundo a Comissão, que, na perspectiva do mercado único, e para permitir a realização dos respectivos objectivos, a livre prestação de serviços opõe-se à aplicação de qualquer regulamentação nacional que tenha por efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-Membros mais difícil do que a prestação de serviços limitada ao interior dum Estado-Membro.

13 Assim, uma vez que não são justificadas, no entender da Comissão, por razões de interesse geral, deve considerar-se que as disposições controvertidas constituem incumprimento pela República Portuguesa das obrigações que lhe incumbem por força do artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 2408/92.

Quanto à regularidade do processo

14 O Governo português argumenta que, ao instaurar uma acção por incumprimento prevista pelo artigo 169.° do Tratado, a Comissão seguiu um procedimento irregular. Segundo este governo, uma vez que, em matéria de taxas aeronáuticas, não existe qualquer harmonização comunitária e que a distinção entre tráfego interior e tráfego internacional está prevista na maioria das regulamentações nacionais dos Estados-Membros, a Comissão deveria ter seguido o procedimento previsto no artigo 90.° do Tratado (actual artigo 86.° CE) e adoptar uma directiva de harmonização.

15 Com efeito, só a adopção de uma directiva dessa natureza constituiria a medida necessária, adequada e proporcionada. Pelo contrário, a adaptação da regulamentação de um único Estado-Membro através de um processo de incumprimento corre o risco de falsear a concorrência entre as transportadoras aéreas

comunitárias. A este propósito, o Governo português censura a Comissão por não o ter informado das eventuais acções instauradas com o mesmo fundamento contra outros Estados-Membros.

16 Além disso, tendo a Comissão já anteriormente utilizado o procedimento previsto no artigo 90.° do Tratado num caso respeitante às taxas de aterragem (v. acórdão de 29 de Março de 2001, Portugal/Comissão, C-163/99, Colect., p. I-2613), a Comissão deveria, numa preocupação de coerência da sua actividade contenciosa e a fim de privilegiar a sua função normativa, recorrer ao mesmo procedimento no que respeita às restantes taxas aeronáuticas.

17 A este propósito, convém recordar que, não obstante os outros poderes que lhe são conferidos pelo Tratado para fazer respeitar o direito comunitário pelos Estados-Membros, a Comissão aprecia livremente a oportunidade de instaurar ou não uma acção por incumprimento sem ter de justificar a sua opção, não podendo as considerações que determinam esta opção afectar a admissibilidade da acção (v., nomeadamente, neste sentido, acórdãos de 14 de Fevereiro de 1989, Star Fruit/Comissão, 247/87, Colect., p. 291, n.^{os} 11 e 12, e de 18 de Junho de 1998, Comissão/Itália, C-35/96, Colect., p. I-3851, n.° 27). O Tribunal de Justiça só está vinculado a verificar se o processo adoptado pode, em princípio, ser utilizado contra a alegada infracção.

18 Ora, neste caso concreto, não se contesta que a infracção censurada à República Portuguesa pode, no caso de a sua existência se vir a demonstrar, ser entendida como um incumprimento. O presente processo de incumprimento é, por conseguinte, regular. Por isso, os argumentos do Governo português, segundo os quais a Comissão devia ter adoptado uma directiva de harmonização ou devia ter instaurado processos análogos ao da presente acção contra outros Estados-Membros, mostram-se irrelevantes.

Quanto ao âmbito de aplicação do Regulamento n.º 2408/92

19 O Governo português sustenta que o objecto das disposições controvertidas não está compreendido no âmbito de aplicação do Regulamento n.º 2408/92. Com efeito, considera que, embora este regulamento proíba aos Estados-Membros qualquer regulamentação ou prática que restrinja o acesso às ligações aéreas intracomunitárias, o mesmo não rege as condições de exercício da actividade de transporte aéreo. Ora, a taxa de serviço a passageiros e a taxa de segurança relevam das condições de exercício da actividade de transporte aéreo.

20 Tal distinção não pode aceitar-se. Dado que o montante das taxas aeronáuticas afecta directamente e de forma mecânica o preço do percurso, qualquer diferenciação nas taxas suportadas pelos passageiros repercute-se automaticamente no custo do transporte, privilegiando, neste caso concreto, o acesso aos voos domésticos ou regionais em relação ao acesso aos voos intracomunitários. O Tribunal de Justiça já teve, aliás, ocasião de decidir que a aplicação dum nível de taxas portuárias diferente consoante o percurso seja nacional ou intracomunitário constitui uma infracção ao princípio da livre prestação de serviços, ou seja, uma restrição do acesso a uma ligação marítima (v. acórdão Comissão/França, já referido, nomeadamente os n.os 10 e 14).

21 Ora, o Regulamento n.º 2408/92 tem precisamente por objectivo, tal como resulta dos seus dois primeiros considerandos, eliminar, no que respeita ao transporte aéreo, as restrições à livre prestação de serviços no âmbito da política comum dos transportes definida nos artigos 74.º do Tratado CE (actual artigo 70.º CE) e 75.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 71.º CE) e nos termos do artigo 84.º, n.º 2, do Tratado, que confia ao Conselho o cuidado de adoptar as medidas apropriadas para a navegação aérea.

22 Assim, a regulamentação portuguesa em matéria de taxas aeronáuticas deve respeitar as disposições do Regulamento n.º 2408/92, tal como o mesmo é

interpretado à luz do princípio da livre prestação de serviços consagrado pelo artigo 59.° do Tratado. Este regulamento também tem, com efeito, por objectivo definir no sector do transporte aéreo as condições de aplicação deste princípio, para que o conjunto das questões relativas ao acesso ao mercado seja regulado por um único e mesmo regulamento (acórdão de 18 de Janeiro de 2001, Itália/ /Comissão, C-361/98, Colect., p. I-385, n.° 32).

Quanto às restrições à livre prestação de serviços

23 O Governo português, ao mesmo tempo que nega a possibilidade de aplicar o Regulamento n.° 2408/92 neste caso concreto, admite que a regulamentação nacional deve respeitar o princípio da livre prestação de serviços consagrado no artigo 59.° do Tratado.

24 Sustenta, a este respeito, por um lado, que as disposições controvertidas respeitam este princípio, em virtude de não introduzirem qualquer discriminação em razão da nacionalidade dos operadores. Argumenta, por outro lado, que, mesmo admitindo que as disposições controvertidas constituam uma restrição à livre prestação de serviços, as medidas nelas contidas são justificadas por razões imperiosas de interesse geral, necessárias e proporcionadas. Sublinha que o Tribunal de Justiça já reconheceu, expressamente, numa situação semelhante, no n.° 16 do acórdão Comissão/França, já referido, a possibilidade, em princípio, duma justificação objectiva, sem, no entanto, a ter aceite nesse processo.

25 Relativamente à inexistência de discriminação em razão da nacionalidade dos operadores, deve reconhecer-se que a Comissão não alega tal violação do

princípio da livre prestação de serviços, de forma que a argumentação do Governo português, segundo a qual as disposições controvertidas tratam da mesma forma todas as transportadoras aéreas estabelecidas na Comunidade, é ineficaz.

26 Com efeito, a Comissão censura a República Portuguesa por, no artigo 10.° do Decreto Regulamentar n.° 38/91 e no Decreto-Lei n.° 102/91, ter tornado a prestação de serviços de transporte aéreo entre Estados-Membros mais difícil do que a prestação de serviços de transporte aéreo no interior de um Estado-Membro, crítica que não tem qualquer relação com a discriminação em razão da nacionalidade dos operadores aéreos ou dos passageiros.

27 Relativamente a esta crítica, não se contesta que as disposições controvertidas, embora aplicáveis sem discriminação a todas as transportadoras aéreas, estabelecem uma distinção entre os voos internos e os regionais, por um lado, e os voos destinados aos outros Estados-Membros, por outro. Nos termos destas disposições, a taxa de serviço a passageiros e a taxa de segurança representam, para os voos intracomunitários, a primeira, o triplo do que é para os voos nacionais, e a segunda, o dobro do que é para os voos regionais. Ora, o artigo 59.° do Tratado opõe-se à aplicação de qualquer regulamentação nacional que, sem justificação objectiva, prejudique a possibilidade de um prestador de serviços exercer efectivamente a livre prestação de serviços, bem como, na óptica do mercado único, à aplicação de qualquer regulamentação nacional que tenha por efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-Membros mais difícil do que a prestação de serviços puramente interna dum Estado-Membro (acórdão Comissão/França, já referido, n.^{os} 16 e 17).

28 Além disso, o Tribunal de Justiça já teve oportunidade de considerar que existe restrição à livre prestação de serviços quando a medida em questão torna as prestações transfronteiriças mais onerosas do que as prestações internas comparáveis (v. acórdão de 4 de Dezembro de 1986, Comissão/Alemanha,

205/84, Colect., p. 3755, n.º 28). Neste caso concreto, as disposições controvertidas tornam a prestação transfronteiriça — por exemplo, o voo de Lisboa para Madrid — mais onerosa do que a prestação interna comparável — por exemplo, o voo de Lisboa para o Porto — e constituem, por isso, uma violação do princípio da livre prestação de serviços, a menos que se mostrem justificadas por uma razão imperativa de interesse geral e desde que as medidas que prevêem sejam necessárias e proporcionadas.

29 No que respeita, em primeiro lugar, à taxa de serviço a passageiros, o Governo português justifica o tratamento diferenciado dos voos domésticos e dos voos intracomunitários pelos serviços mais importantes e de natureza diferente oferecidos aos passageiros dos voos intracomunitários e dos outros voos internacionais. Precisa, a este respeito, que a jurisprudência do Tribunal de Justiça respeitante ao transporte marítimo não é transponível, tendo em conta as condicionantes próprias do transporte aéreo.

30 Mas o Governo português, que se limita a enumerar os serviços aos passageiros nos aeroportos, não demonstra que os mesmos sejam fundamentalmente diferentes dos que são oferecidos nos portos. Também não demonstra de que forma a diferença entre os serviços prestados aos passageiros dos voos intracomunitários e os prestados aos passageiros que se deslocam entre dois aeroportos situados em Portugal constitui uma razão imperiosa de interesse geral que justifique a triplicação da taxa de serviço a passageiros para os voos intracomunitários, em relação aos voos nacionais, nem de que forma tal diferença de imposição é necessária e proporcionada.

31 No que respeita, em segundo lugar, à taxa de segurança, o nível reduzido aplicável aos voos regionais é, na opinião do Governo português, justificado pela necessidade de favorecer um objectivo de desenvolvimento regional e de apoio específico às regiões ultraperiféricas para as quais não existe outra solução senão o transporte aéreo. As autoridades portuguesas referem-se essencialmente às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

32 A este propósito, convém antes de mais sublinhar que a Região Autónoma dos Açores, em conformidade com o artigo 1.°, n.° 4, do Regulamento n.° 2408/92, foi exonerada da aplicação deste regulamento até 30 de Junho de 1998, inclusive. Só quando se verificou que as modificações da legislação portuguesa exigidas a partir de 1 de Julho de 1998 não tinham sido efectuadas, é que a Comissão emitiu o parecer fundamentado. Nos termos do nono considerando do Regulamento n.° 2408/92, a isenção justificava-se pelo desenvolvimento inadequado do sistema de tráfego aéreo nos Açores à data da adopção do referido regulamento. Assim, este regulamento previa expressamente uma medida de promoção regional derrogatória e provisória, que devia permitir uma adaptação progressiva nas regiões em que as condicionantes particulares impediam uma aplicação imediata e brutal das disposições comunitárias.

33 Seguidamente, o artigo 4.°, n.° 1, do Regulamento n.° 2408/92 prevê a possibilidade de promover o desenvolvimento de certas regiões. Nos termos da alínea a) dessa disposição, um Estado-Membro pode «impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, para um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território». Nos termos da alínea h) da referida disposição, tais obrigações podem originar o pagamento de uma indemnização.

34 Mas, embora o Regulamento n.° 2408/92 permita, em certas condições, impor às transportadoras aéreas tais obrigações de serviço público, que podem ser compensadas do ponto de vista financeiro, é necessário ainda que estas obrigações sejam previamente definidas e que as contrapartidas financeiras possam ser individualizadas como sendo a compensação específica de tais obrigações.

35 Verifica-se, por um lado, que a diferença no montante das taxas de segurança entre os voos regionais e os voos intracomunitários não se pode incluir no âmbito das obrigações de serviço público que podem trazer benefícios às regiões autónomas. Com efeito, embora o Governo português se refira à necessidade de proporcionar um auxílio económico e social às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, não demonstra e nem sequer alega ter imposto qualquer obrigação de serviço público às companhias aéreas que servem estas regiões e, acima de

tudo, não contesta que a vantagem concedida não se limita aos voos destinados às regiões autónomas cuja situação talvez o justifique, mas beneficia ou pode beneficiar outros voos regionais cuja lista está fixada por portaria ministerial e é susceptível de evoluir em função de critérios que não estão determinados.

36 Por outro lado, o Governo português não prova, através da sua argumentação, que uma razão imperiosa de interesse geral justifica a restrição à livre prestação de serviços que constitui um nível da taxa de segurança cerca de duas vezes menos elevada para os voos regionais do que para os voos intracomunitários.

37 Finalmente, a circunstância invocada pelo Governo português, de que a aplicação aos voos regionais do nível de taxa a que estão sujeitos os voos intracomunitários pesaria de forma excessiva sobre o preço total dos primeiros, não tem qualquer influência sobre a fundamentação da acção por incumprimento, uma vez que, designadamente, a harmonização dos níveis das taxas aeronáuticas não implica necessariamente a elevação da taxa mais baixa.

38 Deve, pois, reconhecer-se que, ao instituir, pelo artigo 10.° do Decreto Regulamentar n.° 38/91, uma taxa de serviço a passageiros de montante mais elevado para os voos intracomunitários do que para os voos domésticos, por um lado, e, pelo Decreto-Lei n.° 102/91 e subsequentes portarias de execução, uma taxa de segurança de montante mais elevado para os voos intracomunitários do que para certos voos domésticos, por outro, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força das disposições conjugadas dos artigos 59.° do Tratado e 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 2408/92.

Quanto às despesas

39 Por força do n.º 2 do artigo 69.º do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas, se tal tiver sido requerido. Tendo-o a Comissão requerido e tendo a República Portuguesa sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

decide:

1) Ao instituir, pelo artigo 10.º do Decreto Regulamentar n.º 38/91, de 29 de Julho de 1991, uma taxa de serviço a passageiros de montante mais elevado para os voos intracomunitários do que para os voos domésticos, por um lado, e pelo Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março de 1991, e subsequentes portarias de execução, uma taxa de segurança de montante mais elevado para os voos intracomunitários do que para certos voos domésticos, por outro, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por

força das disposições conjugadas dos artigos 59.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 49.° CE) e 3.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias.

2) A República Portuguesa é condenada nas despesas.

Gulmann Skouris Puissochet

Schintgen Colneric

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 26 de Junho de 2001.

O secretário

R. Grass

O presidente da Sexta Secção

C. Gulmann