DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)
den 26 juni 2001 *

I mål C-70/99,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av F. Benyon och F. de Sousa Fialho, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Portugal, företrädd av L. Fernandes, M.L. Duarte och F. Viegas, alla i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om fastställelse av att Republiken Portugal har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 59 i EG-fördraget (nu artikel 49 EG i ändrad lydelse) jämförd med artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemen-

* Rättegångsspråk: portugisiska.

skapen (EGT L 240, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 123), genom att bibehålla bestämmelsen i artikel 10 i Decreto Regulamentar (förordning) nr 38/91 av den 29 juli 1991 (*Diário da República I*, serie B, nr 172, av den 29 juli 1991), i vilken det föreskrivs att det skall uttas en högre passageraravgift vid flygningar från Portugal till andra medlemsstater än vid inrikesflygningar, samt bestämmelsen i Decreto-Lei (förordning) nr 102/91 av den 8 mars 1991 (*Diário da República I*, serie A, nr 56, av den 8 mars 1991), i den form denna verkställts genom senare tillämpningskungörelser, i vilka det föreskrivs att det skall uttas en högre säkerhetsavgift vid flygningar från Portugal till andra medlemsstater än vid vissa inrikesflygningar,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C. Gulmann samt domarna V. Skouris, J.-P. Puissochet (referent), R. Schintgen och N. Colneric,

generaladvokat: S. Alber,

justitiesekreterare: byrådirektören L. Hewlett,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att parterna har avgivit muntliga yttranden vid förhandlingen den 11 januari 2001,

och efter att den 6 mars 2001 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 26 februari 1999, med stöd av artikel 169 i EG-fördraget (nu artikel 226 EG) väckt talan om fastställelse av att Republiken Portugal har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 59 i EG-fördraget (nu artikel 49 EG i ändrad lydelse) jämförd med artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 123), genom att bibehålla bestämmelsen i artikel 10 i Decreto Regulamentar (förordning) nr 38/91 av den 29 juli 1991 (*Diário da República I*, serie B, nr 172, av den 29 juli 1991), i vilken det föreskrivs att det skall uttas en högre passageraravgift vid flygningar från Portugal till andra medlemsstater än vid inrikesflygningar, samt bestämmelsen i Decreto-Lei (förordning) nr 102/91 av den 8 mars 1991 (*Diário da República I*, serie A, nr 56, av den 8 mars 1991), i den form denna verkställts genom senare tillämpningskungörelser, i vilka det föreskrivs att det skall uttas en högre säkerhetsavgift vid flygningar från Portugal till andra medlemsstater än vid vissa inrikesflygningar (nedan kallade de ifrågasatta bestämmelserna).

Gemenskapslagstiftningen

2 I artikel 59 första stycket i fördraget garanteras friheten att tillhandahålla tjänster i medlemsstaterna inom gemenskapen.

3 Förordning nr 2408/92, vilken antagits med stöd av artikel 84.2 i EG-fördraget (nu artikel 80.2 EG i ändrad lydelse), ingår som en del i det tredje "paketet" med åtgärder som vidtagits av rådet för att gradvis upprätta en inre marknad på luftfartsområdet under perioden fram till den 31 december 1992. I denna förordning föreskrivs särskilt fritt tillträde för EG-lufttrafikföretag till flyglinjer inom gemenskapen.

4 I artikel 3.1 i denna förordning föreskrivs att "[o]m inte annat följer av denna förordning skall de berörda medlemsstaterna tillåta EG-flygtrafikföretag att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen". Denna förordning innehåller undantagsbestämmelser som särskilt avser den befogenhet som givits medlemsstaterna att ålägga lufttrafikföretagen en allmän trafikplikt.

Den nationella lagstiftningen

5 Genom artikel 10 i förordning nr 38/91 infördes en passageraravgift vars storlek är beroende av om den tjänst som belagts med avgift avser en flygning inom landet eller en internationell flygning. I kungörelser utfärdade av ministern med ansvar för transportområdet fastställs beloppen för dessa flygplatsavgifter, dels för flygningar från Lissabon, Porto och Faro, dels för flygningar från Azorerna. I båda fallen föreskrivs olika avgifter för inrikesflygningar respektive internationella flygningar.

6 Genom förordning nr 102/91 infördes en säkerhetsavgift som skall tas ut på varje biljett som utfärdas för en flygning från en flygplats. I början föreskrevs, i den tillämpningslagstiftning som antagits, olika avgifter beroende på om flygningen skedde till en annan flygplats inom landet eller till en flygplats utomlands. Sedan ministern med ansvar för transporter utfärdat Portaria (ministerkungörelse)

nr 240/98 av den 16 april 1998 (*Diário da República I*, serie B, nr 89, av den 16 april 1998) varierar denna avgift beroende på om flygningen är regional, inom gemenskapen eller internationell. Förteckningen över regionalflygningar, vilken har fastställts genom ministerkungörelse, omfattar flygningar som förbinder flygplatserna på Azorerna och Madeira med en annan flygplats inom landet.

Det administrativa förfarandet

7 Kommissionen ansåg att de ifrågasatta bestämmelserna var oförenliga med principen om frihet att tillhandahålla tjänster enligt artikel 59 i fördraget och artikel 62 i EG-fördaget (upphävd genom Amsterdamfördraget), mot bakgrund av vilka artikel 3.1 i förordning nr 2408/92 om fritt tillträde för EG-flygtrafikföretag till flyglinjer inom gemenskapen enligt kommissionen skall tolkas, eftersom de för avgångar från flygplatser inom landet föreskriver högre passageraravgifter för flygningar inom gemenskapen än för inrikesflygningar och högre säkerhetsavgifter för flygningar inom gemenskapen än för vissa inrikesflygningar, kallade regionalflygningar. Kommissionen sände därför den 11 december 1996, med stöd av artikel 169 i fördraget, en formell underrättelse till den portugisiska regeringen och uppmanade denna att yttra sig i ärendet.

8 I sin svarsskrivelse av den 17 mars 1997, i vilken den portugisiska regeringen inte gjorde någon åtskillnad mellan passageraravgiften och säkerhetsavgiften, gjorde denna regering för det första gällande att de tjänster som krävs vid internationella flygningar är mer omfattande än de som tillhandahålls vid inrikes flygningar. Den gjorde för det andra gällande att de särskilda fördelar som tillkommer passagerare till eller från de autonoma regionerna Azorerna och Madeira motiveras av den allmänna trafikplikt som det utgör att upprätthålla förbindelser med dessa regioner och av socialpolitiska skäl, mot bakgrund av behovet för befolkningen i dessa regioner att kunna förflytta sig inom landet på rimliga ekonomiska villkor.

9 Kommissionen sände genom skrivelse av den 30 juni 1998 till Republiken Portugal ett sådant motiverat yttrande som föreskrivs i artikel 169 i fördraget, i vilket den påstod att Portugal hade underlåtit att uppfylla sina skyldigheter och anmodade denna stat att vidta åtgärder för att anpassa sin lagstiftning till gällande bestämmelser inom två månader från delgivning av detta yttrande. Kommissionen hävdade härvid åter att det fria tillträdet för EG-lufttrafikföretag till flyglinjer inom gemenskapen, vilket garanteras av förordning nr 2408/92, skall tolkas i enlighet med principen om frihet att tillhandahålla tjänster i artikel 59 i fördraget.

10 Eftersom de portugisiska myndigheterna inte har svarat på det motiverade yttrandet och inte heller har underrättat kommissionen om att den vidtagit åtgärder för att följa yttrandet, har kommissionen väckt denna talan.

Det påstådda fördragsbrottet och domstolens bedömning

11 Kommissionen har gjort gällande att det förhållandet att Republiken Portugal uttar högre flygplatsavgifter för flygningar inom gemenskapen än för inrikesflygningar eller regionalflygningar är oförenligt med friheten att tillhandahålla lufttransporttjänster enligt artikel 3.1 i förordning nr 2408/92, en artikel som enligt kommissionen skall tolkas mot bakgrund av de allmänna principer som följer av artikel 59 i fördraget. Friheten att tillhandahålla lufttransporttjänster inom gemenskapen har enligt kommissionen garanterats genom att rådet den 23 juli 1992 antog det tredje "paketet" åtgärder för att säkerställa de principer som anges i artikel 59 i fördraget. I detta paket ingår förordning nr 2408/92 som en grundläggande del.

12 Kommissionen anser att en tillämpning av domstolens rättspraxis vad gäller hamnavgifter, särskilt dom av den 17 maj 1994 i mål C-18/93, Corsica Ferries (REG 1994, s. I-1783; svensk specialutgåva, volym 15, s. 113) och av

den 5 oktober 1994 i mål C-381/93, kommissionen mot Frankrike (REG 1994, s. I-5145; svensk specialutgåva, volym 16, s. 223), medför att en nationell lagstiftning som skiljer mellan inrikesflygningar och flygningar till andra medlemsstater och därvid särskilt gynnar interna transporter utgör ett hinder för friheten att tillhandahålla lufttransporttjänster. I domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike påpekade domstolen att, med tanke på den inre marknaden och för att uppnå dess syften, friheten att tillhandahålla tjänster utgör ett hinder för tillämpning av varje nationell reglering som medför att det blir svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster enbart internt inom en medlemsstat.

13 Kommissionen anser att, eftersom de ifrågasatta bestämmelserna inte är motiverade av allmänintresset, de skall anses innebära en underlåtenhet av Republiken Portugal att uppfylla de skyldigheter som åligger denna stat enligt artikel 3.1 i förordning nr 2408/92.

Förfarandets rättsenlighet

14 Den portugisiska regeringen har gjort gällande att kommissionen, genom att inleda fördragsbrottsförfarandet enligt artikel 169 i fördraget, har följt ett rättsstridigt förfarande. Enligt denna regering borde kommissionen, eftersom det inte genomförts någon harmonisering inom gemenskapen vad gäller flygplatsavgifter och eftersom det i de flesta av medlemsstaternas nationella lagstiftningar görs skillnad mellan förbindelser inom gemenskapen och internationella förbindelser, följa det förfarande som föreskrivs i artikel 90 i fördraget (nu artikel 86 EG) och anta ett harmoniseringsdirektiv.

15 Enligt Portugal är nämligen den enda nödvändiga, lämpliga och proportionerliga åtgärden att anta ett sådant direktiv. En anpassning av en enda medlemsstats lagstiftning genom ett fördragsbrottsförfarande riskerar däremot att snedvrida konkurrensen mellan luftfartstransportörer inom gemenskapen. Den portugisiska

regeringen har i detta avseende gjort gällande att kommissionen inte har informerat den om eventuella förfaranden som inletts av samma skäl mot andra medlemsstater.

16 Dessutom borde kommissionen, eftersom den redan använt förfarandet enligt artikel 90 i fördraget vad gäller landningsavgifter (se dom av den 29 mars 2001 i mål C-163/99, Portugal mot kommissionen, REG 2001, s. I-2613), för att hantera tvister på ett enhetligt sätt och för att prioritera sin lagstiftande funktion, följa samma förfarande när det gäller övriga flygplatsavgifter.

17 Domstolen erinrar i detta avseende om att det är kommissionen som, oaktat de övriga befogenheter den har enligt fördraget för att få medlemsstaterna att följa gemenskapsrätten, skall bedöma om det är lämpligt att väcka talan mot en medlemsstat för fördragsbrott utan att behöva motivera sig, varvid de överväganden som ligger till grund för ett sådant val inte kan påverka frågan om talan kan upptas till prövning (se särskilt, för ett liknande resonemang, dom av den 14 februari 1989 i mål 247/87, Star Fruit mot kommissionen, REG 1989, s. 291, punkt 11—12, och av den 18 juni 1998 i mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, punkt 27). Domstolen skall endast pröva om det förfarande som valts i princip är ett tillåtet rättsligt medel för att beivra den påstådda överträdelsen.

18 I detta fall är det emellertid obestritt att den överträdelse som läggs Republiken Portugal till last, om det visar sig att en överträdelse ägt rum, kan betraktas som ett fördragsbrott. Det förevarande fördragsbrottsförfarandet är därmed rättsenligt. Den portugisiska regeringens argument, att kommissionen borde ha antagit ett harmoniseringsdirektiv eller skulle ha inlett liknande förfaranden som denna talan mot andra medlemsstater, är följaktligen inte relevanta.

Tillämpningsområdet för förordning nr 2408/92

19 Den portugisiska regeringen har gjort gällande att föremålet för de ifrågasatta bestämmelserna inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 2408/92. Den anser nämligen att denna förordning visserligen förbjuder medlemsstaterna att lagstifta eller tillämpa praxis som begränsar tillträdet till flygförbindelser inom gemenskapen, men att den inte reglerar villkoren för att bedriva lufttrafik. Passageraravgiften och säkerhetsavgiften utgör emellertid villkor för att bedriva lufttrafik.

20 Det är inte godtagbart att göra en sådan åtskillnad. Eftersom flygplatsavgifternas belopp direkt och på ett mekaniskt sätt påverkar priset för resan, får en differentiering av de avgifter som passagerarna betalar automatiskt återverkningar på transportkostnaden, vilket i detta fall gynnar inrikesflygningar och regionalflygningar i förhållande till flygningar inom gemenskapen. Domstolen har för övrigt fastställt att tillämpningen av olika höga hamnavgifter beroende på om det rör sig om en inrikesresa eller en resa inom gemenskapen inkräktar på principen om frihet att tillhandahålla tjänster, det vill säga begränsar tillgången till sjötransportförbindelser (se domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, i synnerhet punkterna 10 och 14).

21 Förordning nr 2408/92 har emellertid just, såsom framgår av dess två första överväganden, till föremål att vad beträffar lufttrafik undanröja begränsningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken sådan den definierats i artikel 74 i EG-fördraget (nu artikel 70 EG) och artikel 75 i EG-fördraget (nu artikel 71 EG i ändrad lydelse) och med tillämpning av artikel 84.2 i fördraget i vilken rådet ges befogenhet att meddela lämpliga bestämmelser för luftfarten.

22 Den portugisiska lagstiftningen om flygplatsavgifter skall således följa bestämmelserna i förordning nr 2408/92, sådan den tolkats mot bakgrund av principen

om frihet att tillhandahålla tjänster i artikel 59 i fördraget. Denna förordning har nämligen, för att alla frågor om tillträde till marknaden skall täckas av samma förordning, även till syfte att inom luftfartssektorn ange tillämpningsvillkoren för denna princip (dom av den 18 januari 2001 i mål C-361/98, Italien mot kommissionen, REG 2001, s. I-385, punkt 32).

Begränsningarna i friheten att tillhandahålla tjänster

23 Den portugisiska regeringen har, även om den bestrider att förordning nr 2408/92 kan tillämpas i förevarande fall, medgett att den nationella lagstiftningen skall respektera principen om frihet att tillhandahålla tjänster som anges i artikel 59 i fördraget.

24 Den portugisiska regeringen har i detta avseende för det första gjort gällande att de ifrågasatta bestämmelserna följer denna princip, eftersom de inte ger upphov till någon diskriminering grundad på aktörernas nationalitet. Den har för det andra anfört att, även om man godtar att de ifrågasatta bestämmelserna utgör en begränsning av friheten att tillhandahålla tjänster, de åtgärder som föreskrivs i dessa är motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset, nödvändiga och proportionerliga. Regeringen anmärker att principen att en nationell lagstiftning kan motiveras objektivt uttryckligen har godtagits av domstolen i en liknande situation, i punkt 16 i domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, även om motiveringen inte godtogs i det målet.

25 Vad beträffar det förhållandet att det inte föreligger någon diskriminering grundad på aktörernas nationalitet konstaterar domstolen att kommissionen inte

har påstått att en sådan överträdelse av principen om frihet att tillhandahålla tjänster har skett, vilket innebär att den portugisiska regeringens argumentation, enligt vilken de ifrågasatta bestämmelserna behandlar alla lufttrafikföretag som är etablerade i gemenskapen på samma sätt, saknar relevans.

26 Kommissionen har nämligen gjort gällande att Republiken Portugal, genom artikel 10 i förordning nr 38/91 och genom förordning nr 102/91, har gjort det svårare att tillhandahålla lufttrafiktjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla sådana tjänster internt inom en medlemsstat, en anmärkning som inte har något samband med en diskriminering grundad på lufttrafikföretagens eller passagerarnas nationalitet.

27 Vad gäller denna anmärkning är det ostridigt att de ifrågasatta bestämmelserna, även om de är tillämpliga utan diskriminering på alla lufttrafikföretag, skapar en åtskillnad mellan å ena sidan interna och regionala flygningar och å andra sidan flygningar till andra medlemsstater. Enligt dessa bestämmelser är passageraravgiften tre gånger så hög vid flygningar inom gemenskapen som för inrikesflygningar och säkerhetsavgiften dubbelt så hög för flygningar inom gemenskapen som för regionala flygningar. Artikel 59 i fördraget utgör emellertid hinder för tillämpningen av varje nationell reglering som, utan att det är motiverat av objektiva skäl, hindrar en tjänsteutövare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt, i syfte att förverkliga en inre marknad, tillämpningen av varje nationell reglering som får till följd att det blir svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än att tillhandahålla tjänster helt och hållet inom en medlemsstat (domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, punkterna 16 och 17).

28 Domstolen har dessutom ansett att det utgör en begränsning av friheten att tillhandahålla tjänster när den ifrågasatta åtgärden innebär att gränsöverskridande tjänster blir kostsammare än liknande tjänster inom landet (se dom av den 4 december 1986 i mål 205/84, kommissionen mot Tyskland, REG 1986,

s. 3755, punkt 28; svensk specialutgåva, volym 8, s. 741). I förevarande fall får de ifrågasatta bestämmelserna till följd att gränsöverskridande tjänster — till exempel en flygning från Lissabon till Madrid — blir kostsammare än en liknande inrikestjänst — till exempel en flygning från Lissabon till Porto — och de strider därför mot principen om frihet att tillhandahålla tjänster, om de inte framstår som motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset och under förutsättning att de åtgärder som föreskrivs är nödvändiga och proportionerliga.

29 Vad beträffar, för det första, passageraravgiften har den portugisiska regeringen motiverat den differentierade behandlingen av inrikesflygningar och flygningar inom gemenskapen med att mer omfattande och annorlunda tjänster erbjuds passagerare på flygningar inom gemenskapen och på andra internationella flygningar. Regeringen har i detta avseende preciserat att domstolens rättspraxis angående sjötransport inte kan tillämpas, mot bakgrund av den särskilda tvingande reglering som gäller för lufttrafik.

30 Men den portugisiska regeringen, vilken nöjer sig med att räkna upp de tjänster som tillhandahålls passagerare på flygplatserna, har inte visat att de i grunden är annorlunda än dem som tillhandahålls i hamnar. Regeringen har inte heller styrkt på vilket sätt skillnaden mellan de tjänster som tillhandahålls passagerarna på flygningar inom gemenskapen och dem som tillhandahålls resande som förflyttar sig mellan två flygplatser i Portugal utgör ett tvingande hänsyn till samhällsintresset som motiverar att passageraravgiften är tre gånger så hög vid flygningar inom gemenskapen som vid inrikesflygningar och inte heller på vilket sätt en sådan avgiftsskillnad är nödvändig och proportionerlig.

31 Vad beträffar, för det andra, säkerhetsavgiften är den reducerade avgift som är tillämplig vid regionalflygningar, enligt den portugisiska regeringen, motiverad av behovet att gynna den regionala utvecklingen och att särskilt stödja de mest avlägset belägna regionerna för vilka lufttransporter är den enda möjligheten. De portugisiska myndigheterna avser huvudsakligen de autonoma regionerna Azorerna och Madeira.

32 Härvid påpekar domstolen inledningsvis att den autonoma regionen Azorerna, enligt artikel 1.4 i förordning nr 2408/92, har varit undantagen från tillämpningen av denna förordning till och med den 30 juni 1998. Det är först efter det att det stod klart att de ändringar som krävdes i den portugisiska lagstiftningen från och med den 1 juli 1998 inte hade genomförts som kommissionen utfärdade ett motiverat yttrande. Enligt nionde övervägandet i förordning nr 2408/92 motiverades undantaget med att lufttrafiksystemet inte var tillräckligt utvecklat på Azorerna när denna förordning antogs. I denna förordning föreskrevs således uttryckligen en tillfällig undantagsåtgärd för att främja vissa regioner, vilken skulle möjliggöra en gradvis anpassning i de regioner vars särskilda beroendeställning inte gjorde det möjligt att omedelbart och tvärt börja tillämpa de gemenskapsrättsliga bestämmelserna.

33 I artikel 4.1 i förordning nr 2408/92 föreskrivs vidare en möjlighet att främja utvecklingen i vissa regioner. Enligt punkt a i denna bestämmelse kan en medlemsstat "inom sitt territorium införa allmän trafikplikt med avseende på regelbunden lufttrafik till ett ytterområde eller ett utvecklingsområde". Enligt punkt h i samma bestämmelse kan ersättning utbetalas för sådana förpliktelser.

34 Men även om förordning nr 2408/92 under vissa förhållanden gör det möjligt att ålägga lufttrafikföretag en sådan allmän trafikplikt som kan kompenseras ekonomiskt, krävs det att denna trafikplikt definieras på förhand och att de ekonomiska ersättningarna kan individualiseras som den särskilda ersättningen för denna trafikplikt.

35 Det är för det första ostridigt att skillnaden vad gäller säkerhetsavgiftens storlek mellan regionalflygningar och flygningar inom gemenskapen inte följer av allmän trafikplikt till förmån för autonoma regioner. Även om den portugisiska regeringen har gjort gällande att det är nödvändigt att ekonomiskt och socialt stödja de autonoma regionerna Azorerna och Madeira, så har den inte styrkt eller ens påstått att den har ålagt flygtrafikföretag som betjänar dessa regioner allmän trafikplikt och, i synnerhet, har den inte bestritt att den fördel som beviljas inte är

begränsad till flygningar till autonoma regioner där situationen eventuellt kunde motivera det, utan beviljas eller kan beviljas för andra regionalflygningar enligt en förteckning som fastställs genom ministerkungörelse och som kan förändras enligt kriterier som inte är fastställda.

36 Den portugisiska regeringen har, för det andra, inte styrkt med sina argument att den begränsning av friheten att tillhandahålla tjänster som det innebär att säkerhetsavgiften är omkring två gånger lägre för regionalflygningar än för flygningar inom gemenskapen är motiverad av tvingande hänsyn till allmänintresset.

37 Slutligen har den omständigheten som har åberopats av den portugisiska regeringen, att tillämpningen vid regionalflygningar av det avgiftsbelopp som gäller för flygningar inom gemenskapen orimligt skulle belasta det totala priset för de förstnämnda inte någon betydelse för huruvida talan om fördragsbrott skall bifallas, eftersom en harmonisering av flygplatsavgiftsbeloppen inte nödvändigtvis innebär att den lägsta avgiften skall höjas.

38 Domstolen finner därför att Republiken Portugal har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt bestämmelserna i artikel 59 i fördraget jämförd med artikel 3.1 i förordning nr 2408/92, genom att dels genom artikel 10 i förordning nr 38/91 införa en passageraravgift som är högre för flygningar inom gemenskapen än för inrikesflygningar, dels genom förordning nr 102/91 och de tillämpningskungörelser som har antagits införa en säkerhetsavgift som är högre för flygningar inom gemenskapen än för vissa inrikesflygningar.

Rättegångskostnader

39 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att Republiken Portugal skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Portugal har tappat målet, skall denna stat förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

följande dom:

1) **Republiken Portugal har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 59 i EG-fördraget (nu artikel 49 EG i ändrad lydelse) jämförd med artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, genom att dels genom artikel 10 i Decreto Regulamentar (förordning) nr 38/91 av den 29 juli 1991 införa en passageraravgift som är högre för flygningar inom gemenskapen än för inrikesflygningar, dels genom Decreto-Lei (förordning)**

nr 102/91 av den 8 mars 1991 och de tillämpningskungörelser som har antagits införa en säkerhetsavgift som är högre för flygningar inom gemenskapen än för vissa inrikesflygningar.

2) **Republiken Portugal skall ersätta rättegångskostnaderna.**

Gulmann Skouris Puissochet

Schintgen Colneric

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 26 juni 2001.

R. Grass C. Gulmann

Justitiesekreterare Ordförande på sjätte avdelningen