



O Tribunal de Justiça confirma a validade da directiva relativa às taxas aeroportuárias

O aeroporto de Luxembourg-Findel é abrangido pela directiva dado que regista o maior volume de tráfego de passageiros por ano e goza de uma posição privilegiada como ponto de entrada no Luxemburgo

O Luxemburgo interpôs um recurso no Tribunal de Justiça pedindo a anulação parcial da Directiva 2009/12/CE¹. Esta directiva estabelece princípios comuns para a cobrança das taxas pagas pelas companhias aéreas aos aeroportos da União Europeia². A directiva aplica-se aos aeroportos, abertos ao tráfego comercial, cujo volume de tráfego seja superior a cinco milhões de passageiros por ano, ou, se nenhum aeroporto num Estado-Membro atingir este limite mínimo, ao aeroporto que registre o maior volume de tráfego de passageiros por ano e que goze de uma posição privilegiada como ponto de entrada nesse Estado-Membro

Por força desta directiva, os Estados-Membros asseguram que as taxas aeroportuárias não originem discriminações entre os utilizadores (as companhias aéreas). Além disso, deve ser estabelecido um procedimento obrigatório para a realização de consultas (pelo menos uma vez por ano) entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores do aeroporto, ou os representantes ou associações dos utilizadores do aeroporto, a respeito do funcionamento do sistema de taxas aeroportuárias e do nível dessas taxas e, se necessário, da qualidade dos serviços prestados.

O Luxemburgo contestava o facto de que o aeroporto de Luxembourg-Findel, o único aeroporto deste Estado, seja sujeito às obrigações administrativas e financeiras da directiva, dado que o seu tráfego anual se eleva a um volume de 1,7 milhão de passageiros, contrariamente a outros aeroportos regionais próximos que não são incluídos no âmbito de aplicação da directiva embora gerem um tráfego superior. O Luxemburgo citou, por exemplo, os aeroportos de Charleroi (Bélgica) e de Hahn (Alemanha) – cujo volume de tráfego é, respectivamente, da ordem dos 2,9 e dos 4 milhões de passageiros – e os de Bordéus (França) e de Turim (Itália), situados na proximidade de um centro urbano de uma certa dimensão ou caracterizados por um determinado nível de actividade económica – com, respectivamente, um volume de tráfego de 3,5 e de 3,4 milhões de passageiros por ano.

Segundo o Luxemburgo, se a directiva visa evitar qualquer risco de abuso da posição dominante dos aeroportos abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, tal risco não é engendrado pelo aeroporto de Luxembourg-Findel que se encontra, ao invés, numa situação concorrencial em relação aos aeroportos vizinhos que acolhem companhias «de baixo custo» situadas em Hahn (Alemanha) ou Charleroi (Bélgica) e em relação a aeroportos que constituem placas giratórias («hubs») como os de Frankfurt (Alemanha) ou de Bruxelas (Bélgica).

¹ Directiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70, p. 11). Uma taxa aeroportuária é «uma contrapartida financeira cobrada em proveito da entidade gestora aeroportuária, paga pelos utilizadores do aeroporto pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados exclusivamente pela entidade gestora aeroportuária, relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento das aeronaves e com o processamento de passageiros e carga».

² A directiva devia ser transposta pelos Estados-Membros até 15 de Março de 2011.

Além de uma violação do princípio da igualdade de tratamento em razão de um tratamento desigual de situações comparáveis – uma vez que o aeroporto de Luxembourg-Findel foi incluído na directiva enquanto aeroportos regionais da mesma dimensão o não foram –, o Luxemburgo invoca ainda uma violação do princípio da igualdade de tratamento, na medida em que o aeroporto de Luxembourg-Findel é tratado de maneira idêntica a aeroportos cujo tráfego anual ultrapassa 5 milhões de volume de tráfego de passageiros por ano embora não tenha a mesma posição de força em relação às companhias aéreas nem o mesmo poder económico que esses aeroportos.

No seu acórdão hoje proferido, o Tribunal de Justiça declara que se deve considerar que **o aeroporto de Luxembourg-Findel goza de uma posição privilegiada como «ponto de entrada» nesse Estado-Membro na acepção da directiva. Consequentemente, o facto de ser incluído no âmbito de aplicação da directiva não é contrário ao princípio da igualdade de tratamento.**

O Tribunal de Justiça assinala que, ao adoptar a directiva, o legislador da União entendeu que não era necessário incluir no seu âmbito de aplicação todos os aeroportos da União, mas apenas duas categorias de aeroportos, os que ultrapassam o limite mínimo dos cinco milhões de volume de tráfego de passageiros por ano e os que, à semelhança de Luxembourg-Findel, registem o maior volume de tráfego de passageiros por ano num Estado-Membro em que nenhum aeroporto atinge esse limite mínimo. Ao adoptar este quadro comum, o legislador da União pretendeu que certas exigências básicas, como a transparência das taxas, a consulta das companhias aéreas e a sua não discriminação sejam respeitadas.

Após ter examinado a situação dos aeroportos principais atendendo à sua situação em relação às companhias aéreas, o Tribunal de Justiça considera que, nos Estados-Membros onde nenhum aeroporto atingiu o limite mínimo previsto pela directiva, **o aeroporto que registre o maior volume de tráfego de passageiros por ano deve ser considerado o ponto de entrada no Estado-Membro em causa, o que lhe confere uma posição privilegiada em relação às companhias aéreas.** Com efeito, estes aeroportos principais estão geralmente situados na proximidade de um grande centro político e/ou económico capaz de atrair, em grande parte, uma clientela de negócios para a qual o preço dos bilhetes é apenas um critério entre outros e que pode ser particularmente sensível à localização do aeroporto, às possibilidades de conexão com outros meios de transporte bem como à qualidade dos serviços fornecidos. Para este segmento de mercado de média e de topo de gama, as companhias aéreas têm, portanto, um interesse estratégico importante em propor voos com partida de e com destino a um aeroporto principal como o de Luxembourg-Findel – em vez de o fazerem em relação a um aeroporto secundário como o de Hahn – sem que o montante das taxas aeroportuárias ou o volume concreto do tráfego de passageiros por ano possam ser considerados critérios decisivos por estas companhias aéreas.

Por conseguinte, o aeroporto de Luxembourg-Findel, como aeroporto principal, deve ser sujeito às obrigações da directiva atendendo ao risco de abuso de posição privilegiada deste aeroporto quanto à fixação das taxas.

Em contrapartida, os aeroportos secundários – não sujeitos às obrigações da directiva – não podem, em princípio, ser considerados «o ponto de entrada», na acepção da directiva, independentemente do volume de tráfego de passageiros por ano e do facto de certos deles estarem situados na proximidade de um centro urbano, como os aeroportos de Bordéus ou de Turim. Além disso, estes aeroportos secundários, designadamente os que não estão situados na proximidade de um centro urbano, podem revelar-se mais atraentes para as companhias aéreas ditas «de baixo custo». Com efeito, estas companhias aéreas, guiadas, em princípio, por uma estratégia diferente, dirigem-se a uma clientela que, contrariamente à clientela de negócios, é mais sensível ao preço dos bilhetes e está mais disposta a efectuar trajectos mais longos entre a cidade de ligação e o aeroporto. Nestas condições, o legislador da União não cometeu um erro manifesto e não excedeu os limites do seu poder ao considerar que os aeroportos secundários não estão na mesma situação que os aeroportos principais.

Além disso, o facto de a situação de um aeroporto como o de Luxembourg-Findel não ser idêntica à dos aeroportos cujo tráfego ultrapassa o volume de cinco milhões de passageiros por ano não significa que seja contrário ao princípio da igualdade de tratamento submeter estas duas categorias de aeroportos às mesmas obrigações de transparência tarifária previstas pela directiva. Assim, o facto de estes aeroportos gozarem de uma posição privilegiada em relação às companhias aéreas justifica a aplicação da directiva.

A este respeito, o quadro dos princípios comuns estabelecido pela directiva é adequado e necessário para realizar o objectivo da directiva. Quanto ao carácter proporcionado, as despesas resultantes do regime instituído pela directiva não parecem ser manifestamente desproporcionadas em relação às vantagens que dele decorrem. Não parece, designadamente, que as despesas invocadas pelo Luxemburgo, que estão ligadas ao procedimento de consulta instituído pela directiva e obrigatório para o aeroporto de Luxembourg-Findel, possam originar o abandono por parte das companhias aéreas deste aeroporto. Por último, quanto ao princípio da subsidiariedade, o legislador da União considerou, correctamente, que não era necessário incluir no âmbito de aplicação da directiva os aeroportos que registam um tráfego inferior a um volume de tráfego de passageiros por ano de cinco milhões quando estes não forem o aeroporto principal do seu Estado-Membro.

NOTA: O recurso de anulação destina-se a obter a anulação dos actos das instituições da União contrários ao direito da União. Os Estados-Membros, as instituições e os particulares podem, sob certas condições, interpor no Tribunal de Justiça ou no Tribunal Geral um recurso de anulação. Se o recurso for julgado procedente, o acto é anulado. A instituição em causa deve providenciar no sentido de colmatar o eventual vazio jurídico criado pela anulação do acto.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não envolve a responsabilidade do Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) do acórdão é publicado no sítio CURIA no dia da prolação

Contacto Imprensa: Agnès López Gay 📞 (+352) 4303 3667