



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 17/26

Luxemburgo, 12 de fevereiro de 2026

Conclusões do advogado-geral no processo C-857/24 | daa e o.

Segundo o advogado-geral M. Campos Sánchez-Bordona, um limite anual de passageiros estabelecido por uma autoridade responsável pelo ordenamento do território pode ser tido em conta na atribuição de faixas horárias num aeroporto com limitações de capacidade

Nos termos do Regulamento relativo à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade ¹, quando se preveja que um aeroporto possa ter problemas de capacidade, este deve ser designado como «aeroporto coordenado». Nesses aeroportos, as companhias aéreas necessitam da atribuição de uma faixa horária por um coordenador para aterrar ou descolar ². O aeroporto de Dublin (Irlanda) possui essa designação desde 2007.

Os parâmetros de coordenação para a atribuição de faixas horárias devem ser determinados duas vezes por ano, tendo em conta todos os condicionalismos relevantes de carácter técnico, operacional e ambiental, assim como as eventuais alterações dos mesmos.

Em 2007 e 2008, a Agência de Ordenamento do Território da Irlanda impôs um limite anual de 32 milhões de passageiros como condição para autorizar a ampliação dos terminais 1 e 2 do aeroporto ³.

Em 2024, a administração do aeroporto previu que, pela primeira vez, esse limite poderia ser alcançado ou inclusivamente, ultrapassado. Ao estabelecer os parâmetros de coordenação a vigorar no aeroporto durante o inverno de 2024 e o verão de 2025, a Autoridade Aeronáutica da Irlanda (IAA) adotou várias medidas para que o referido limite não fosse ultrapassado ⁴.

A administração do aeroporto e várias transportadoras aéreas impugnaram no Tribunal Superior da Irlanda as decisões relativas às medidas aplicáveis ao inverno de 2024 e ao verão de 2025. As transportadoras aéreas visadas alegam, por um lado, que o limite anual de 32 milhões de passageiros não é um condicionalismo relevante de carácter técnico, operacional ou ambiental que deva ser tido em conta para estabelecer os parâmetros de coordenação. Por outro lado, alegam que a atribuição das chamadas «faixas horárias históricas» ⁵ não pode ser comprometida, uma vez que se trata de um direito adquirido pelas transportadoras aéreas ⁶.

O órgão jurisdicional irlandês submeteu ao Tribunal de Justiça as suas dúvidas sobre estes dois aspetos. Além disso, pretende saber se a administração do aeroporto tem competência para o encerrar temporariamente, de modo a respeitar esse limite anual.

Nas suas conclusões hoje apresentadas, o advogado-geral Manuel Campos Sánchez-Bordona considera, em primeiro lugar, que **os fatores** de carácter técnico, operacional ou ambiental **que afetam a capacidade aeroportuária** não são apenas os de natureza física ou material, como defendem as transportadoras aéreas, sendo **também fatores os condicionalismos jurídicos decorrentes das normas que afetam, direta ou indiretamente, a utilização do aeroporto**.

Na sua opinião, **o respeito do limite máximo anual de 32 milhões de passageiros** insere-se entre os **condicionalismos de carácter operacional**. **O facto de este condicionalismo provir de uma autoridade estatal responsável pelo**

ordenamento do território não o priva desse carácter. O que é decisivo é o facto de limitar a «capacidade operacional» do aeroporto. **Por conseguinte, constitui um fator relevante para a análise objetiva das possibilidades de receber o tráfego aéreo.**

Em segundo lugar, o advogado-geral considera que **as faixas históricas não constituem direitos de propriedade, mas autorizações de utilização da infraestrutura aeroportuária**, cuja concessão não pode ignorar a capacidade do aeroporto, definida nos parâmetros de coordenação. **A eliminação ou a redução dessas faixas para respeitar a capacidade do aeroporto também não compromete a liberdade de empresa.**

Por último, o advogado-geral considera que a questão relativa à competência da administração aeroportuária para determinar o encerramento do aeroporto de modo a respeitar o limite anual de 32 milhões de passageiros é inadmissível. Caso fosse considerada admissível, o advogado-geral afirma que o **encerramento do aeroporto** para cumprir uma exigência já conhecida com muita antecedência constituiria uma **medida demasiado drástica** e prejudicial, não prevista no regulamento. Este regulamento prevê mecanismos para a evitar.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal de Justiça, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal de Justiça iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: O reenvio prejudicial permite que os órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes tenha sido submetido, interroguem o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do Direito da União ou sobre a validade de um ato da União. Esta decisão vincula, do mesmo modo, os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante. Esta decisão vincula, do mesmo modo, os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da leitura das conclusões disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!



¹ [Regulamento \(CEE\) n.º 95/93](#) do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade, na versão que resulta do [Regulamento \(UE\) 2022/2038](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de outubro de 2022, no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União devido a uma situação epidemiológica ou agressão militar.

² Também se aplica o mesmo a qualquer outro operador aéreo, com exceção apenas dos voos de Estado, de aterragens de emergência e dos voos humanitários.

³ A imposição deste limite tinha como objetivo, por um lado, garantir o crescimento sustentável do aeroporto, com os terminais 1 e 2 na parte oriental e um terceiro terminal, cuja construção foi proposta em 2006, na parte ocidental. Estimando-se que, naquele momento, a capacidade global anual do aeroporto era de cerca de 45 milhões de passageiros, decidiu-se limitar a capacidade combinada dos terminais 1 e 2. Por outro lado, respondia a limitações da capacidade de transporte na parte oriental do aeroporto.

⁴ Embora os dois terminais possam anualmente receber fisicamente mais de 32 milhões de passageiros sem obras estruturais adicionais, a administração do aeroporto pode ser punida se esse limite for ultrapassado.

⁵ Uma transportadora aérea pode continuar a utilizar, num período posterior, a faixa horária que lhe foi atribuída num período anterior, desde que a tenha explorado corretamente.

⁶ Em 4 de novembro de 2024, o Tribunal Superior suspendeu provisoriamente a execução da decisão relativa ao verão de 2025. O coordenador do aeroporto teve consequentemente condições para atribuir às transportadoras aéreas todas as suas faixas horárias históricas para o período de verão de 2025.