



Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-857/24 | daa e o.

Comunicado de Imprensa n.º 149/26

Luxemburgo, 15 de outubro de 2026

Transporte aéreo: o limite máximo anual do número de passageiros previsto na licença de construção de um aeroporto pode ser tido em conta na atribuição das faixas horárias às companhias aéreas

Este condicionalismo pode, a título excecional, ter como efeito impedir uma companhia aérea de manter as faixas que utilizava anteriormente

O regulamento da União relativo às normas comuns para a atribuição de faixas horárias nos aeroportos ¹ aplica-se, nomeadamente, aos aeroportos cuja capacidade é insuficiente para satisfazer a procura de voos. Em Dublin, cujo aeroporto se encontra nesta situação, uma companhia tem de obter uma faixa horária para poder utilizar as infraestruturas necessárias à descolagem ou aterragem numa data e hora específica. Antes da atribuição das faixas, a Autoridade de Aviação irlandesa define, para cada época, os parâmetros de coordenação que expressam a capacidade total disponível do aeroporto.

As licenças de construção dos terminais do aeroporto de Dublin concedidas pela Agência irlandesa competente em 2007 e 2008 impõem um limite máximo de 32 milhões de passageiros por ano. Em 2024, as previsões do gestor do aeroporto indicaram que esse limite máximo poderia ser atingido ou mesmo ultrapassado. Para fazer face a essa probabilidade, a Autoridade de Aviação irlandesa fixou limites máximos sazonais de passageiros para os voos com partida e com destino ao aeroporto. O gestor do aeroporto e várias companhias aéreas contestaram essas decisões no Tribunal Superior da Irlanda.

Uma vez que o regulamento da União que rege as faixas horárias exige que os parâmetros de atribuição (ou «parâmetros de coordenação») sejam estabelecidos com base numa análise objetiva da capacidade do aeroporto, tendo em conta todos condicionalismos relevantes de caráter técnico, operacional e ambiental, o Tribunal Superior da Irlanda pergunta se o limite máximo de passageiros previsto nas licenças de construção constitui um condicionalismo deste tipo e se a sua tomada em consideração pode ter por efeito reduzir o número de faixas atribuídas, incluindo a companhias que já as utilizavam.

No seu acórdão hoje proferido, o Tribunal de Justiça responde que os parâmetros de coordenação devem refletir, em termos operacionais, toda a capacidade efetivamente disponível de um aeroporto coordenado. Os condicionalismos a ter em conta podem ser de natureza jurídica: um limite máximo previsto numa licença de construção faz parte desses condicionalismos se limitar a capacidade operacional do aeroporto e tiver de ser respeitado pelo seu gestor. Neste contexto, pouco importa que essa regra de urbanismo seja antiga ou que a política que esteve na sua origem tenha evoluído.

Segundo as indicações prestadas pelo tribunal irlandês, o limite máximo aplicável a Dublin limita juridicamente o número de passageiros que o aeroporto pode receber. Ignorar esse limite máximo poderia conduzir à atribuição de faixas que, em parte, não poderiam ser utilizadas. O Tribunal de Justiça conclui que esse limite máximo deve ser tido em conta na definição dos parâmetros de coordenação.

Por outro lado, o regulamento da União que rege as faixas horárias concede, sob determinadas condições, prioridade às companhias que já utilizaram regularmente uma série de faixas horárias. Essas faixas horárias, ditas «históricas», favorecem

a estabilidade das operações aéreas. A respetiva atribuição para a época equivalente seguinte depende, no entanto, da capacidade disponível: a prioridade não garante, portanto, a sua renovação automática.

A tomada em consideração de um limite máximo de passageiros pode, assim, **excecionalmente**, ter por efeito que determinadas séries de faixas horárias históricas, ou uma parte delas, não sejam reatribuídas às companhias que, de outro modo, a elas teriam, em princípio, direito. O Tribunal de Justiça especifica também que essas faixas, atenta a sua natureza temporária e não definitivamente adquirida, não constituem um direito de propriedade na aceção da Carta dos Direitos Fundamentais.

Cabe ao Tribunal Superior da Irlanda decidir os recursos interpostos contra as decisões relativas ao aeroporto de Dublin à luz desta interpretação do Direito da União.

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 da União Europeia sobre a interpretação do Direito da União ou sobre a validade de um ato da União.

O Tribunal Geral é competente para tratar os pedidos de decisão prejudicial que digam exclusivamente respeito 1) ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (IVA), 2) aos impostos especiais de consumo, 3) ao Código Aduaneiro, 4) à classificação pautal das mercadorias na Nomenclatura Combinada, 5) à indemnização e a assistência aos passageiros em caso de recusa de embarque ou de atraso ou de cancelamento de serviços de transporte ou 6) ao sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa. O Tribunal de Justiça é competente para tratar todos os outros pedidos de decisão prejudicial.

Nem o Tribunal de Justiça nem o Tribunal Geral decidem o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça ou do Tribunal Geral. 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. A apresentação dos factos e do quadro jurídico refere-se ao período relevante e baseia-se nos autos do processo.

O [texto integral e, sendo caso disso, o resumo](#) do acórdão são publicados no sítio CURIA no dia da prolação.

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

Imagens da prolação do acórdão estão disponíveis em «[Curia Web TV](#)» e em «[European Broadcasting Service](#)» ☎ (+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, conforme alterado pelo [Regulamento \(CE\) n.º 793/2004](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004.