



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

18 de março de 2014\*

«Reenvio prejudicial — Artigo 18.º TFUE — Proibição de discriminações em razão da nacionalidade — Voos comerciais de um país terceiro com destino a um Estado-Membro — Regulamentação de um Estado-Membro que prevê que as transportadoras aéreas que não possuam uma licença de exploração emitida por este Estado-Membro devem obter uma autorização para cada voo proveniente de um país terceiro»

No processo C-628/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Oberlandesgericht Braunschweig (Alemanha), por decisão de 24 de novembro de 2011, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 7 de dezembro de 2011, no processo penal contra

**International Jet Management GmbH,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: V. Skouris, presidente, K. Lenaerts, vice-presidente, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, L. Bay Larsen, E. Juhász, A. Borg Barthet, C. G. Fernlund, e J. L. da Cruz Vilaça, presidentes de secção, A. Rosas (relator), G. Arestis, A. Arabadjiev, C. Toader, E. Jarašiūnas e C. Vajda, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: K. Malacek, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 19 de fevereiro de 2013, vistas as observações apresentadas:

- em representação da International Jet Management GmbH, por J. Janezic e P. Ehlers, Rechtsanwälte,
- em representação do Governo alemão, por A. Wiedmann e T. Henze, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo espanhol, por S. Martínez-Lage Sobredo, na qualidade de agente,
- em representação do Governo francês, por G. de Bergues e M. Perrot, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por W. Ferrante, avvocato dello Stato,
- em representação do Governo austríaco, por C. Pesendorfer e G. Eberhard, na qualidade de agentes,

\* Língua do processo: alemão.

- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna e M. Szpunar, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo finlandês, por J. Heliskoski, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson, F. Bulst e T. van Rijn, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 30 de abril de 2013,

profere o presente

### **Acórdão**

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 18.º TFUE.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um processo penal instaurado contra a International Jet Management GmbH (a seguir «International Jet Management»), companhia aérea com sede na Áustria, por ter realizado voos privados provenientes de Moscovo (Rússia) e de Ancara (Turquia) com destino à Alemanha sem dispor da autorização de entrada no espaço aéreo alemão, exigida pela legislação deste Estado-Membro.

### **Quadro jurídico**

#### *Direito da União*

Regulamento (CE) n.º 261/2004

- 3 O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO L 46, p. 1), dispõe:

«O presente regulamento aplica-se:

- a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;
- b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.»

Regulamento (CE) n.º 785/2004

- 4 Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 785/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves (JO L 138, p. 1), este regulamento aplica-se a todas as transportadoras aéreas e a todos os operadores de aeronaves que operam voos no interior do, para, a partir do ou sobre o território de um Estado-Membro, a que é aplicável o Tratado.

5 O artigo 5.º, n.ºs 2 e 4, do referido regulamento tem a seguinte redação:

«2. Para efeitos do presente artigo, ‘Estado-Membro em questão’ é o Estado-Membro que concede a licença de exploração à transportadora comunitária ou o Estado-Membro em que está registada a aeronave do operador de aeronave. Em relação às transportadoras aéreas não comunitárias e aos operadores de aeronaves que utilizam aeronaves registadas fora da Comunidade, ‘Estado-Membro em questão’ é o Estado-Membro de destino ou de partida dos voos.

[...]

4. Em relação às transportadoras aéreas comunitárias e aos operadores de aeronaves que utilizam aeronaves registadas na Comunidade, o depósito da prova de seguro no Estado-Membro a que se refere o n.º 2 é suficiente para todos os Estados-Membros, sem prejuízo da aplicação do n.º 6 do artigo 8.º»

Regulamento (CE) n.º 847/2004

6 Nos termos do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros (JO L 157, p. 7):

«Na medida em que as transportadoras aéreas e outras partes interessadas devam ser associadas às negociações referidas no artigo 1.º, os Estados-Membros tratarão de forma igual todas as transportadoras comunitárias estabelecidas nos seus territórios a que se aplica o Tratado.»

7 O artigo 3.º deste regulamento enuncia:

«Os Estados-Membros não celebrarão novos acordos com países terceiros que reduzam o número de transportadoras comunitárias que, de acordo com os acordos existentes, possam ser designadas para prestar serviços entre os seus territórios e um país terceiro, no que respeita quer à totalidade do mercado do transporte aéreo entre as duas partes quer a certas ligações entre cidades.»

8 O artigo 5.º do referido regulamento prevê:

«Quando um Estado-Membro negociar um acordo ou alterações a um acordo ou seus anexos que preveja uma limitação quantitativa da utilização dos direitos de tráfego ou do número das transportadoras comunitárias potencialmente beneficiárias de direitos de tráfego, deverá assegurar a distribuição desses direitos por essas transportadoras comunitárias com base num processo não discriminatório e transparente.»

Regulamento (CE) n.º 1008/2008

9 O considerando 10 do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293, p. 3), enuncia:

«Para completar o mercado interno da aviação, é necessário suprimir restrições ainda existentes aplicadas entre Estados-Membros, por exemplo restrições relativas à partilha de códigos em rotas com países terceiros ou à fixação dos preços em rotas com países terceiros com escalas intermédias noutro Estado-Membro (voos de sexta liberdade).»

10 O artigo 1.º, n.º 1, desse regulamento dispõe:

«O presente regulamento regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito de as transportadoras aéreas comunitárias explorarem serviços aéreos intracomunitários e a tarifação dos serviços aéreos intracomunitários.»

11 O artigo 2.º do referido regulamento especifica:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) ‘Licença de exploração’: uma autorização concedida pela autoridade de licenciamento competente a uma empresa, que lhe permite prestar serviços aéreos como indicado na licença;

[...]

4) ‘Serviço aéreo’: um voo ou uma série de voos que transportem passageiros, carga e/ou correio mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento;

[...]

8) ‘Certificado de operador aéreo’ (COA): um certificado emitido para uma empresa atestando que o operador possui a competência profissional e a organização necessárias para garantir a segurança das operações especificadas no certificado, em conformidade com as disposições relevantes do direito comunitário ou do direito interno aplicáveis;

[...]

10) ‘Transportadora aérea’: uma empresa titular de uma licença de exploração válida, ou equivalente;

11) ‘Transportadora aérea comunitária’: uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por uma autoridade de licenciamento competente em conformidade com o capítulo II;

[...]

13) ‘Serviço aéreo intracomunitário’: um serviço aéreo explorado no interior da Comunidade;

14) ‘Direito de tráfego’: o direito de explorar um serviço aéreo entre dois aeroportos comunitários;

[...]

16) ‘Serviço aéreo regular’: uma série de voos que reúna todas as características seguintes:

a) Existirem em cada voo lugares e/ou capacidade de transporte de carga e/ou de correio disponíveis para aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora aérea ou nos seus agentes autorizados);

b) Ser explorada de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos:

— quer de acordo com um horário publicado,

— quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática;

[...]

26) ‘Estabelecimento principal’: a sede efetiva ou a sede estatutária de uma transportadora aérea comunitária, situada no Estado-Membro em que a transportadora aérea comunitária exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade.»

12 O artigo 3.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 tem a seguinte redação:

«1. Só estão autorizadas a efetuar o transporte aéreo de passageiros, de correio e/ou de carga mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento as empresas estabelecidas na Comunidade que sejam titulares de uma licença de exploração adequada.

As empresas que satisfaçam as condições estabelecidas no presente capítulo têm direito à licença de exploração.

2. As autoridades de licenciamento competentes não concedem nem mantêm em vigor licenças de exploração se não forem satisfeitas as condições estabelecidas no presente capítulo.»

13 O artigo 4.º deste regulamento dispõe:

«Uma autoridade de licenciamento competente de um Estado-Membro só concede uma licença de exploração a uma empresa se:

- a) O seu estabelecimento principal se situar nesse Estado-Membro;
- b) For titular de um COA válido emitido por uma autoridade nacional do mesmo Estado-Membro cuja autoridade de licenciamento competente é responsável pela concessão, indeferimento, revogação ou supressão da licença de exploração da transportadora aérea comunitária;

[...]

d) A sua atividade principal for a exploração de serviços aéreos, em exclusivo ou combinada com quaisquer outras atividades comerciais de exploração de aeronaves ou de reparação e manutenção de aeronaves;

[...]

h) Cumprir os requisitos em matéria de seguro especificados no artigo 11.º e no Regulamento (CE) n.º 785/2004; [...]

[...]»

14 O artigo 15.º do referido regulamento, intitulado «Prestação de serviços aéreos intracomunitários», figura no Capítulo III do mesmo regulamento, intitulado «Acesso às rotas». Nos termos deste artigo:

«1. As transportadoras aéreas comunitárias estão autorizadas a explorar serviços aéreos intracomunitários.

2. Os Estados-Membros não podem submeter a exploração de serviços aéreos comunitários por uma transportadora aérea comunitária a qualquer licença ou autorização. Os Estados-Membros não exigem às transportadoras aéreas comunitárias a apresentação de documentos ou informações já fornecidos pelas mesmas à autoridade de licenciamento competente, desde que as informações pertinentes possam ser obtidas atempadamente da autoridade de licenciamento competente.

[...]

5. Não obstante as disposições de acordos bilaterais entre Estados-Membros e no respeito das regras de concorrência comunitárias aplicáveis às empresas, as transportadoras aéreas comunitárias são autorizadas pelos Estados-Membros interessados a combinar serviços aéreos e a celebrar acordos de partilha de código com qualquer transportadora aérea relativamente a serviços aéreos com partida ou destino em qualquer ponto em países terceiros, que cheguem, partam ou façam escala em qualquer aeroporto no seu território.

Um Estado-Membro pode, no quadro do acordo bilateral sobre serviços aéreos com o país terceiro em causa, impor restrições aos acordos de partilha de códigos entre transportadoras aéreas comunitárias e transportadoras aéreas de um país terceiro, em especial se o país terceiro em causa não proporcionar oportunidades comerciais idênticas às transportadoras aéreas comunitárias que operam a partir do Estado-Membro interessado. Ao impor tais restrições, os Estados-Membros asseguram que as restrições impostas ao abrigo desses acordos não restrinjam a concorrência e sejam não discriminatórias entre transportadoras aéreas comunitárias e não sejam mais restritivas que o necessário.»

15 O artigo 22.º do mesmo regulamento, intitulado «Liberdade de tarifação», que figura no respetivo Capítulo IV, intitulado «Disposições em matéria de tarifação», tem a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo do n.º 1 do artigo 16.º, as transportadoras aéreas comunitárias, e numa base de reciprocidade as transportadoras aéreas de países terceiros têm liberdade para fixar as tarifas aéreas de passageiros e de carga para serviços aéreos intracomunitários.

2. Não obstante as disposições de acordos bilaterais entre Estados-Membros, estes não podem, ao autorizarem transportadoras aéreas comunitárias a estabelecer tarifas de passageiros e de carga para serviços aéreos entre o seu território e um país terceiro, estabelecer discriminações com base na nacionalidade ou identidade de uma transportadora aérea. As presentes disposições prevalecem sobre quaisquer outras restrições em matéria de tarifação, incluindo respeitantes a rotas com países terceiros, decorrentes de acordos bilaterais entre Estados-Membros.»

#### *Direito alemão*

16 O § 2, n.ºs 1, 7 e 8, da lei relativa ao tráfego aéreo (Luftverkehrsgesetz), na versão publicada em 10 de maio de 2007 (BGB1. 2007 I, p. 698, a seguir «LuftVG»), tem a seguinte redação:

«(1) As aeronaves alemãs só estão autorizadas a voar quando disponham de uma autorização para este efeito (autorização de voo) e estejam inscritas, sempre que a regulamentação assim o preveja, no registo das aeronaves alemãs (registo das aeronaves). Uma aeronave só está autorizada a voar:

1. se o tipo de aparelho estiver homologado (homologação de tipo);
2. se for apresentado o certificado de aeronavegabilidade previsto no regulamento de controlo técnico das aeronaves;
3. se o proprietário da aeronave tiver subscrito um seguro de responsabilidade civil [...] e
4. se a aeronave estiver equipada de modo a não ultrapassar o limite tecnicamente aceitável em matéria de poluição sonora.

[...]

(7) As aeronaves não registadas e não homologadas no território onde a presente lei é aplicável só poderão entrar nesse espaço, ou introduzir-se nele de qualquer outra forma, após terem obtido autorização para o efeito. Esta autorização não é necessária quando um tratado entre o país de origem e a República Federal da Alemanha ou uma convenção vinculativa para os dois Estados dispuser diversamente.

(8) A autorização referida nos n.ºs 6 e 7 pode ser concedida a título geral ou para um caso particular; pode estar condicionada a obrigações ou limitada por um prazo de validade. [...]»

17 O § 58 da LuftVG dispõe:

«(1) Pratica uma infração quem, com dolo ou por negligência,

[...]

12a. entrar sem a autorização prevista no § 2, n.º 7, por meio de uma aeronave, no espaço aéreo de aplicação da presente lei, ou nele introduzir uma aeronave de qualquer outra forma;

[...]

(2) A infração prevista no n.º 1, ponto [...] 12a é punível com uma coima até 10 000 euros [...]»

18 O § 94 do regulamento relativo às licenças de exploração de transportes aéreos (Luftverkehrs Zulassungs Ordnung), de 10 de julho de 2008 (BGB1. 2008 I, p. 1229, a seguir «LuftVZO»), prevê:

«A autorização de entrada no espaço aéreo da República Federal da Alemanha prevista no § 2, n.º 7, da [LuftVG] é [...] concedida pelo Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [Ministério dos Transportes, da Construção e do Desenvolvimento Urbano] ou por outra entidade por este designada.»

19 O § 95, n.º 1, do LuftVZO tem a seguinte redação:

«(1) O pedido de autorização deve conter as seguintes informações:

1. o nome e a morada do proprietário da aeronave;
2. o tipo de aeronave, bem como o seu estado e o seu número de matrícula;
3. a data e a hora previstas para a chegada, bem como a data provável do voo de regresso ou do voo para outro destino;
4. o aeroporto de partida e o de chegada, bem como, sendo caso disso, os aeroportos de escala no território federal;
5. o número de passageiros, bem como a natureza e a quantidade de carga, o objeto do voo, em particular em caso de transporte de um grupo determinado, bem como a indicação do local onde este grupo se reuniu inicialmente;
6. em caso de voo *charter*, o nome, a morada e a filial do operador.

A autoridade que concede a autorização pode exigir outras informações. O Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ou qualquer outra entidade por este designada estabelece os detalhes do procedimento de pedido de autorização sob a forma de disposições administrativas gerais.

(2) Com ressalva do caso previsto no n.º 3, o pedido de autorização para voos comerciais não regulares (serviços ocasionais) deve ser apresentado junto da autoridade emitente o mais tardar dois dias úteis completos antes da descolagem do voo previsto e, em caso de uma série de mais de quatro voos, o mais tardar quatro semanas antes da descolagem dos voos previstos. O sábado não é considerado dia útil para o cálculo do prazo.

[...]»

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

- 20 A International Jet Management GmbH é uma transportadora aérea com sede na Áustria. Opera em voos privados não regulares, a saber, voos comerciais efetuados ocasionalmente (*charters*). Presta não apenas serviços de transportes aéreos em rotas no interior da União Europeia, mas utiliza igualmente a sua frota, como aconteceu no litígio no processo principal, para voos provenientes de países terceiros e com destino à União.
- 21 À data dos factos relativos ao litígio no processo principal, a International Jet Management era titular de uma licença de exploração emitida pelo Ministério dos Transportes austríaco, em conformidade com o Regulamento n.º 1008/2008. Além disso, era titular de um COA emitido a seu favor pela Austro Control GmbH, uma sociedade que exerce funções de serviço público, cujas quotas são detidas pela República da Áustria.
- 22 Entre 9 de dezembro de 2008 e 15 de março de 2009, a International Jet Management realizou voos privados com destino à Alemanha e provenientes de Moscovo, seis vezes, e de Ancara, uma vez.
- 23 A International Jet Management não dispunha, para nenhum dos referidos voos, da autorização de entrada no espaço aéreo alemão, prevista no § 2, n.º 7, da LuftVG, conjugado com os §§ 94 e seguintes do LuftVZO. Em três casos, o Luftfahrtbundesamt (Instituto Federal da Navegação Aérea) recusou-lhe autorização de entrada no espaço aéreo alemão por não ter apresentado uma «declaração de indisponibilidade», a saber, uma declaração segundo a qual os transportadores aéreos titulares de uma licença de exploração emitida pelas autoridades alemãs não estavam dispostos a efetuar o voo em causa ou não tinham condições para efetuá-lo. Nos outros casos, o Luftfahrtbundesamt ainda não tinha decidido sobre o pedido de autorização quando os voos foram realizados.
- 24 Na sequência destes voos, a International Jet Management foi condenada, por decisão de 24 de maio de 2011 do Amtsgericht Braunschweig (Alemanha), ao pagamento de várias coimas por violação da regulamentação em vigor.
- 25 A International Jet Management interpôs recurso dessa decisão para o órgão jurisdicional de reenvio. Como fundamento do seu recurso, alega, em primeiro lugar, que o Regulamento n.º 1008/2008 lhe confere o direito de entrada no espaço aéreo europeu, sem necessidade de uma autorização para o efeito emitida pelos Estados-Membros em causa. De acordo com a finalidade deste regulamento, o mercado é livre para as companhias aéreas estabelecidas nos Estados-Membros que pretendam realizar serviços de transportes aéreos.
- 26 Em seguida, a proibição geral de discriminação enunciada no artigo 18.º TFUE proíbe, em qualquer caso, a aplicação de coimas como as que foram aplicadas à International Jet Management. A exigência de uma autorização de entrada no espaço aéreo alemão para a prestação de serviços aéreos provenientes de um país terceiro é discriminatória dado que, na prática, o Luftfahrtbundesamt apenas controla elementos que já foram objeto de controlo por parte das autoridades austríacas, o que é incompatível com a interpretação desta disposição do Tratado FUE feita pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão de 25 de janeiro de 2011, Neukirchinger (C-382/08, Colet., p. I-139).

- 27 Por último, a International Jet Management invoca, a título subsidiário, uma incompatibilidade da regulamentação nacional em causa no processo principal com a livre prestação de serviços assegurada pelo artigo 56.º TFUE.
- 28 O Ministério Público, em contrapartida, requer que seja negado provimento ao recurso interposto pela International Jet Management. Alega que a regra que estabelece a exigência de uma licença, prevista no § 2, n.º 7, da LuftVG, é uma medida de proteção da economia nacional que a República Federal da Alemanha tem o direito de impor porque, primeiro, o Regulamento n.º 1008/2008 apenas é aplicável aos voos intracomunitários, segundo, a livre prestação de serviços assegurada pelo artigo 56.º TFUE não é aplicável aos transportes aéreos e, terceiro, o âmbito de aplicação da proibição de discriminação enunciada no artigo 18.º TFUE também não está em causa no caso vertente.
- 29 Segundo o Ministério Público, os Estados-Membros podem favorecer as suas empresas nacionais no quadro do exercício das suas competências regulamentares. Consequentemente, as companhias aéreas originárias de outros Estados-Membros devem informar-se previamente junto das companhias alemãs a fim de se assegurarem de que nenhuma delas está disposta a efetuar o voo em causa em condições equivalentes. Esta prática justifica-se pela necessidade de evitar distorções da concorrência, uma vez que os outros Estados-Membros também protegem as suas empresas nacionais, nas relações com países terceiros.
- 30 Por outro lado, a exigência de uma autorização de entrada no espaço aéreo alemão não só serve para proteger a economia nacional, mas também responde a exigências de segurança. Com efeito, a autoridade que emite as autorizações exige às companhias originárias de outros Estados-Membros não só a apresentação de uma declaração de indisponibilidade, mas também uma declaração de seguro e o COA emitido pelo seu Estado-Membro de origem. Embora reconheça que a autoridade que emite as autorizações não verifica nenhum elemento que o Estado-Membro da sede da companhia aérea não seja obrigado a verificar, o Ministério Público alega que a prática demonstra, todavia, que os Estados-Membros não cumprem regularmente a sua obrigação de controlo. Os controlos complementares a que a República Federal da Alemanha pode proceder relativamente a companhias aéreas com sede noutro Estado-Membro, quando se trata de voos provenientes de ou com destino a países terceiros, são, pois, justificados.
- 31 Por último, o Ministério Público alega que o acórdão Neukirchinger, já referido, não é pertinente para o caso em apreço porque dizia respeito a transportes aéreos intracomunitários. Os factos na origem deste acórdão distinguem-se de maneira determinante dos factos do processo principal na medida em que, no caso vertente, os aviões descolaram de países terceiros.
- 32 O órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à interpretação do artigo 18.º TFUE e à aplicabilidade do mesmo ao litígio que lhe foi submetido.
- 33 Foi nestas condições que o Oberlandesgericht Braunschweig decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) A proibição de discriminação regulada no artigo 18.º TFUE [...] aplica-se quando um Estado-Membro (a saber, a República Federal da Alemanha) exige a uma transportadora aérea que possui uma licença de exploração válida, na aceção dos artigos 3.º e 8.º do Regulamento n.º 1008/2008 [...] concedida por outro Estado-Membro (a saber a República da Áustria), uma autorização de entrada no espaço aéreo para voos [privados] (voos comerciais não regulares) provenientes de países terceiros com destino ao seu território?
- 2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, existe desde logo uma violação do artigo 18.º TFUE [...] na própria exigência de [uma] autorização de entrada no espaço aéreo, [quando] essa autorização, cuja obtenção [é obrigatória] sob pena de coima, [é exigida] para voos

provenientes de países terceiros, [no caso de] transportadoras aéreas que obtiveram uma licença de voo (licença de exploração) [noutros] Estados-Membros, mas não às transportadoras aéreas titulares de uma licença de voo obtida na [Alemanha]?

- 3) Caso se aplique o artigo 18.º TFUE [...] (primeira questão), mas a própria exigência de licença não seja qualificada de discriminatória (segunda questão), [pode] a concessão de uma autorização de entrada para voos [...] provenientes de países terceiros com destino à República Federal da Alemanha, cuja obtenção é obrigatória sob pena de coima, [...] ser condicionada, [sem infringir a proibição de discriminação], à [prova, pela] transportadora aérea do outro Estado-Membro [junto da] autoridade que emite a autorização [, de] que as transportadoras aéreas titulares de uma licença de voo obtida na [Alemanha] não estão em condições de realizar os voos (declaração de indisponibilidade) [...]?»

### Quanto às questões prejudiciais

#### *Quanto à primeira questão*

- 34 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 18.º TFUE, que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade, é aplicável a uma situação, como a do processo principal, em que um primeiro Estado-Membro exige a uma transportadora aérea que possui uma licença de exploração concedida por um segundo Estado-Membro uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros com destino a este primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida para as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração concedida pelo referido primeiro Estado-Membro.
- 35 A este respeito, importa recordar que o artigo 18.º TFUE dispõe que, no âmbito de aplicação dos Tratados, e sem prejuízo das suas disposições especiais, é proibida toda e qualquer discriminação em razão da nacionalidade.
- 36 Nos termos do artigo 58.º, n.º 1, TFUE, a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo aos transportes, ou seja, o título VI do Tratado FUE. A livre prestação de serviços em matéria de transportes está, portanto, sujeita, no âmbito do direito primário, a um regime jurídico específico.
- 37 Importa observar que este Tratado distingue os transportes aéreos, tal como os transportes marítimos, dos outros meios de transporte.
- 38 Com efeito, por força do artigo 100.º, n.ºs 1 e 2, TFUE, enquanto o legislador da União não decidir de outra forma, os transportes aéreos não estão submetidos às normas do título VI do referido Tratado. Como salientou o advogado-geral no n.º 30 das suas conclusões, as medidas de liberalização para os transportes aéreos apenas podem ser adotadas com base no artigo 100.º, n.º 2, TFUE.
- 39 No caso vertente, embora seja certo que, nesta fase, o legislador da União não adotou, ao abrigo da competência partilhada que o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), TFUE lhe confere no domínio dos transportes, medidas fundadas no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado FUE e relativas à liberalização dos serviços de transportes aéreos, abrangendo as ligações entre os Estados-Membros e os países terceiros, o artigo 18.º TFUE é, todavia, aplicável a esses serviços, desde que os mesmos recaiam no âmbito de aplicação dos Tratados na aceção deste último artigo (v., neste sentido, acórdão Neukirchinger, já referido, n.º 21 e jurisprudência referida).

- 40 Cumpre pois determinar se, numa situação como a do processo principal, relativa a uma transportadora aérea com sede social num Estado-Membro, que é titular de uma licença de exploração emitida pelas autoridades desse Estado-Membro em conformidade com o Regulamento n.º 1008/2008 e que, para a prestação de serviços de transporte aéreo com destino a outro Estado-Membro, é confrontada, por força da regulamentação deste outro Estado-Membro, com a exigência de uma autorização prévia, a circunstância de os serviços em causa serem prestados com partida de um país terceiro pode excluir a aplicação do artigo 18.º TFUE.
- 41 A este respeito, o Regulamento n.º 1008/2008 rege, como resulta do seu artigo 1.º, não só o direito de as «transportadoras aéreas comunitárias» explorarem «serviços aéreos intracomunitários», mas igualmente as licenças das referidas transportadoras aéreas, que constituem o objeto do Capítulo II deste regulamento.
- 42 Resulta do artigo 3.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do referido regulamento que só estão autorizadas a efetuar o transporte aéreo de passageiros, de correio e/ou de carga mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento as empresas estabelecidas na União que sejam titulares de uma licença de exploração adequada. Ora, o Regulamento n.º 1008/2008 não exige da aplicação desta regra as transportadoras aéreas estabelecidas na União que efetuem transportes aéreos de passageiros provenientes de países terceiros e com destino a Estados-Membros.
- 43 Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, segundo parágrafo, do mesmo regulamento, as empresas que satisfaçam as condições estabelecidas no seu Capítulo II podem obter uma licença de exploração.
- 44 Importa salientar que, entre as condições previstas no artigo 4.º do referido regulamento para que a autoridade de licenciamento competente de um Estado-Membro conceda uma licença de exploração a uma empresa figura, designadamente, a condição de que o «estabelecimento principal» desta empresa se situe nesse Estado-Membro e a sua atividade principal seja a exploração de «serviços aéreos», em exclusivo ou combinada com quaisquer outras atividades comerciais de exploração de aeronaves ou de reparação e manutenção de aeronaves.
- 45 Os conceitos de «estabelecimento principal» e «serviço aéreo» são definidos no artigo 2.º do Regulamento n.º 1008/2008. Nos termos do ponto 26 deste artigo, estabelecimento principal é a «sede efetiva ou a sede estatutária de uma transportadora aérea comunitária, situada no Estado-Membro em que a transportadora aérea comunitária exerce as principais funções financeiras e a fiscalização das operações, incluindo a gestão contínua da aeronavegabilidade». O artigo 2.º, ponto 4, do mesmo regulamento, por seu turno, define um «serviço aéreo» como sendo «um voo ou uma série de voos que transportem passageiros, carga e/ou correio mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento».
- 46 Como salientou o advogado-geral no n.º 47 das suas conclusões, este conceito engloba, portanto, não só os voos intracomunitários mas também os que asseguram a ligação entre um país terceiro e um Estado-Membro. A este propósito, cumpre observar que o Regulamento n.º 1008/2008 distingue o «serviço aéreo» do «serviço aéreo intracomunitário», que, nos termos do artigo 2.º, ponto 13, deste regulamento, tem por objeto o serviço aéreo explorado no interior da União.
- 47 Resulta destas diferentes disposições que, para a prestação de serviços aéreos, incluindo os que asseguram a ligação entre um Estado-Membro e um país terceiro, uma transportadora aérea, como a International Jet Management, cujo estabelecimento principal está situado num Estado-Membro, deve ser titular de uma licença de exploração emitida pela autoridade competente desse Estado-Membro, em conformidade com as disposições constantes do Capítulo II do Regulamento n.º 1008/2008.

- 48 Esta licença de exploração, cujas condições de emissão foram harmonizadas pelo Regulamento n.º 1008/2008, garante que a transportadora aérea a obteve no respeito das normas comuns, nomeadamente de segurança, e deve, assim, ser reconhecida como válida pelos outros Estados-Membros.
- 49 Neste contexto, resulta da decisão de reenvio que, por força das regras administrativas gerais previstas no § 95, n.º 1, do LuftVZO, a autoridade que emite a autorização de entrada no espaço aéreo alemão verifica, antes da atribuição desta autorização a uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida pela autoridade competente de um Estado-Membro, diversos elementos que devem ser controlados por esta última autoridade em conformidade com as disposições do Capítulo II do Regulamento n.º 1008/2008.
- 50 Por outro lado, o considerando 10 do Regulamento n.º 1008/2008 indica que, para completar o mercado interno da aviação, é necessário suprimir restrições ainda existentes aplicadas entre Estados-Membros, por exemplo, restrições relativas à partilha de códigos em rotas com países terceiros ou à fixação dos preços em rotas com países terceiros com escalas intermédias noutro Estado-Membro (voos de sexta liberdade). Como a Comissão Europeia salientou na audiência, daí resulta que, embora este regulamento tenha por objetivo completar o mercado interno da aviação, o legislador da União considerou que a realização deste objetivo podia igualmente ser contrariada por restrições aplicadas às ligações aéreas com países terceiros. Além disso, ao fazer referência a tais restrições nos artigos 15.º, n.º 5, segundo parágrafo, e 22.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1008/2008, o legislador da União conjugou-a com uma menção explícita, nestas mesmas disposições, à obrigação de os Estados-Membros respeitarem o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade relativamente às transportadoras aéreas comunitárias.
- 51 De resto, como alegou o Governo finlandês nas observações que apresentou ao Tribunal de Justiça, outras regulamentações do direito derivado da União relativas ao setor da navegação aérea podem igualmente ser aplicadas a serviços de transportes aéreos efetuados entre um país terceiro e um Estado-Membro por uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por outro Estado-Membro.
- 52 É, designadamente, o caso do Regulamento n.º 261/2004, como resulta do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea b), e do Regulamento n.º 785/2004, como resulta do seu artigo 2.º, n.º 1. É igualmente o caso do Regulamento n.º 847/2004, que estabelece uma cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão no processo de negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros, quando o objeto dos referidos acordos se inscreve num domínio parcialmente abrangido pela competência da União. Além disso, foi negociada uma série de acordos relativos aos serviços de transportes aéreos entre a União e os seus Estados-Membros, por um lado, e países terceiros, por outro, incluindo os acordos ditos «verticais», que autorizam qualquer transportadora aérea da União a prestar serviços de transporte aéreo entre todos os Estados-Membros e o país terceiro em causa [v., designadamente, os acordos celebrados com os Estados Unidos da América e o Canadá, cuja assinatura e aplicação provisória foram aprovadas, respetivamente, pela Decisão 2007/339/CE, de 25 de abril de 2007 (JO L 134, p. 1), e pela Decisão 2010/417/CE, de 30 de novembro de 2009 (JO 2010, L 207, p. 30)].
- 53 Resulta do conjunto das observações constantes dos n.ºs 41 a 52 do presente acórdão que os serviços de transportes aéreos efetuados entre um país terceiro e um Estado-Membro por uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por outro Estado-Membro foram objeto de uma regulamentação de direito derivado e que, numa situação como a descrita no n.º 40 do presente acórdão, a circunstância de os serviços de transportes aéreos em causa serem prestados com partida de um país terceiro não é suscetível de excluir essa situação do âmbito de aplicação dos Tratados na aceção do artigo 18.º TFUE.
- 54 Por conseguinte, esta disposição é aplicável numa situação como a do processo principal.

- 55 Todavia, os Governos alemão e francês defendem, no essencial, que a aplicação do artigo 18.º TFUE a uma situação como a do processo principal equivaleria a privar de todo o efeito útil o artigo 58.º, n.º 1, TFUE. O Governo francês salienta, a este respeito, que, se um Estado-Membro estivesse obrigado, em matéria de exploração de serviços de transportes aéreos entre o seu território e um país terceiro, a tratar da mesma forma, por um lado, as transportadoras aéreas estabelecidas no seu território e, por outro, as transportadoras aéreas estabelecidas no território de um ou de vários Estados-Membros que não dispusessem de estabelecimento no seu território, isso equivaleria a alargar a liberdade de prestação de serviços do artigo 56.º TFUE a estes serviços de transportes aéreos.
- 56 Esta argumentação não pode ser acolhida.
- 57 Com efeito, resulta de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que o artigo 56.º TFUE exige não só a eliminação de qualquer discriminação contra o prestador de serviços, em razão da sua nacionalidade ou da circunstância de estar estabelecido num Estado-Membro diferente daquele onde a prestação deve ser executada, mas também a supressão de qualquer restrição, mesmo que indistintamente aplicada aos prestadores nacionais e aos de outros Estados-Membros, quando seja suscetível de impedir, perturbar ou tornar menos atrativas as atividades do prestador estabelecido noutro Estado-Membro, onde presta legalmente serviços análogos (acórdão de 12 de setembro de 2013, Konstantinides, C-475/11, n.º 44 e jurisprudência referida).
- 58 Esta disposição do Tratado FUE tem, assim, um alcance que ultrapassa a proibição de discriminação prevista no artigo 18.º TFUE.
- 59 Por conseguinte, embora os Estados-Membros tenham o direito, em aplicação do artigo 58.º, n.º 1, TFUE, de impor certas restrições à prestação dos serviços de transportes aéreos para as ligações entre os países terceiros e a União na medida em que, como foi salientado no n.º 39 do presente acórdão, o legislador da União não exerceu a competência que o artigo 100.º, n.º 2, TFUE lhe reconhece para liberalizar este tipo de serviços, os referidos Estados continuam, contudo, subordinados ao princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade consagrado no artigo 18.º TFUE.
- 60 Por outro lado, nem o acórdão de 13 de dezembro de 1989, Corsica Ferries (France) (C-49/89, Colet., p. 4441), nem o acórdão de 7 de novembro de 1991, Pinaud Wieger (C-17/90, Colet., p. I-5253), que foram invocados pelos Governos alemão e francês e que diziam respeito a situações em que o Conselho da União Europeia ainda não tinha adotado qualquer regulamentação que aplicasse a livre prestação de serviços em domínios abrangidos pelos transportes marítimos e rodoviários, permitem pôr em causa a aplicabilidade do artigo 18.º TFUE a uma situação como a do processo principal.
- 61 Com efeito, nesses acórdãos, o Tribunal de Justiça não analisou a regulamentação em causa na perspetiva do artigo 7.º do Tratado CEE (atual artigo 18.º TFUE), mas na perspetiva dos artigos do Tratado CEE relativos à livre prestação de serviços, num contexto legislativo distinto do apresentado nos n.ºs 41 a 52 do presente acórdão.
- 62 À luz de todas as considerações anteriores, há que responder à primeira questão que o artigo 18.º TFUE, que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade, é aplicável a uma situação, como a do processo principal, em que um primeiro Estado-Membro exige a uma transportadora aérea que possui uma licença de exploração concedida por um segundo Estado-Membro uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros com destino a este primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração concedida pelo referido primeiro Estado-Membro.

*Quanto à segunda e terceira questões*

- 63 Com a segunda e terceira questões, que devem ser analisadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 18.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação de um primeiro Estado-Membro que exige, sob pena de coima em caso de incumprimento, que uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por um segundo Estado-Membro obtenha uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros e com destino a esse primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida pelo referido primeiro Estado-Membro, e que subordina a atribuição desta autorização à apresentação de uma declaração comprovativa de que as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por este primeiro Estado-Membro não estão dispostas a efetuar esses voos ou não têm condições para efetuá-los.
- 64 A este respeito, é jurisprudência constante que as regras da igualdade de tratamento entre nacionais e não nacionais proibem não apenas as discriminações ostensivas baseadas na nacionalidade, ou na sede, no caso das sociedades, mas ainda todas as formas dissimuladas de discriminação que, através da aplicação de outros critérios de diferenciação, conduzam, de facto, ao mesmo resultado (acórdãos de 27 de outubro de 2009, *ČEZ*, C-115/08, Colet., p. I-10265, n.º 92, e *Neukirchinger*, já referido, n.º 32).
- 65 Ora, a legislação de um primeiro Estado-Membro, como a que é objeto do processo principal, que exige que uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por um segundo Estado-Membro obtenha uma autorização de entrada no seu espaço aéreo para efetuar voos provenientes de países terceiros, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida pelo primeiro Estado-Membro, introduz um critério de distinção que, de facto, conduz ao mesmo resultado que um critério baseado na nacionalidade.
- 66 Com efeito, na medida em que, de acordo com o artigo 4.º, alínea a), do Regulamento n.º 1008/2008, a licença de exploração é concedida pela autoridade de licenciamento competente do Estado-Membro onde a transportadora aérea dispõe do estabelecimento principal, na aceção do artigo 2.º, ponto 26, do mesmo regulamento, essa legislação prejudica, na prática, apenas as transportadoras aéreas que tenham sede noutro Estado-Membro.
- 67 O mesmo acontece, por maioria de razão, com uma legislação de um primeiro Estado-Membro, como a que é objeto do processo principal, por força da qual apenas as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por um segundo Estado-Membro estão obrigadas, para efeitos da concessão de uma autorização de entrada no seu espaço aéreo para efetuar voos provenientes de países terceiros, a apresentar uma declaração de indisponibilidade, comprovativa de que as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida pelo primeiro Estado-Membro não estão dispostas a efetuar estes voos ou não têm condições para efetuá-los.
- 68 Essa diferença de tratamento só pode ser justificada se se basear em considerações objetivas independentes da nacionalidade das pessoas em causa e proporcionadas ao objetivo legitimamente prosseguido pelo direito nacional (acórdãos de 15 de março de 2005, *Bidar*, C-209/03, Colet., p. I-2119, n.º 54, e *Neukirchinger*, já referido, n.º 35).
- 69 Resulta da decisão de reenvio que o Ministério Público considera que a exigência de uma autorização de entrada no espaço aéreo alemão em causa no processo principal responde a exigências de proteção da economia nacional e de segurança.

- 70 No que respeita à proteção da economia nacional, importa observar que se trata de um objetivo de natureza meramente económica, que não pode justificar uma diferença de tratamento como a do processo principal (v., por analogia, no que respeita à justificação de restrições às liberdades fundamentais, acórdãos de 5 de junho de 1997, SETTG, C-398/95, Colet., p. I-3091, n.º 23, e de 7 de abril de 2011, Comissão/Portugal, C-20/09, Colet., p. I-2637, n.º 65).
- 71 No que respeita ao objetivo de segurança, embora constitua inegavelmente um objetivo legítimo, não pode, todavia, ser validamente invocado no âmbito do litígio no processo principal.
- 72 Resulta da decisão de reenvio que a emissão da autorização de entrada no espaço aéreo alemão está, designadamente, subordinada à apresentação não só de uma declaração de indisponibilidade, mas também de um certificado relativo ao seguro de responsabilidade civil e de um COA. O órgão jurisdicional de reenvio especifica que os elementos abrangidos por estes documentos são elementos que já tiveram de ser controlados pela República da Áustria, que atribuiu uma licença de exploração à International Jet Management.
- 73 A este respeito, cumpre observar que, entre as condições de atribuição de uma licença de exploração a uma empresa pela autoridade competente de um Estado-Membro, figuram, de acordo com o artigo 4.º, alínea h), do Regulamento n.º 1008/2008, a de que esta empresa cumpra os requisitos em matéria de seguro especificados no artigo 11.º deste regulamento e no Regulamento n.º 785/2004. Do mesmo modo, de acordo com os artigos 4.º, alínea b), e 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1008/2008, uma licença de exploração só pode ser emitida por essa autoridade se a empresa que a requer for titular de um COA válido. Segundo a definição de COA constante do artigo 2.º, ponto 8, deste regulamento, este atesta que a transportadora aérea possui a competência profissional e a organização necessárias para garantir a segurança das operações especificadas no COA, em conformidade com as disposições relevantes do direito da União ou do direito interno aplicáveis, consoante os casos.
- 74 Assim, o facto de a República Federal da Alemanha obrigar uma transportadora aérea, como a International Jet Management, titular de uma licença de exploração emitida por outro Estado-Membro a obter uma autorização, como a que é objeto do processo principal, de entrada no seu espaço aéreo não é proporcional ao objetivo prosseguido. Com efeito, os interesses de segurança a que se refere o Ministério Público já foram tomados em consideração pela autoridade competente austríaca por ocasião da emissão da licença de exploração à International Jet Management (v., neste sentido, acórdão Neukirchinger, já referido, n.º 42).
- 75 Além disso, importa salientar que o Governo alemão indicou, na audiência, que, se as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por outro Estado-Membro que efetuam voos provenientes de um país terceiro e com destino ao território alemão fizerem escala no território deste Estado-Membro, não é exigida uma autorização de entrada no espaço aéreo alemão. Dado que o Governo alemão não precisou as razões pelas quais, em tal hipótese, os interesses associados à segurança invocados podem ser ignorados, não parece que, em quaisquer circunstâncias, a legislação nacional em causa no processo principal possa ser justificada por esses interesses.
- 76 Resulta do que antecede que uma legislação como a que é objeto do processo principal constitui uma discriminação em razão da nacionalidade, agravada pela coima aplicada em caso de incumprimento dessa legislação (v., neste sentido, acórdão Neukirchinger, já referido, n.º 43).
- 77 Por conseguinte, há que responder às segunda e terceira questões prejudiciais que o artigo 18.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação de um primeiro Estado-Membro que exige, sob pena de coima em caso de incumprimento, que uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por um segundo Estado-Membro obtenha uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros e com destino a este primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida pelo referido primeiro

Estado-Membro, e que subordina a atribuição da referida autorização à apresentação de uma declaração comprovativa de que as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por este primeiro Estado-Membro não estão dispostas a efetuar estes voos ou não têm condições para efetuá-los.

### Quanto às despesas

- <sup>78</sup> Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

- 1) **O artigo 18.º TFUE, que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade, é aplicável a uma situação, como a do processo principal, em que um primeiro Estado-Membro exige a uma transportadora aérea que possui uma licença de exploração concedida por um segundo Estado-Membro uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros com destino a este primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração concedida pelo referido primeiro Estado-Membro.**
- 2) **O artigo 18.º TFUE deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação de um primeiro Estado-Membro que exige, sob pena de coima em caso de incumprimento, que uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração emitida por um segundo Estado-Membro obtenha uma autorização de entrada no espaço aéreo do primeiro Estado-Membro para efetuar voos privados não regulares provenientes de países terceiros e com destino a este primeiro Estado-Membro, quando essa autorização não é exigida às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida pelo referido primeiro Estado-Membro, e que subordina a atribuição da referida autorização à apresentação de uma declaração comprovativa de que as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração emitida por este primeiro Estado-Membro não estão dispostas a efetuar estes voos ou não têm condições para efetuá-los.**

Assinaturas