

# O GOVERNO NÃO PODE COBRAR AS TAXAS AER

As empresas de navegação aérea vão requerer mandado de segurar o mau hábito criado pela Ditadura — Porque não será p

passagens e fretes

Reportagem de RUBEM BRAGA

22.5.49 232

QUANTO paga o avião de uma companhia qualquer para descer no aeroporto Santos Dumont ou no de Congonhas? Todo aquele serviço, a sinalização, as luzes, quanto custas às companhias? Quanto paga cada uma pelo lugar em que instala, dentro do aeroporto, seu balcão para a venda de passagens, ou no campo, para suas oficinas e depósitos?

No Brasil, até agora, as empresas de navegação aérea não pagam nenhuma taxa por esses serviços e utilidades. Nunca pagaram. O Brasil é um país enorme (tantas vezes maior do que a nossa paciência!) e de poucas e más estradas, de raros e maus pórto. O transporte aéreo é uma necessidade e um elemento de progresso, e nada mais justo que não se tenha procurado encarecê-lo com essas novas taxas.

Não vamos mergulhar na história complexa da política oficial em questões de aeronáutica civil. Apesar de todos os defeitos e imprevidências dessa política, a verdade é que a aviação comercial tem progredido no Brasil — mas isso é assunto para outra, ou outras reportagens. Esta é apenas sobre as taxas aero-portuárias — que na realidade existem, mas não são pagas, e não devem ser pagas.

## UM DECRETO-LEI

Sempre entenderam as autoridades que não devia haver taxas de pouso ou outras semelhantes. Mas o governo gosta (ou precisa) tanto de dinheiro quanto qualquer um de nós. E a certa altura resolveu que, para manter e possivelmente melhorar as instalações e serviços dos aeroportos, não bastavam os recursos comuns. Era preciso cobrar taxas às companhias.

Não vamos discutir aqui se o governo tinha ou não razão. Outros governos cobram taxas de pouso. O nosso faria melhor em não cobrá-las, pois seu dever é

estimular e não dificultar o transporte aéreo, e o Brasil tem fome de aviões. O fato é que em 6 de setembro de 1946 foi assinado um decreto-lei (o de número 9782)

para regular a utilização dos aeroportos e definir os serviços... e taxas correspondentes. Um artigo desse decreto, o de número 21, dizia o seguinte: «As taxas

## O-PORTUÁRIAS

rança — Onde é fácil edido o aumento das

aeroportuárias e as instruções reguladoras de seu recolhimento e aplicação serão aprovadas em portaria do Ministério da Aeronáutica, mediante proposta da Diretoria da Aeronáutica Civil, observadas as regras e disposições do presente decreto-lei».

### UMA CONSTITUIÇÃO

Do dia 6 de setembro daquele ano até o dia 18 não aconteceu mais nada de importante — mas (Conclui na 2.ª página)

# O governo não pode cobrar as taxas aero-portuárias

(Conclusão da 1.ª página)  
No dia 18 aconteceu a Constituição.

Os jornais publicaram muitas fotografias a respeito da promulgação da Magna Carta e muitos discursos foram ouvidos. Afinal de contas estávamos livres da espécie de Constituição que o sr. Getúlio Vargas nos dera para seu melhor gozo e proveito.

Mas, entre tomar conhecimento de uma coisa e «sentir» uma coisa, a diferença é grande. Muita gente, para usar um anglicismo já banalizado, não «realizou» que entráramos em um regime constitucional. Até hoje ainda existe por aí, inclusive, ou principalmente, na administração, muita gente que não «realizou» isto, e continua a desprezar ou tenta desprezar as regras do jogo democrático.

## UMA PORTARIA

Foi desse estado de espírito muito desculpável que nasceu a portaria de 30 de dezembro de 1946, que criou as taxas para serem cobradas a partir de 1 de janeiro de 1947.

Se a portaria tivesse sido publicada antes da promulgação da Constituição, as taxas certamente seriam legais porque na época essa coisa de criar taxas e impostos era atribuição do Poder Executivo — que por sinal dela usou e abusou largamente. Mas o Ministério da Aeronáutica «bobeou» — e as taxas, aliás pesadíssimas, só foram criadas de fato depois da Constituição, quando, por força desta, a competência para tanto era do Poder Legislativo.

O erro das autoridades é certamente muito explicable, psicologicamente. Os tributos da União eram lançados de um momento para o outro, saindo os decretos e as portarias arrumadinhos dentro de um gabinete para conhecimento do respeitável público pagante. Não havia essa coisa de o povo poder discutir, através de representantes por ele eleitos, a conveniência e a importância deste ou daquele tributo. Quem mandava era o dono da estância...

Nada é mais doce do que mandar — e nada acostuma tão depressa. Assim apareceu a Portaria de 30 de dezembro de 1946 criando taxas que, pela Constituição de 18 de setembro, só poderiam ser criadas pelo Congresso Nacional.

## E OUTRA PORTARIA

Quando veio a cobrança, as empresas aéreas «estrilaram». Cada uma se defendeu pelo seu lado, nenhuma querendo pagar aquelas taxas altíssimas. E o governo certamente compreendeu que não podia mesmo cobrar o que estava cobrando. A portaria foi suspensa.

O governo continuou, entretanto, a pensar, certo ou errado, que era necessário cobrar as taxas aeroportuárias.

Qual o meio de fazer isso? Nada mais simples. O Ministério interessado em obter do presidente da República que este enviasse ao Congresso uma mensagem acompanhada de um projeto-lei, criando as taxas. O Congresso discutiria a coisa e, com emendas ou sem emendas, aprovaria uma lei que o presidente da República promulgaria — e pronto.

Essa coisa tão simples e antiga não foi, entretanto, lembrada. Depois de passar o ano de 47 e já a séco, sem as suas ambicio-

nadas taxas, o Ministério da Aeronáutica resolveu... lançar outra portaria. Esta «criou» as taxas que deveriam ser cobradas a partir de 1 de janeiro.

A nova portaria reconhece que a outra fôra suspensa. Mostra-se até generosa, diminuindo de 20 por cento (diminuição aliás muito pequena, em visto do peso enorme das antigas) as taxas aeroportuárias. Mas continua, mais de 2 anos depois, com o mesmo vício essencial da outra: faz coisas que só o Congresso, de acordo com a Constituição, pode prever.

Entre uma e outra, tudo o que houve foi o seguinte: na estimativa da Receita da União para o corrente ano aparece uma bela importância como a que deve ser arrecadada por conta das famosas taxas... inexistentes. Algum jurista apressado do Ministério entendeu, com certeza, que desde que o governo «estima» que vai ter aquela receita graças a taxas aeroportuárias, estas, que legalmente não existem, poderiam ser criadas por meio de uma simples portaria... O jurista em questão se esqueceu, no tempo oportuno, de fazer aquela mágica simples que explicamos lá atrás: promover, através do presidente da República, a aprovação de uma lei de verdade, uma lei do Congresso, criando as taxas.

Está visto que uma estimativa da Receita (por mais estimável que seja) não tem força para criar tributos. O diabo da Constituição diz lá no artigo 6 que isso é o Congresso que faz. Assim, está querendo agora o governo cobrar taxas criadas e tabeladas por uma portaria que se apoia em outra portaria que dois anos atrás o próprio governo suspendeu, reconhecendo que não valla...

## MANDADO DE SEGURANÇA

Houve, um dia destes, uma reunião do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias.

Desde 1º de fevereiro, as empresas vêm recebendo guias de recolhimento mensais. As importâncias variam, naturalmente, de acordo com a importância das empresas, com o número de pouso de seus aviões neste ou naquele aeroporto. Algumas devem pagar por mês algumas dezenas de contos; outras, algumas centenas... E', apesar da «generosidade» da última das duas illegalíssimas portarias, um peso muito grande para as companhias de navegação aérea.

Para poder pagar essas taxas, as companhias precisariam — e esta sugestão, aliás, foi feita mesmo por alguém do Ministério — pedir aumento das passagens e fretes. Em resumo: o respeitável público é que iria pagar, no fim das contas, as famosas taxas.

E' evidente, porém, que essa solução não agrada às Companhias, interessadas em atrair passageiros e cargas e não em afugentá-los com tarifas mais altas.

O assunto foi discutido no Sindicato — e a conclusão, a que se chegou por maioria de votos, foi esta: as empresas, através do Sindicato, tentarão um mandado de segurança.

Esse mandado pode ser e pode não ser concedido — isso envolve questões jurídicas em que não vamos penetrar. Ele será requerido. Se não for obtido resta às empresas tomar uma atitude defensiva. Arquivar os «guias de recolhimento» e esperar a ação executiva para então se defenderem. Nenhuma parece disposta a pagar taxas que, além de serem pesadíssimas, são manifestamente ilegais.

#### EM RESUMO

Em resumo, a coisa é esta. Ou as taxas são ou não são necessárias à boa manutenção e melhoria das instalações e serviços dos aeroportos.

Esperemos que não sejam, e que o governo, como tem feito até hoje, continue a dar às empresas de navegação nacionais essa ajuda passiva de não onerar, nesse ponto, empreendimentos que, ninguém discute, são do mais alto interesse nacional.

Mas se as taxas são necessárias, que elas sejam criadas pelo Congresso, depois de discussão e debates em que todos podem ser ouvidos. E que não sejam pesadas como as atuais, que chegam a ferir convênios internacionais. Basta dizer que as taxas de pouso no aeroporto do Rio seriam, segundo o cálculo de um estudioso do assunto, quatro vezes mais elevadas que as do aeroporto de Paris.

22. 5. 49

D. N.

Foche de Tard, P. M. S.

J. Comício