ISENÇÃO FISCAL — EMPRÊSAS DE TÁXI-AÉREO

— Interpretação da Lei n.º 1.815, de 1953; idem da Lei n.º 3.039, de 1956.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
PROCESSO P. R. N.º 10.939-62

Presidência do Conselho de Ministros. Consultoria-Geral da República. E. M. nº 213, de 17 de maio de 1962. Restitui processo com parecer. "Aprovo 8 de junho de 1962" (Enc. ao M. Aer., em 26 de junho de 1962). — Brasília, 17 de maio de 1962.

*

PARECER

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Tenho a honra de restituir a Vossa Excelência o processo nº PR. 10.939, de 16 de março de 1962, que se encontrava nesta Consultoria-Geral da República em exame.

A matéria consultada versa sôbre a viabilidade de pretensões de várias emprêsas de táxi-aéreo, constituídas e em operação no território nacional, as quais solicitaram à Vossa Excelência os seguintes favores (*sic*):

"I — Isenção de impostos nos moldes das emprêsas comerciais aeroviárias devidamente registradas e autorizadas pela Diretoria de Aeronáutica Civil;

II — Isenção de direitos sôbre a importação de gasolina para avião, destinada ao abastecimento dos táxis-aéreos das emprêsas;

III — Seja permitido em caráter excepcional, possuir as emprêsas de táxis-aéreos aviões, com até quinze (15) lugares, destinados às excursões e fretamento de turismo."

Exposto o problema em suas reais dimensões, passo a examiná-lo e a dar-lhe a devida solução.

No que diz respeito ao item I da consulta, o relevante interêsse público constante da vida das emprêsas de serviços aéreos no âmbito nacional, foi bem tipificado e definido pela Lei nº 1.815, de 18 de fevereiro de 1953.

Êste diploma entre outros assuntos dispôs:

"Art. 2º Com exceção do impôsto de renda ficam as mesmas emprêsas isentas do pagamento de todo e qualquer impôsto federal e bem assim de direitos e taxas de importação e de previdência social e do impôsto de consumo relativos à aeronaves montadas ou desmon-

tadas, e peças respectivas, motores e respectivas peças, gasolina apropriada, óleos e lubrificantes especiais, pneumáticos de aviões, aparelhos radiotelegráficos na aviação, instrumentos de navegação aérea, aparelhos salva-vidas para aeronaves, postes, material e ferramentas para faróis e demais apetrechos para a sinalização de aeródromo e hangares e oficinas reparadoras".

.....

"Art. 9º São também considerados de interêsse público os aeroclubes autorizados a funcionar na forma da legislação vigente e ficam isentos de impostos federais e passam a gozar das demais prerrogativas constantes do art. 2º desta Lei".

A norma positiva nominalmente, considerou de interêsse público as emprêsas nacionais concessionárias de linhas regulares de navegação aérea e os aeroclubes autorizados a funcionar na forma da legislação vigente.

Posteriormente, o legislador ordinário elaborou a Lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956.

"Concede contribuição financeira às emprêsas de transporte aéreo, que explorem linhas dentro do país, para fins de reaparelhamento de material de vôo".

Constam do seu texto os seguintes artigos:

"Art. 1º O Govêrno da União prestará contribuição financeira, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da publicação desta lei, e na forma por ela estabelecida, para o reequipamento das emprêsas nacionais de transporte aéreo, concessionárias de linhas regulares.

.....

Art. 8º As emprêsas de táxis-aéreos, devidamente organizadas, será prestada uma contribuição financeira fixa anual de Cr$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) pelo prazo de 5 (cinco) anos para reequipamento, observadas as normas desta lei que forem aplicáveis.

Parágrafo único. Esta contribuição será rateada na base de quilômetros de vôo, dentro de normas gerais fixadas em decreto do Poder Executivo entre as emprêsas que preencham os seguintes requisitos:

a) estarem registradas na Diretoria de Aeronáutica Civil;

b) vetado;

c) terem mais de 3 (três) anos de exercício;

d) disporem de 2 (dois) ou mais aviões;

e) disporem de oficinas próprias ou não, para serviços de infraestrutura."

Depara-se o intérprete com textos que se completam e vivificam a forma.

Consiste o processo lógico de interpretação em "... aplicar ao dispositivo em aprêço um conjunto de regras tradicionais e precisas, tomadas de empréstimo à lógica geral. Pretende do simples estudo das normas em si, ou em conjunto, por meio de raciocínio dedutivo, obter a interpretação correta" (Carlos Maximiliano, *Hermenêutica e Aplicação do Direito,* 4ª ed., pág. 158).

"O processo lógico tem mais valor que o simplesmente verbal" (*ib.* pág. 156).

O espírito dos textos transcritos acima estabelece uma tricotomia nos serviços aéreos nacionais: *a*) companhias concessionárias de linhas regulares de navegação aérea; *b*) companhias de táxi-aéreo; *c*) aeroclubes autorizados a funcionar nos têrmos da legislação vigente.

Irrecusável o interêsse público atribuído a essas três modalidade de serviços aéreos, cada um dos quais possui características e campo de ação próprios. Onde termina a influência ope-

racional das companhias concessionárias, inicia-se a influência das companhias de táxis-aéreos constituindo-se os aeroclubes células de formação e de suprimento às mesmas emprêsas, sem dúvida, uma das grandes escolas da aviação nacional. Daí o interêsse do Estado em amparar e estimular essas atividades tricotômicas, eis que o interêsse nacional acompanha-as *pari passu*.

Parece-me, pois, que a norma de interpretação autêntica constante do art. 8º da Lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956, desvaneceu as dúvidas referentes à inclusão das companhias de táxi-aéreo na relação das quais o legislador havia atribuído o caráter de "interêsse público".

Firmado o princípio do "interêsse público" como inerente às emprêsas de táxi-aéreo, organizadas e atuantes no Brasil, sob os critérios da lei em vigor, nenhuma repugnância existe na fôrça da compreensão que as indiquem como abrangidas pelas isenções de que tratam os artigos 2.º e 9.º da Lei n.º 1.815, de 18 de fevereiro de 1953, observadas as exigências do parágrafo único, artigo 8º da Lei nº 3.039, de 20 de dezembro de 1956.

Esta compreensão melhor se delineia se fôr aferido o conteúdo filosófico do apótema "... *ubi eadem ratio, ibi eadem legis dispositio*..." eis que, onde existe a mesma razão fundamental, prevalece a mesma regra de direito.

No que se refere ao item II da consulta, esclareço a Vossa Excelência que entre os favores insertos no art. 2º e 9º da Lei nº 1.815, de 18 de fevereiro de 1953, encontram-se aquêles já referidos acima, os quais concedem a isenção do pagamento de direitos de importação e do impôsto de consumo, no que diz respeito à gasolina apropriada, óleos e lubrificantes, pneumáticos próprios à aviação e demais implementos naqueles artigos mencionados.

Gozavam, também, as emprêsas nacionais concessionárias de linhas regulares de navegação aérea das prerrogativas do câmbio privilegiado. Todavia, em face dos peremptórios têrmos das Instruções nº 204 e nº 208 da Superintendência da Moeda e do Crédito, êsses concessionários perderam tais prerrogativas e, hoje, realizam as correspondentes importações pelo câmbio geral.

Pelo exposto, respondo a Vossa Excelência que as emprêsas de táxi-aéreo encontram-se sob os favores dos artigos em causa no que concerne à isenção dos direitos para a gasolina adequada, que pelas mesmas emprêsas fôr importada para o abastecimento dos respectivos táxis-aéreos, observados os preceitos da legislação em vigor. Em oposição, nenhum favor de ordem cambial deverá ser concedido às próprias, eis que os pressupostos legais, referentes às demais emprêsas, foram elididas pelas Instruções mencionadas e não mais têm vida e ação cogente.

No que se refere ao item III da consulta, respondo que os serviços de táxi-aéreo no território nacional são disciplinados pelo Decreto-lei nº 9.888, de 16 de setembro de 1946, art. 1º *c* e Portaria nº 228, de 23 de setembro de 1950, do Ministério da Aeronáutica.

Dispõe a referida Portaria nº 228, de 23 de setembro de 1950, *sic*:

"Art. 6º A operação do serviço de táxi-aéreo fica sujeita às seguintes condições:

1) Utilização de aeronave, monomotora ou bimotora, com capacidade e acomodação para transportar, no máximo, até seis (6) passageiros ou 600 kg da carga paga".

Trata-se de matéria devidamente regulamentada por norma, à qual, pela sua meridiana clareza, faz prescindir as pesquisas de intérprete. Quando muito será assunto de *lege ferenda* próprio a elaboração legislativa, eis que a regra

positiva vigente de *jure constituto* não ampara pretensões das referidas emprêsas.

Parecem-me estas as melhores e mais justas soluções às consultas de Vossa Excelência, em face da realidade positiva hodierna no país, salvo melhor juízo.

Aproveito o ensejo para apresentar a Vossa Excelência os meus protestos de elevada consideração. — *Antonio Balbino,* Consultor-Geral da República.