

## O ESTADO DE S. PAULO

Publicado desde 1875

AMÉRICO DE CAMPOS (1875-1894)  
FRANCISCO RAMEL PESTANA (1875-1890)  
JULIO MESQUITA (1895-1927)  
JULIO DE MESQUITA FILHO (1915-1969)  
FRANCISCO MESQUITA (1915-1999)

LUIS CARLOS MESQUITA (1952-1970)  
JOSÉ VIEIRA DE CARVALHO MESQUITA (1947-1988)  
JULIO DE MESQUITA NETO (1948-1996)  
LUIS VIEIRA DE CARVALHO MESQUITA (1947-1997)  
RUY MESQUITA (1947-2013)

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
PRESIDENTE  
ROBERTO CRISTUMA MESQUITA  
MEMBROS  
FRANCISCO MESQUITA NETO  
JULIO CESAR MESQUITA  
LUIS CARLOS ALENCAR  
RODRIGO LARA MESQUITA

DIRETOR PRESIDENTE  
FRANCISCO MESQUITA NETO  
DIRETOR DE JORNALISMO  
EURÍPEDES ALCANTARA  
DIRETOR DE OPINIÃO  
MARCOS GUTERMAN

DIRETORA JURÍDICA  
MARTANA UEMURA SAMPATO  
DIRETOR DE MERCADO ANUNCIANTE  
PAULO BOTELHO PESSOA  
DIRETOR FINANCEIRO  
SERGIO MARGUEIRO MOREIRA

## NOTAS E INFORMAÇÕES

## A força e a fraqueza do Supremo



**Apesar das corretas alterações regimentais de 2022, STF segue apegado à velha cultura, ignorando que o poder da Corte é inversamente proporcional ao poder individual de cada ministro**

No fim de 2022, sob a presidência da ministra Rosa Weber, o Supremo Tribunal Federal (STF) aprovou duas alterações em seu Regimento Interno que, de forma prática, reduziam o poder individual dos ministros. Os pedidos de vista passaram a ter prazo de 90 dias para devolução. Após esse período, os autos ficariam automaticamente liberados para a análise dos demais ministros. A segunda mudança referia-se às decisões cautelares monocráticas, que deveriam ser submetidas imediatamente a

referendo do Plenário ou da Turma, a depender da competência do caso.

As duas mudanças regimentais contribuíam para uma atuação mais colegiada da Corte constitucional. Não reduziam o poder do STF, apenas limitavam o poder individual de seus ministros. Explicitavam, assim, uma realidade institucional muitas vezes ignorada: quanto maior é o poder individual dentro de um tribunal, mais fraco é o poder do colegiado.

Se um ministro sozinho pode determinar quando devolverá os autos para a continuidade do julgamento, todos

os restantes ficam à mercê da vontade desse ministro. O mesmo ocorre com as decisões monocráticas. Exemplo dessa distorção foi a liminar do ministro Luiz Fux suspendendo a instalação do juiz de garantias. A posição dele era rigorosamente minoritária dentro da Corte, mas, com a decisão liminar, ele conseguiu que sua posição prevalecesse sobre a dos demais por mais de três anos. Ou seja, um só integrante da Corte foi capaz de atrasar a eficácia da decisão da Corte, em uma situação de clara fragilidade do tribunal.

Cabe um alerta, no entanto. Apesar de corretas e necessárias, as alterações regimentais ainda não produziram os efeitos esperados. Há ainda ministros confundindo poder individual com poder do STF. Eles não entenderam o profundo sentido de defesa da Corte que as mudanças de final de 2022 vieram promover. É realmente peculiar: há um novo Regimento, mas a mentalidade de alguns ministros segue ainda apegada ao velho modo de atuar.

Essa resistência ao fortalecimento da colegialidade ficou explícita na reação do presidente do STF, ministro Luís Roberto Barroso, e do decano da Corte, ministro Gilmar Mendes, à aprovação pelo Senado da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 8/2021, que limita decisões individuais dos tribunais contra atos legislativos. Os dois trataram a proposta legislativa como uma afronta ao Supremo, e, na verdade, ela fortalece o tribunal, evitando situações como a da liminar de Luiz Fux no caso do juiz de garantias, em que uma só pessoa impe-

diu que a vontade da maioria do Plenário produzisse seus efeitos constitucionais. Reafirmando o que a Lei 9.868/99 já estabelece, a PEC 8/2021 não diminui em nada o poder do Supremo, que continuará podendo exercer, agora com mais plenitude e independência, o controle de constitucionalidade das leis.

Mas o ano de 2023 indicou não apenas a permanência no STF de uma cultura ultrapassada e incompatível com a realidade institucional de uma Corte constitucional. Ele explicitou que a prática segue muito similar ao que era antes. Há quem continue utilizando decisões monocráticas como forma de definir sozinho situações jurídicas complexas. Mais do que evitar eventuais danos irreparáveis – finalidade do poder geral de cautela –, o objetivo de algumas limitações de ministros do STF é estabelecer novos cenários que, por mais esdrúxulos que sejam, uma vez definidos, são de difícil reversão. Foi o que se viu com duas canetadas do ministro Dias Toffoli em casos antigos. Em setembro, ele anulou todas as provas obtidas por meio do acordo de leniência celebrado em 2016 pela Odebrecht no âmbito da Lava Jato. E, em dezembro, suspendeu a multa de R\$ 10,3 bilhões do acordo de leniência do Grupo J&F, celebrado em 2017. Não há nenhum sentido em fazer isso monocraticamente, o que desgasta e desautoriza a Corte.

A força do STF está em sua colegialidade. Só assim poderá prover uma compreensão estável e fundamentada da Constituição, apta a orientar todo o sistema de Justiça. O resto é arbitrio. ●

## Mais um pacote de incentivo às montadoras

**Conceder benefícios para estimular a produção de automóveis definitivamente se transformou numa regra, adotada por diferentes governos há 70 anos; o pretexto agora é a descarbonização**

No apagar das luzes de 2023, o governo lançou mais um pacote de incentivos para montadoras de veículos. A título de promover a descarbonização, o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover) vai oferecer um total de R\$ 19,3 bilhões em incentivos fiscais até o fim de 2028.

Há uma condição adicional, no entanto, para usufruir do benefício. A indústria terá de produzir os veículos no Brasil. E, para bancar parte do benefício, o governo contará com a arrecadação oriunda do Imposto de Importação sobre carros elétricos e híbridos, que voltou a ser cobrado em 1.º de janeiro.

Quando foi anunciado, em novembro, o fim da isenção de veículos eletrificados foi elogiado por este jornal. Era um bom exemplo a explicar a regressi-

vidade da carga tributária brasileira. Afinal, sob o pretexto de reduzir as emissões, o deficitário Estado abria mão de comprar impostos para favorecer a compra de veículos para transporte individual por consumidores de alto poder aquisitivo.

Agora, o governo Lula da Silva deixa claro que a reversão da medida jamais teve como objetivo o reequilíbrio fiscal ou a correção de injustiças tributárias. A intenção, desde o início, era preparar terreno para editar, pela enésima vez, um plano para incentivar a indústria automobilística a investir no Brasil, como admitiu o vice-presidente Geraldo Alckmin, também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

O Mover nasceu para substituir o Rota 2030, programa que estava em vigor desde 2018. O Rota 2030, por sua vez,

surgiu no lugar do Inovar-Auto, que funcionou de 2013 a 2017. Antes deles, vieram medidas para reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para retomar a produção do Fusca e o Proálcool, entre muitas outras nos últimos 70 anos.

Conceder benefícios fiscais para estimular a produção de automóveis não é, portanto, uma novidade, mas uma regra adotada e mantida por diferentes governos para atender a interesses muito caros às montadoras. O que mudou, ao longo desse tempo, foi o objetivo que, em tese, justificava a adoção de cada uma dessas medidas: industrializar o País, gerar empregos, aumentar os investimentos na cadeia de autopeças e fornecedores, reduzir emissões, regionalizar a produção e reduzir o preço dos veículos.

Os números do setor mostram que os resultados dessas propostas são, no mínimo, questionáveis. Algumas até funcionaram, mas tiveram efeitos efêmeros. Já o custo dessas políticas foi muito palpável: sempre na casa dos bilhões. Segundo um relatório do Tribunal de Contas da União (TCU), cada emprego criado pela Stellantis em sua unidade no Pernambuco custava R\$ 34 mil por mês aos cofres públicos.

Seria esta a melhor forma de aplicar os recursos? Para o governo federal, não há dúvidas de que sim. Incluída na reforma tributária, a prorrogação do

programa para favorecer os fabricantes de veículos do Norte, Nordeste e Centro-Oeste não era unanimidade nem mesmo entre as montadoras e criou um racha como poucas vezes se viu na história da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Teve, no entanto, apoio explícito do Executivo.

Com o lançamento do mais recente regime automotivo, a paz voltou a reinar na entidade. Para a Anfavea, o País “mantém-se na vanguarda ao estabelecer regras que dão previsibilidade aos investimentos privados no País”. “Excelente notícia para toda a cadeia da indústria automobilística brasileira”, disse a entidade.

Chega a ser cansativo observar o governo insistir nas mesmas políticas de sempre na expectativa de obter resultados diferentes. Se os incentivos para montadoras, de fato, funcionassem, o Brasil certamente teria uma produtividade invejável, seria um dos maiores exportadores de veículos do mundo e produziria automóveis modernos e competitivos.

Uma vez que não é, e que as mais de 20 montadoras e suas 27 fábricas estão com alto nível de ociosidade, seria, no mínimo, recomendável investigar as razões que podem explicar esse problema. Mas para o governo – e não apenas para este governo em particular – nada disso importa. ●