

Reforma trabalhista, medida provisória e súmulas do TST

» JOSÉ PASTORE

Professor da Universidade de São Paulo, presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da Fecomércio-SP e membro da Academia Paulista de Letras

Nos países avançados, as reformas trabalhistas são realizadas como processos nos quais os governos vão ajustando as regras legais à evolução do mercado de trabalho. Isso é feito de forma gradual e com base em muita observação e pesquisa. Na Inglaterra, por exemplo, Margaret Thatcher deu início às reformas trabalhistas em 1979 e ela mesmo realizou vários ajustes até 1990. Tony Blair entrou em seu lugar e promoveu novas adaptações — e assim ocorre até os dias atuais.

Na Espanha, o Pacto de Moncloa (1977-1980) foi, na realidade, um conjunto de reformas trabalhistas e previdenciárias — um verdadeiro processo de mudanças. E o país não parou naquilo. Ao contrário, a Espanha vem realizando ajustes das leis trabalhistas e previdenciárias até os dias atuais. Em 2012, por exemplo, o país promoveu uma extensa modernização do seu sistema de negociação coletiva, introduzindo melhores proteções para os contratos de trabalho atípicos (tempo parcial, intermitente, autônomo etc).

Na França, os primeiros passos foram dados em 1982, quando se abriu a negociação coletiva no nível de empresa (até então era realizada apenas por setor de atividade); em 2004, a lei permitiu que certas alterações fossem excluídas da aplicação dos acordos coletivos setoriais; em 2016-17, a lei abriu a possibilidade de negociação direta com os empregados das empresas e criou a alternativa de trabalhar além das 35 horas semanais mediante pagamento de hora extra. Em Portugal, o sistema foi o mesmo: as reformas trabalhistas foram se ajustando ao longo das décadas de 1980 e 1990, sofrendo ainda mais transformações depois da crise econômica de 2008. Processos graduais de ajuste são encontrados, igualmente, na Alemanha, Áustria, Itália e outros.

O Brasil é um país diferente. A Lei 13.467/2017, da reforma trabalhista, entrou em vigor em 11 de novembro de 2017 e, no dia 14 do mesmo mês, foi modificada pela Medida Provisória 808/2017. Isso jamais aconteceria em um dos países acima citados. A economia e o mercado de trabalho estão em evolução constante. É impossível obter uma avaliação da eficácia de uma lei em poucos dias. A Medida Provisória em tela tem um artigo bastante positivo, esclarecendo que a nova lei se aplica

na sua integralidade a todos os contratos de trabalho vigentes. Se isso deu segurança jurídica aos que trabalham sob as regras da nova lei, o Tribunal Superior do Trabalho vem agora propor sugestões de modificação em súmulas existentes cujo resultado final pode ser a remoção da referida segurança jurídica.

Esse é o risco embutido nas sugestões a serem examinadas por aquele Tribunal no próximo dia 6 de fevereiro. Em vários pontos, os ministros do TST sugerem que a Lei 13.467/2017 se aplica apenas aos contratos que foram assinados a partir do dia 11 de novembro de 2017. Isso cria uma insuperável dificuldade para administrar o pessoal nas empresas, sem falar no risco destas partirem para a demissão dos empregados antigos (contratados antes daquela data) para admitir novos.

Vale a pena ilustrar a confusão que pode ser gerada com as sugestões em tela. A Lei 13.467/2017 estabelece que as diárias de viagem não se incorporam ao salário dos empregados. A Súmula 101 diz que se incorporam. O TST sugere, então, que as diárias continuarão se incorporando aos salários para os empregados antigos (contratados antes de 11/11/2017), e não se incorporam para os novos (contratados depois de 11/11/2017). Imagine a situação em que empregados antigos e novos tenham de viajar juntos e que uns ganharão mais do que os outros na rubrica salarial, usufruindo, inclusive, dos benefícios garantidos pelos encargos sociais (reflexos em 13º. salário, FGTS etc.).

Como administrar essas diferenças para empregados que executam as mesmas tarefas

e nas mesmas condições?

Com o tempo, isso ensinará milhares de ações trabalhistas, pleiteando isonomia, dando aos magistrados um enorme trabalho para distinguir quem tem e quem não tem o referido direito. Mais grave, porém, é o efeito predatório sobre a motivação e a moral de empregados que fazem o mesmo trabalho com tratamento diferente.

Como esse, há vários exemplos que devem funcionar como verdadeiras usinas de reclamações e desmotivação no mercado de trabalho. Melhor seria dar um tempo para a Lei fazer os seus efeitos e, gradualmente, corrigir os desajustes.



Elétricos e flex: tecnologias complementares e sustentáveis

» PAULO SÉRGIO COELHO BEDRAN

Engenheiro industrial, ex-diretor do Departamento de Indústrias de Equipamentos de Transporte do Mdic e consultor

Tem sido anunciado que o governo pretende fomentar a comercialização de veículos elétricos e híbridos no país, especialmente os automóveis e os comerciais leves, por meio da redução da alíquota do IPI. Essa medida, se concretizada, virá ao encontro das tendências que se observam na indústria automotiva global que, por sua vez, respondem a legislações ambientais cada vez mais restritivas e a compromissos internacionais — Acordo de Paris — relativos aos limites de emissões de gases geradores do efeito estufa (GEE). E também, claro, atenderá a uma crescente conscientização do consumidor para essas questões.

Os veículos elétricos são, no mundo, a opção do setor de transporte para a redução das emissões de gases geradores de efeito estufa (GEE). A motivação internacional para a eletromobilidade é legítima e sustentável, além de encontrar um ambiente favorável, quanto aos recursos tecnológicos disponíveis.

Atualmente, o preço final de um carro elétrico puro é onerado por uma alíquota de 25% do IPI. Essa tributação é indubitavelmente um sinal contrário a qualquer política sustentável de eletromobilidade. Já os veículos elétricos híbridos (motores elétricos e à explosão) são tributados como se fossem movidos somente a motores à explosão, portanto com alíquotas de 7%, 13% e 25%, conforme a “cilindrada” dos seus motores à gasolina.

No entanto, a eletromobilidade no Brasil não pode deixar de considerar os biocombustíveis, em especial o etanol. Essa afirmação não é motivada por um ufanismo tradicionalista e conservador: quando

se trata da redução da geração de gases de efeito estufa, o uso do etanol tem um papel excepcional, uma vez que a cana-de-açúcar, durante a sua fase de cultivo, absorve o CO₂ da atmosfera. Esse processo mitiga a geração desse gás feita pelos veículos e por todo o processo industrial que utiliza a queima de combustíveis fósseis. Tem-se aí uma contribuição central e sustentável ao Acordo de Paris.

Assim, a expectativa de resultados do ponto de vista climático e ambiental advindos com a eletromobilidade são convergentes e complementares aos resultados já apresentados pelos biocombustíveis. Como juntar as duas rotas tecnológicas e maximizar esses resultados em linha com os compromissos do Acordo de Paris? Tem-se aí duas oportunidades: a primeira seria a ampla utilização do etanol nos veículos híbridos e a segunda, por meio dos veículos elétricos a célula de combustível (FCV – Fuel Cell Vehicle).

Os veículos automotores híbridos poderiam adotar para os seus motores à combustão motores flex e, portanto, serem capazes de utilizar o etanol e atingirem níveis mais elevados de eficiência. Considerando o ciclo de vida (produção e utilização) do etanol, estudos indicam que a emissão de CO₂ de um híbrido usando o biocombustível seria menor que a de um veículo 100% elétrico.

Outra forma seria pela utilização dos veículos elétricos FCV, que obtêm a eletricidade em uma célula de combustível e que, por sua vez, utiliza o gás hidrogênio para essa finalidade. Esse hidrogênio pode ser abastecido em uma estação externa (gas station) ou

provido por um dispositivo que “extraí” o gás do etanol, por exemplo.

Aos que consideram que a tecnologia do veículo elétrico FCV está muito distante, lembro que, no Salão do Automóvel de 2014, uma montadora japonesa expôs o seu modelo FCV (abastecimento externo de H), anunciando que iria comercializá-lo em janeiro do ano seguinte, em Tóquio e em Nova Iorque. Outra montadora já realizou testes no Brasil com um protótipo FCV, usando etanol como fonte de hidrogênio.

Dois são os panoramas que se apresentam: de um lado, o patrimônio de experiência e conhecimento adquiridos no Brasil, com a utilização do etanol para fins veiculares, por mais de 40 anos, contribuição inestimável das cadeias de produção sucroenergética, automotiva e de bens de capital (máquinas e equipamentos), que será potencializado pelo Renovabio (política de Estado para, entre outros, desenvolver o uso dos biocombustíveis); e, de outro, a inexistente marcha mundial do desenvolvimento das tecnologias de propulsão, na direção da eletromobilidade.

Nesse contexto, longe de serem excludentes, ao contrário, biocombustíveis e eletromobilidade apresentam alta sinergia e complementariedade. A oportunidade está aí. A recente edição da Lei nº 13.576, de 2017 (Renovabio) foi um sinal inequívoco do Governo de apoio aos biocombustíveis. Espera-se que, a nova política industrial automotiva ao promover os avanços ditados pela eletromobilidade, o faça de modo coerente, considerando as possibilidades de utilização dos biocombustíveis, em especial do etanol. É a minha expectativa.


ARI CUNHA

DESDE 1960

VISTO, LIDO E OUVIDO

 ariacunha@dabr.com.br
 com Circe Cunha // circecunha.dfg@dabr.com.br

Brasil ainda sem senso escolar

Com a divulgação do Censo Escolar 2017, feito pelo Ministério da Educação (MEC), a ministra interina, Maria Helena de Castro, reconheceu que a situação é grave, principalmente em relação ao número elevado de reprovação de alunos no fim do terceiro ano do ensino fundamental, que chegam a essa fase sem ter aprendido a ler, a escrever e a fazer contas de matemática. Nesse período, o censo mostrou que um em cada 10 estudantes não consegue concluir a alfabetização proposta pela rede pública do país, o que, para a ministra, mostra um “fracasso” da escola. Essa deficiência se prolonga também ao fim da nono ano, quando se conclui o ensino fundamental. Nesta fase, 11,1% dos alunos são reprovados.

Para Maria Helena, existe, nas escolas do país, uma espécie de “cultura da reprovação”. Esse aspecto, na sua visão, traz impactos na vida escolar e na autoestima dos alunos, favorecendo, inclusive, evasão escolar. “Os professores são influenciados pela cultura da reprovação”, observou a ministra, para quem, nenhum outro país do continente apresenta taxas de reprovação tão preocupantes como a nossa. Segundo sua avaliação, torna-se “inútil” reprovar e não mudar o que a escola vai ensinar.

Também a presidente do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Institucionais (Inep), Maria Inês Fini, “há uma crença de que a reprovação agrega conhecimento”. “A reprovação contamina a cultura escolar”, diz. O diretor de Estatísticas Educacionais do Inep, Carlos Moreno, insiste na mesma análise. Para ele, a repetência do aluno do terceiro ano do ensino fundamental é um dado muito negativo, pois trata-se da etapa que finaliza o ciclo de alfabetização para aqueles alunos que deveriam estar na faixa dos oito anos de idade.

Pode ser que, essa por razão, o Censo 2017 tenha apontado uma queda no número de crianças e adolescentes nas escolas públicas e privadas brasileiras nos últimos quatro anos. Houve nesse período uma queda global de 45 milhões para 43,7 milhões de matrículas na comparação com 2013.

Muito além dos números, dados, gráficos e estatísticas trazidos pelo Censo Escolar 2017, está a comprovação global de que a escola pública no Brasil ainda tem um longo caminho a percorrer se quiser um dia se igualar às congêneres, principalmente aquelas dos 35 países que formam a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O que chama ainda mais atenção dentro desse quadro desolador é que, ao lado da deficiência no âmbito pedagógico, nossas escolas ressentem do básico em termos de infraestrutura. No ensino fundamental, 8,2% não têm vasos sanitários; 45,7% não têm salas de leitura e bibliotecas; e 88,5% não contam com laboratórios de ciências. No geral, apenas 41,6% das escolas têm rede de esgoto, sendo que 52,3% contam apenas com escoamento por fossas.

Esses problemas aparecem com maior frequência nas escolas da região Norte, atingindo sobremaneira os estados do Acre, Amazonas, Pará e Roraima, onde a situação sanitária é precária também para toda a população. Existem ainda escolas que não contam com rede de água e que são abastecidas por poços artesanais ou carros pipas. O Censo apontou que em algumas escolas do ensino fundamental (10%) não há, sequer, rede de energia elétrica.

No Brasil, são milhares de escolas que funcionam precariamente e fazem parte daquele conjunto de estabelecimentos de ensino perdidos no tempo e espaço, abandonados numa parte do país em que as condições de vida pouco diferem daquelas vividas no século 19.

»» A frase que foi pronunciada

“Choca-me ver o desbarato dos recursos públicos para educação, dispensados em subvenções de toda natureza a atividades educacionais, sem nexos nem ordem, puramente paternalistas ou francamente eleitoreiras.”

Anísio Teixeira

Leitora

» Ana Lucia Duarte D’Alessandro nos escreve contando que recebeu uma multa indevida no Aeroporto de Brasília. Seu carro estaria estacionado em local proibido na plataforma superior. No mesmo dia e hora registrados na multa, ela estava em casa e o carro na garagem. Sem ter condições de comprovar o que diz, por ter recebido a notificação da infração meses depois, a leitora teve que pagar a multa. Ao contar o episódio em uma roda de amigos, dois deles relataram ter passado pela mesma situação.

Pagamento

» Ceasa comemora menos furtos a veículos depois da cobrança para ocupar o estacionamento. A entrada e saída controladas e o monitoramento do espaço diminuíram sobremaneira o número de ocorrências.

Expressão

» Ânimo em Brasília com a engenhoca importada pelo afinador de pianos Rogério. Pianolift custou 25 mil euros, contando com os impostos de importação. Agora “carregar piano” não é lá tão difícil assim.

»» História de Brasília

Começaram as chuvas e os abrigos nos pontos de ônibus ainda não foram construídos. (Publicado em 13/10/1961)