

DENÚNCIA AO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

O INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO, LEGALIZAÇÃO E QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL DOS SISTEMAS DE TRÂNSITO, TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS, também designado pela sigla **IDTRANSP**, associação civil sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos e econômicos, com sede e foro no município de Aracaju, Estado de Sergipe à Avenida Vila Cristina, nº730, Bairro São José , Aracaju/SE, CEP: 49.015-000 e endereço para correspondência e intimações a Rua Guilhermino Rezende,321, Treze de Julho Aracaju SE, CEP 49020 63, inscrita no CNPJ sob o nº 15.274.271/0001-02, nesta representada por seu Diretor-Presidente , **CLÁUDIO FERREIRA ROCHA**, brasileiro, casado, portador da Identidade nº 694.194 SSP/SE, cadastrado no Ministério da Fazenda sob o CPF de nº 295.145.095-87 , vem respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, respaldada no seu objetivo social de **mobilizar-se para a defesa dos interesses e direitos das empresas e dos transportadores autônomos do Sistema de Transporte Rodoviário de Cargas e de Passageiros, (Vide ANEXO I)** e no findo propósito de **garantir o direito de milhares de transportadores autônomos de cargas e empresários que atuam no segmento do transporte rodoviário de cargas, usuários dos serviços públicos prestados**, no âmbito do Transporte Rodoviário de Cargas, apresentar denúncia **em desfavor** da **Agencia Nacional de Transportes Terrestres -ANTT**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede no Setor de Clube Esportivos Sul – SCES, lote 10, trecho 3, Projeto Orla, polo 8, Brasília/DF, CEP: 70.200-003, pelos fatos, motivos e fundamentos a seguir expostos:

O Diretor-Presidente do IDTRANSP , Cláudio Ferreira Rocha, fica a disposição deste Órgão Ministerial, nos endereços Avenida Joaquim Martins Fontes, 820, AP-102, Bairro Farolandia, Aracaju, CEP 49032-016, endereço eletrônico: rochaferreiraclaudio@hotmail.com e no telefone (79) 9 911295, para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários.

O IDTRANSP vai relatar abaixo os fatos e **anexar** a referida documentação probatória que contextualiza o **MODUS OPERANDI** sistêmico e contínuo, **desenvolvido, pela ANTT**, ao longo dos últimos 10 anos, em específico, no que diz respeito ao **RNTRC - Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, caracterizador** do:

- a) Abuso de autoridade no poder regulamentar;
- b) Omissão na obrigação de fazer;

- c) Descumprimento dos princípios constitucionais da administração pública;
- d) Descumprimento de leis federais específicas;
- e) Prejuízo causado ao erário público;
- f) Permissão e facilitação, concorrendo para o enriquecimento ilícito do terceiro;
- g) Prejuízo coletivo causado a centenas de milhares de transportadores autônomos e empresas, por descumprimento ao código de defesa do consumidor.

DO RNTRC, DA LEI DE CRIAÇÃO E DO REGULAMENTO DA ANTT

O Registro Nacional de Transportadores de Cargas- RNTRC teve sua origem em 19 de abril de 1983 com a publicação da Lei nº 7.892, que tratava da criação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens - RTB e fixava condições para o exercício da atividade e estabelecia outras providencias.

A lei nº 7.892 de 19 de abril de 1983 foi então regulamentada pelo Decreto nº 89.874, de 28 de junho de 1984. Entre os anos de 1983 e 2000, O registro para o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas foi tutelado diretamente pelo Ministério dos Transportes.

Com a publicação da Lei Federal nº 10.233 no DOU de 06/01/2001 e a criação da ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres ficou estabelecido o seguinte:

“Art. 14-A - O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 14-B. A realização de transporte rodoviário de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos depende de inscrição do transportador no RNTRC em categoria específica na forma estabelecida pela ANTT. (Incluído pela Medida provisória nº 800, de 2017)

§ 1º *As condições para a realização do transporte rodoviário de produtos perigosos de que trata o caput se aplica a transportadores remunerados e de carga própria. (Incluído pela Medida provisória nº 800, de 2017)*

§ 2º *Os requisitos para a inscrição no RNTRC de transportadores de carga própria, de cargas especiais e de produtos perigosos serão estabelecidos em regulamento da ANTT. (Incluído pela Medida provisória nº 800, de 2017)*

§ 3º *Os transportadores a que se referem o § 2º deverão efetuar sua inscrição no prazo de um ano, contado da data de publicação do regulamento da ANTT. (Incluído pela Medida provisória nº 800, de 2017)”*

Tratou o legislativo federal de transferir e atribuir, através de Lei Federal a ANTT a competência e a responsabilidade para a inscrição no RNTRC, estabelecendo aos transportadores rodoviários remunerados o prazo de 1 ano contado a partir da instalação da ANTT para a devida inscrição no RNTRC.

Efetivamente, o RNTRC só foi implantado na ANTT, em 2004 através da **Resolução ANTT nº 437** Publicada no DOU em 16 mar 2004.

Ainda no que diz respeito a Lei Federal nº 10.233/2001 e em relação a ANTT cabe ressaltar:

Art. 21. *Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.*

§ 2º *O regime autárquico especial conferido à ANTT e à ANTAQ é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.*

Art. 22. *Constituem a esfera de atuação da ANTT:*

IV – o transporte rodoviário de cargas;

V –

VI – o transporte multimodal;

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

§ 1º A ANTT articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANTT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 52. A ANTT e a ANTAQ terão Diretorias atuando em regime de colegiado como órgãos máximos de suas estruturas organizacionais, as quais contarão também com um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor.

Art. 53. A Diretoria da ANTT será composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores e a Diretoria da ANTAQ será composta por um Diretor-Geral e dois Diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

Art. 56. Os membros da Diretoria perderão o mandato em virtude de renúncia, condenação judicial transitada em julgado, processo administrativo disciplinar, ou descumprimento manifesto de suas atribuições.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento. (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

Art. 64. À Corregedoria compete fiscalizar as atividades funcionais da respectiva Agência e a instauração de processos administrativos e disciplinares, excetuado o disposto no art. 56.

Parágrafo único. Os Corregedores serão nomeados pelo Presidente da República.

O regulamento da ANTT, aprovado pelo DECRETO PRESIDENCIAL nº 4.130 de 13 de fevereiro de 2002, estabelece:

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tem sede e foro no Distrito Federal, com personalidade jurídica de direito público, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes, com a qualidade de órgão regulador da atividade de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da atividade de prestação de serviços de transporte terrestre.

Art. 2º A ANTT tem por finalidade:

I - implementar, em sua respectiva esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, segundo os princípios e as diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001;

Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

XVI - habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras federais;

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativas às operações de transporte terrestre de cargas especiais e produtos perigosos;

XX - promover ações educativas visando a redução de acidentes;

XXVII - organizar, manter e divulgar as informações estatísticas relativas às atividades de transporte terrestre;

XXIX - decidir, em último grau, sobre matérias de sua alçada, admitido pedido de reconsideração, por uma única vez, à Diretoria;

XXX - atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários, reprimindo as infrações e compondo ou arbitrando conflitos de interesses;

XXXI - exercer, relativamente aos transportes terrestres, as competências legais em matéria de controle, prevenção e repressão das infrações contra a ordem econômica, ressalvadas as cometidas ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, observado o disposto na Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994;

XXXII - dar conhecimento ao CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso, de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica;

XXXV - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira;

XXXVI - arrecadar, aplicar e administrar suas receitas;

§ 2º No exercício das competências em matéria de controle, prevenção e repressão das infrações contra a ordem econômica, que lhe foram conferidas pelo art. 20 da Lei nº 10.233, de 2001, a ANTT observará as regras procedimentais estabelecidas na Lei nº 8.884, de 1994, cabendo à Diretoria a adoção das medidas por elas reguladas.

§ 3º A ANTT articulará sua atuação com a do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, visando à eficácia da proteção e defesa do consumidor dos serviços de transportes terrestres.

Art. 5º Compete à ANTT, especificamente ao transporte rodoviário:

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

Art. 6º No exercício de seu poder normativo, caberá à ANTT disciplinar, dentre outros aspectos, a outorga, a prestação, a comercialização e o uso dos serviços, bem como:

XIV - disciplinar a fiscalização da prestação dos serviços e da exploração da infraestrutura de transporte terrestre; e

XV - editar tabela de emolumentos, preços e multas a serem cobrados.

Art. 30. O processo decisório da ANTT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Art. 32. As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública com os objetivos de:

§ 4º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos da ANTT, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento próprio.

Art. 33. Constituem receitas da ANTT:

IV - recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V - produto da arrecadação da ANTT, decorrente da cobrança de emolumentos e multas; e

Art. 34. A ANTT submeterá ao Ministério dos Transportes proposta orçamentária anual nos termos da legislação em vigor, acompanhada de quadro demonstrativo do planejamento plurianual das receitas e despesas, visando ao seu equilíbrio orçamentário e financeiro nos cinco exercícios subseqüentes.

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANTT, relativo aos incisos II a V do art. 33, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se lhe aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento da ANTT e em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes.



Não obstante aos normativos supra referenciados, o Legislador Federal também tratou de dispor sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, feito através da publicação da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007 que estabelece dentre outros, as seguintes determinações legais e atribuições:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

DOS FATOS E ILEGALIDADES E DOS DOUMENTOS PROBATÓRIOS

QUANTO AO RNTRC

Já no Relatório Conclusivo da Audiência Pública nº 001/2003 que teve por objetivo “apresentar minuta e obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento do Projeto de Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, é possível, na resposta da contribuição de nº 20, **identificar a tendência da equipe técnica da ANTT a terceirizar as Inscrições dos transportadores no RNTRC**, tanto que citam **que as entidades de classe (sindicatos) , postos de gasolina, correios, também poderão ser utilizados**, o que aconteceria mais tarde em relação as entidades de classe (Sindicatos). Também já havia em 2003 uma preocupação muito grande dos representantes dos sindicatos em fazer incluir na Resolução do RNTRC a **obrigatoriedade da exigência por ocasião do registro e sua renovação do comprovante da guia de recolhimento da contribuição sindical** A equipe técnica da ANTT, desconsiderou a hipótese para efeito da publicação da Resolução ANTT nº 437, publicada no DOU em 16 mar 2004, mas cedeu aos apelos dos Sindicatos em Resoluções posteriores que trataram do RNTRC, como se verá mais adiante. As contribuições e sugestões abaixo destacadas, o foi, de forma propositada **porque seus autores e outros representantes sindicais, ao longo da relação de parceria estreitada com a ANTT foram beneficiados, pela falta de razoabilidade, eficiência e zelo pelo interesse público perpetrados nas ações da Agencia Reguladora dos Transportes Terrestres**. Faz-se mister destacar ainda que na publicação da Resolução nº 437 de 2004, a ANTT isentou todos os transportadores de cargas do Brasil de taxas e emolumentos quanto a inscrição no RNTRC.

“Art. 4º A inscrição do transportador no RNTRC o habilitará ao exercício da atividade nas seguintes categorias:

- I - Empresa de Transporte de Cargas - ETC,*
- II - Cooperativa de Transporte de Cargas - CTC, e*
- III - Transportador Autônomo de Cargas - TAC.*

Parágrafo único. A inscrição no RNTRC é isenta de cobrança de quaisquer emolumentos ou taxas.

“Relatório Conclusivo da Audiência Pública nº 001/2003 (parte)

Contribuições

20. Sr. Sérgio Barsalobre – Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de Araçatuba – SP

Que a inscrição deve ser feita via internet e que com a apresentação dos documentos o mesmo seja liberado pela internet.

RESPOSTA: A utilização da internet para a inscrição será considerada. Outros modos para fazer a inscrição, tais como as entidades de classe, postos de gasolina, correios, também poderão ser utilizados.

Sugestões

2. Sugestão do Sr. SÉRGIO BARSALOBRE presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de Araçatuba.

“Número de inscrição na Prefeitura – nem todos os caminhoneiros têm esta inscrição, uma vez que não há obrigatoriedade de uso na Prefeitura, pois, ele presta serviços intermunicipais – só quando presta serviços no município é que o mesmo é obrigado”.

Posição da equipe do Projeto: Vamos substituir a inscrição na Prefeitura pela inscrição no INSS.

4. Sugestão do Sr. SÉRGIO BARSALOBRE – Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de Araçatuba.

“Na obrigatoriedade da inscrição para autônomo deverá ter a obrigação da inscrição no INSS do transportador ao invés da prefeitura? Da obrigatoriedade da inscrição do autônomo ou empresa da apresentação da contribuição sindical da entidade (sindicato) recolhido pelo Ministério do Trabalho?”.

Posição da equipe do Projeto: Vamos substituir a inscrição na Prefeitura pela inscrição no INSS.

6. Sugestão do Sr. DIUMAR DA CUNHA BUENO – SINDICAM/FENACAM.

“Conforme o art. 608 da CLT, exigir por ocasião do registro e sua renovação o comprovante da guia de recolhimento da contribuição sindical devida”.

Posição da equipe do Projeto: Esta já é uma exigência da CLT. Torna-se desnecessário repeti-la no RNTRC.

10. Sugestão do Sr. NÉLIO BOTELHO – presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro MUBC

“O credenciamento do MUBC como órgão oficial de inscrição do transportador rodoviário no RNTRC, parcial ou total, por apresentar os requisitos necessários ao perfeito dimensionamento daquela especialidade”.

Posição da equipe do Projeto: A operacionalização do registro é atribuição da ANTT. Poderemos criar parcerias com entidades de classe para apoiar o processo de cadastramento.

12. Sugestões do Sr. NORIVAL DE ALMEIDA SILVA presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens do Estado de São Paulo.

ETC

“Ter como responsável um técnico que tenha pelo menos dois anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico e promover sua substituição, sempre que necessário com as mesmas qualificações”.

Posição da equipe do Projeto: não exigir. O RNTRC segue a legislação existente

TAC

“Comprovar ter experiência de, pelo menos dois anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico, a ser definido no regulamento da Lei”.

Posição da equipe do Projeto: não exigir.

“Comprovar estar inscrito e em dia junto ao INSS”.

Posição da equipe do Projeto: somente será exigido o n.º de inscrição.”

Nas contribuições da Audiência Pública nº 048/2006 (**Vide ANEXO II**), realizada das 9 horas do dia 19 até as 18 horas do dia 28 de outubro de 2006 com o objetivo de colher críticas, sugestões e promover possíveis modificações na Proposta de Resolução elaborada para substituir a Resolução nº 437, de 17 de fevereiro de 2004, que “Institui o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC, destaca-se por sua vez, a contribuição da **CNT – Confederação Nacional de Transportes**, que por motivos óbvios aderiu a campanha de solicitar a ANTT que inserisse na normatização do RNTRC a exigência de apresentação de quitação da Contribuição Sindical como condicionante para a inscrição no RNTRC

DATA	AUTOR DA CONTRIBUIÇÃO	ASSUNTO
23.10.2006	Cláudio Machado	Objetivação das informações do RNTRC.
Não acolhida: Os critérios de classificação do registro estão de acordo com o interesse da Agência		
DATA	AUTOR DA CONTRIBUIÇÃO	ASSUNTO
27.10.2006	Rodobens locação de veículos LTDA.	Inclusão da categoria “Empresa Locadora de Veículos de Carga – LVC”.
Não acolhida. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, dispõe que o Registro se refere às empresas que efetivamente praticam a atividade de transporte rodoviário de cargas. Desse modo, não há amparo para inclusão dos locadores.		

DATA	AUTOR DA CONTRIBUIÇÃO	ASSUNTO
27.10.2006	Confederação Nacional do Transporte	Inclusão de cobrança de contribuições sindicais para registro.
Não acolhida. Quanto à proposta de alteração do art. 3º, não existe, atualmente, previsão legal de cobrança de emolumentos ou taxas para a inscrição no RNTRC. Caso haja, ocorrerá a derrogação dessa parte do texto, de modo que a previsão é desnecessária. Sobre a proposta ao art. 4º, o arrendamento do texto tem sentido abrangente, que inclui o proposto. A respeito da suposta contrariedade com a Lei 7.290, de 19 de dezembro de 1984, é ela apenas aparente, já que a Resolução impõe o mesmo requisito, qual seja, a propriedade de um só veículo. A adição da possibilidade de veículos arrendados não contraria a norma. Quanto à proposta de alteração ao art. 5º, a ANTT não entende como que o comprovante de quitação da Contribuição Sindical é documento relevante para o registro. Cabe ressaltar que a Agência somente requisita documentos imprescindíveis, de modo a agilizar o procedimento, desburocratizar a inscrição e impor apenas o ônus necessário ao administrado. Por fim, quanto à medida da capacidade de carga, a Agência entende que a carga útil é um critério mais objetivo do que o PBT.		

Apesar da resistência inicial das equipes técnicas da ANTT, a partir da minuta da Resolução ANTT nº 2.550 de 14/02/2008 (**Vide ANEXO III**) foram atendidas as reivindicações das entidades sindicais capitaneadas pela CNT Confederação Nacional dos Transportes, entidade sindical de grau superior, quanto a exigência de apresentação do **comprovante de pagamento de contribuição sindical**. Também nessa resolução passou a deixar de constar artigo que destacasse que a **inscrição no RNTRC era isenta de cobrança de quaisquer emolumentos ou taxas**, o que fazia pressupor, que mediante autorização prevista em lei, a ANTT poderia passar a cobrar pelo serviço de inscrição no RNTRC.

“Art. 4º Para inscrição no RNTRC, o transportador deverá apresentar:

I - na categoria de TAC:

- a) Formulário de Requerimento de Inscrição, devidamente preenchido e assinado pelo requerente (Anexo I);
- b) Formulário de Cadastro de Veículos no RNTRC, identificando todas as unidades que constituem sua frota (Anexo III);
- c) comprovante de experiência de pelo menos três anos na atividade ou de ter sido aprovado em curso específico;
- d) **comprovante de pagamento de contribuição sindical**; e
- e) comprovante de propriedade, co-propriedade ou arrendamento de todos os veículos de carga registrados em seu nome no órgão de trânsito como veículo de aluguel, que constituem sua frota.”

2009 foi o ano em que a Diretoria colegiada da ANTT resolveu terceirizar o processo de inscrição no RNTRC e a tendência já profetizada em uma das respostas da equipe técnica da ANTT na Audiência de nº 01/2003, por fim se materializou;

“Outros modos para fazer a inscrição, tais como as entidades de classe, postos de gasolina, correios, também poderão ser utilizados.”

Após a publicação da Resolução nº 3.056 de 12/03/2009, na qual se fazia a exigência da comprovação de pagamento da contribuição sindical e na qual não se fazia mais constar a isenção de cobrança de taxas e emolumentos, a ANTT com autorização de sua Diretoria Colegiada presidida então por **BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA**, resolveu formalizar ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA com a Confederação Nacional de Transportes – CNT, Organização das Cooperativas do Brasil – OCB, Movimento União Brasil Caminhoneiro – MUBC e Departamento de Trânsito do Estado de Rondônia – DETRAN-RO. Tres entidades privadas e um único ente público (cuja atuação se restringia a apenas um Estado e nem em todos os seus municípios).

Para um país com a dimensão do Brasil e com transportadores em seus mais de 5.600 municípios, se considerados os implícitos princípios administrativos constitucionais da RAZOABILIDADE e PROPORCIONALIDADE e o alcance universalizado da oferta do serviço público, in casu, a inscrição no

RNTRC, **seria mais eficiente sob o ponto de vista do interesse público** que a ANTT formalizasse convênios, prioritariamente com **órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios**, a exemplo da EBCT Empresa Brasileira de Correios e Telégrafo, cuja capilaridade atinge mais de 90% (noventa por cento) do total dos municípios brasileiros.

Ante a sua reduzida estrutura física e de recursos humanos seria natural que a ANTT descentralizasse suas ações mediante formalização de convenios ou outros instrumentos legais, no entanto, teria que obedecer ao previsto no Artigo 30 do Decreto nº 4.130 de 13 de fevereiro de 2002, que regulamentou a Lei Federal nº 10.233/2001 que criou a ANTT, a saber:

Art. 30. O processo decisório da ANTT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Com a formalização dos Termos de Cooperação Técnica com a CNT (**Vide ANEXO V**) e o MUBC, a ANTT **permitiu e facilitou, que os milhares de Transportadores de Cargas, autônomos e empresas, se transformassem em reféns das entidades privadas, no que diz respeito aos preços praticados pelos prepostos que realizaram inscrições no RNTRC, em seus postos de atendimento**

Como o instrumento utilizado para formalizar as parcerias foi o ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, que não importava transferência de recursos entre os partícipes, **todo o custo operacional das entidades terceirizadas, conveniadas e prepostos , para a inscrição no RNTRC, foi transferido e passou a recair sobre os transportadores de todo o Brasil.** Mais do que os custos, a CNT, o MUBC e seus prepostos passaram a auferir receitas crescentes.

A ANTT , **abusando de sua autoridade administrativa** e de sua competência de regulação, fez garantir o ingresso de receita nos cofres da entidades sindicais, ao impor a comprovação da quitação da contribuição sindical como uma condicionante que, se não atendida, impedia a inscrição do autônomo ou da empresa no RNTRC, e conseqüentemente **restringia seu direito constitucional de acesso ao trabalho e a livre iniciativa.** Ao deixar de prever, propositadamente, na Resolução nº 3.056/2009 a isenção do transportador quanto ao pagamento de taxas e emolumentos quando da inscrição no RNTRC, **permitiu e concorreu para que entidades privadas praticassem a precificação sobre um serviço público e gratuito.**

No Relatório Anual de 2009 da ANTT (**Vide ANEXO IV**), na página 20, identificamos em trechos, abaixo transcritos, alguns achados que revelam o esforço da ANTT em superdimensionar a rede de postos de atendimento e a abrangência territorial das entidades com as quais firmou ACORDO DE COOPERAÇÃO. Quando informou que em complementação houve a implantação de um novo sistema informatizado de suporte a esse registro (RNTRC) a ANTT deixou de informar que tratava-se do SICAT - Sistema de Cadastramento de Transportadores de Cargas, um sistema da Empresa DBTRANS S/A (**Vide ANEXO VI**) que espelhava o Sistema RN3 da ANTT para efetuar o registro dos Transportadores que buscassem os sindicatos e prepostos da CNT para inscrição no RNTRC. É desconhecida a informação de que a CNT tenha realizado Processo Licitatório para a contratação do Sistema SICAT da DBTRANS S/A. conhecido é o fato que a DBTRANS cobrava locação das máquinas que eram utilizadas para a confecção dos adesivos que obrigatoriamente deveriam ser colocados nas laterais dos veículos, pós inscrição do transportador. Além das máquinas o DBTRANS também cobrava pelo fornecimento do material dos adesivos. Em 07/10/2014, o IDTRANSP solicitou informações sobre o SICAT através do e-SIC da CGU, protocolo 50650002473201479 (**Vide ANEXO VI**) e confirmou que o SICAT era um Sistema de Empresa Privada, beneficiada com os recursos cobrados dos Transportadores Autônomos ou Empresas.

“Com a publicação da Resolução ANTT nº 3.056/2009, e revisões posteriores, foram estabelecidas condições e requisitos para o registro obrigatório dos transportadores de cargas. Em complementação houve a implantação de um novo sistema informatizado de suporte a esse registro. Para permitir o fortalecimento dos instrumentos de gestão da Agência sobre o transporte de cargas, foi constituída uma rede de mais de 400 postos de atendimento, com o apoio de diversas entidades de abrangência nacional, para recadastramento dos transportadores em todo o território nacional.”

Transporte Rodoviário de Cargas

A promulgação da Lei nº 11.442/07, regulamentando o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, foi um passo à nova tentativa de disciplinar o TRC.

Inova ao exigir atividade principal na área de transporte como condição para o exercício da atividade de transportador remunerado de cargas, ao definir as responsabilidades do transportador perante o contratante do serviço, incluindo a exigência de seguro contra perdas ou danos causados a carga, bem como os direitos do transportado. Exige capacidade técnica e operacional do transportador: o autônomo deve comprovar experiência profissional de três anos ou ter sido aprovado em curso específico; a empresa deve dispor de responsável técnico com experiência profissional de três anos ou que tenha sido aprovado em curso específico.

Com o propósito de regulamentar os aspectos de transporte previstos nesta Lei, novas propostas foram objeto de estudo até resultar na Resolução nº 3.056, de 12 de março de 2009, que estabelece procedimentos para inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

No decorrer do tempo, verificadas as condições reais da operação em todo o território nacional, constatou-se que alguns procedimentos da Resolução não atendiam plenamente a dinâmica do transporte. A fim de eliminar dificuldades encontradas por vários transportadores para inscrição no RNTRC e para o cumprimento dos atos de regulação e fiscalização, tornou-se necessário um novo debate sobre o tema. Isto culminou na elaboração de uma minuta de Resolução, submetida à ordem superior desta Agência nos meados de outubro de 2009, resultando em dezembro do mesmo ano na Resolução nº 3.336, que alterou a Resolução nº 3.056/09.

Com a publicação da Resolução ANTT nº 3.056/09, e correções posteriores, e a implantação de um novo sistema de suporte ao registro, a ANTT passou a coordenar o cadastramento dos novos transportadores e o recadastramento dos inscritos sob a vigência da norma anterior. Assim sendo, o cadastramento realizado no ano de 2009 deve ser dividido em duas partes: aquele realizado até 15 de maio e o realizado após 18 de maio – data de início do novo sistema de suporte.

Todos os convênios existentes no dia 15 de maio, que auxiliavam no cadastramento, foram encerrados e elaborados novos convênios com as seguintes entidades com o fito de ampliar a rede de atendimento: Confederação Nacional de Transportes – CNT, Organização das Cooperativas do Brasil – OCB, Movimento União Brasil Caminhoneiro – MUBC e Departamento de Trânsito do Estado de Rondônia – DETRAN-RO.”

Depois da Prestação de Contas de 2009, o IDTRANSP não conseguiu mais identificar, nos Relatórios de Prestação de Contas apresentados pela ANTT entre 2010 e 2016, relatos dos Acordos de Cooperação Técnica formalizados com as Associações Sindicais e demais entidades privadas.

Após a publicação da Resolução 3.056 de 2009 e nos anos seguintes, em função dos ACORDOS DE COOPERAÇÃO com a CNT-Confederação Nacional dos Transportes e o MUBC-Movimento União Brasil Caminhoneiro, foram criados em todo o Brasil dezenas de Sindicatos (**Vide ANEXO VII**) de representação dos Transportadores Autônomos. Além de sindicatos, foram criadas também Federações e a CNTA - Confederação Nacional de Transportadores Autônomos, ou seja a situação com relação ao aumento significativo das receitas sindicais, ficou tão favorável que a CNT acabou ganhando uma concorrente, a CNTA- (**Vide ANEXO X**).

Entre 2009 e 2014 o MUBC-Movimento União Brasil Caminhoneiro (**Vide ANEXO IX**) <http://uniaobrasilcaminhoneiro.org.br/mubc.html>, chegou a ter 98 prepostos, em sua maioria sindicatos, atuando como postos de atendimento para a inscrição no RNTRC, espalhados por todo o Brasil. **O presidente do**

MUBC, o Sr. **NÉLIO SEBASTIÃO BOTELHO**, acumulava também, além da presidência do MUBC a função de **Diretor Presidente da COBRASCAM** (Cooperativa de Transportes) e de **Presidente do Sindicam RJ** (Sindicato dos Transportadores Rodoviários de bens no Estado do Rio de Janeiro. Com a publicação da Deliberação nº 11 / 2014 da Diretoria da ANTT, em função de não enquadrar-se na condição de “Associação Sindical de grau superior” o MUBC teve cancelado o ACORDO DE OOPERAÇÃO TÉCNICA firmado em 2009.

No âmbito da ANTT eram criadas senhas máster, cujos detentores podiam criar LOGIN e SENHA para os prepostos que fazem o atendimento final ao transportador, em seus respectivos postos de atendimento. Os prepostos da CNT faziam as inscrições dos transportadores através do SICAT. Os prepostos do MUBC e demais entidades utilizavam o Sistema RN3 da ANTT. Os sindicatos que operavam como prepostos do MUBC que não detinham o registro definitivo junto ao Ministério do Trabalho, eram obrigados a recolher as contribuições sindicais para o SINDICAM RJ. Daí que a distribuição de senhas para cadastramento e inscrição no RNTRC acabou se transformando num instrumento de comércio e geração de renda. Foram distribuídas senhas entre Despachantes Documentalistas, pessoas físicas e diversas micros empresas.

A **FENACAM – FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE BENS**, foi a outra grande beneficiária da terceirização da ANT com relação ao serviço de inscrição no RNTRC. Sob o comando do Sr. **DIUMAR DELEO CUNHA BUENO**, que também acumulava o cargo de Presidente do **SINDICAM PR - Sindicato dos Transportadores Autônomos do Paraná** e posteriormente também o de Presidente da **CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos**, fez criar em diversos Estados, sindicatos representantes da categoria dos transportadores autônomos filiando-os para também receber deles a fração correspondente da Contribuição Sindical e dos valores praticados nas inscrições no RNTRC

Como a ANTT não dispunha de pessoal em número suficiente para fiscalizar as ações das centenas de prepostos autorizados pela CNT e o MUBC, foram acontecendo em todo o Brasil, inúmeras situações de irregularidades e ilegalidades nas inscrições junto ao RNTRC, cujos prejuízos, foram arcados pelos inúmeros transportadores que se utilizaram do serviço de prerrogativa legal estabelecida pela lei sob a tutela da ANTT, que adotou na maioria das vezes, uma **postura omissiva** em relação as ações dos convenientes e seus prepostos. Se estabeleceu uma concorrência predatória entre Sindicatos,

Federações e os diversos prepostos autorizados, para a realização das inscrições no RNTRC e a arrecadação da Contribuição Sindical e das taxas de serviço; A disputa predatória entre os postos de atendimento gerou, inclusive, várias demandas jurídicas entre eles, a exemplo dos Processos nº 0001389-19.2010.5.01.0001, nº 00001787420125010001 – RO, nº RTOrd-0001400-83.2011.5.01.0075 (**Vide ANEXO XI**).

A Constituição Federal de 1988 ao prever contribuição de interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149), recepcionou os dispositivos da CLT que regulamentam a Contribuição Sindical,

Dispõe o art. 149 da Constituição Federal

“Art. 149. Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.”

Tem portanto, a **Contribuição Sindical**, previsão constitucional e se trata de tributo com natureza parafiscal, cujo **fato gerador é simplesmente pertencer a categoria representada**, isto com fundamento no que prevê o art.578 da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, que preconiza:

“A contribuição sindical é devida por todos aqueles que participarem de uma determinada categoria econômica ou profissional, ou de uma profissão liberal, em favor do sindicato representativo da mesma categoria ou profissão ou, inexistindo êste, na conformidade do disposto no art. 591. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967) (Vide Lei nº 11.648, de 2008)”

Conforme estabelecido na Lei 11.648, de 31/03/2008, assim é a distribuição da Contribuição Sindical:

Art. 5º Os arts. 589, 590, 591 e 593 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.589.

I- para os empregadores:

a) 5% (cinco por cento) para a confederação correspondente;

- b) 15% (quinze por cento) para a federação;*
- c) 60% (sessenta por cento) para o sindicato respectivo; e*
- d) 20% (vinte por cento) para a ‘Conta Especial Emprego e Salário’;*
- II - para os trabalhadores:*
 - a) 5% (cinco por cento) para a confederação correspondente;*
 - b) 10% (dez por cento) para a central sindical;*
 - c) 15% (quinze por cento) para a federação;*
 - d) 60% (sessenta por cento) para o sindicato respectivo; e*
 - e) 10% (dez por cento) para a ‘Conta Especial Emprego e Salário’;*
- III - (revogado);*
- IV - (revogado).*

Considerando-se que a Lei Federal nº 11.442/2007 estabelece no seu artigo 2º, abaixo transcrito:

“Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

- I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;*
- II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal “.*

Se conclui que, para existir legalidade no fato gerador da Contribuição Sindical cobrada do transportador autônomo de cargas, ele já precisa estar inscrito no RNTRC.

Ocorre que quando a ANTT fez inserir no texto das Resoluções nº 2.550/2008 e nº 3.056/2009 a obrigatoriedade do transportador estar em dia com a

contribuição sindical, **propositadamente, por imprudência ou imperícia**, a ANTT abriu um precedente tutelado pela obrigatoriedade para que as entidades sindicais passassem a cobrar a quitação de guia da contribuição sindical de todos os transportadores que fizessem a inscrição no RNTRC pela primeira vez. **A própria ANTT em suas Regionais seguia este MODUS OPERANDI ilegal, oneroso aos transportadores.** E nós declaramos **seguia** é porque a partir de 2015 a ANTT deixou de fazer inscrições nas suas Regionais, restringindo a inscrição no RNTRC tão somente nos postos de serviços terceirizados exclusivamente em Associações Sindicais, ou seja, os transportadores não podiam mais usufruir da gratuidade do serviço quando realizado nas Regionais da ANTT. **Um prejuízo as centenas de milhares de transportadores em benefício das Associações Sindicais**

Essa ilegalidade perdura até os dias de hoje, embora o IDTRANSP a tenha questionado junto a ANTT e para tanto, por conseguinte, teve que apelar da CGU por entender omissiva a resposta da Agência (Vide ANEXO XII) e mesmo assim, naquela ocasião ficou sem a resposta.

A ilegalidade em cobrar a quitação da Contribuição Sindical na 1ª inscrição dos transportadores foi agravada pelo fato de que contrariando ao estabelecido no art. 149 da Constituição Federal, os valores das Contribuições Sindicais dos Transportadores Autônomos passaram a ser estabelecidos e majorados pela Confederação Nacional dos Transportes e não pela União Federal, a quem de fato cabia em caráter privativo. As tabelas de Contribuição Sindical da CNT estabeleciam:

ANO	VALOR DA CONTRIBUIÇÃO
2007	R\$ 113,05
2008	R\$ 118,36
2009	R\$ 66,46
2010	R\$ 66,46
2011	R\$ 71,11
2012	R\$ 76,42
2013	R\$ 81,99
2014	R\$ 86,31
2015	R\$ 88,86
2016	R\$ 97,82
2017	R\$ 106,41

O desconto da Contribuição Sindical é anual, e a base de cálculo varia conforme o tipo de categoria a que pertença o contribuinte. Para os agentes ou

trabalhadores autônomos, que é o caso dos transportadores autônomos de cargas, a Contribuição Sindical é de **30 % do maior-valor-referência fixado pelo Poder Executivo** vigente a época em que era devida a Contribuição Sindical.

O índice do MVR foi extinto pelo art. 3º d a Lei nº 8.177/1991. Com essa extinção, o valor da contribuição passou a ser obtido em moeda corrente da época (cruzeiros), sendo fixado em Cr\$ 2.266,17, de acordo com o art. 3º, inciso III da Lei nº 8.177 e art. 21 da Lei nº 8.178, ambas de 01/03/1991. Após a Lei nº 8.383 / 91 estabeleceu a equivalência em UFIR's (Unidade Fiscal de Referência), para fins de cobrança de tributos (atualização e conversão). O referido valor de indexação foi instituído pelo art. 3º, inciso II da Lei nº 8.383 / 91, nos seguintes termos:

“Art. 3º. Os valores expressos em cruzeiros na legislação tributária ficam convertidos em quantidade de UFIR, utilizando-se como divisores::

- I) O valor de Cr\$ 215, 6656 se relativos a multas e penalidades de qualquer natureza;*
- II) O valor de Cr\$ 126,8621, nos demais casos.”*

Com a adoção da UFIR a partir de 01/01/92 o valor da Contribuição Sindical, então expresso em moeda corrente, foi convertido naquela unidade, na forma do art.3º, inciso II, da Lei nº 8.383/91, de modo que, se a UFIR em 02/91 era de Cr\$ 126,8621 e o MVR correspondia a Cr\$ 2.266,17, cada MVR corresponderia a 17,86 UFIR. Assim, como o valor da Contribuição Sindical do Autônomo corresponde a 30% (trinta por Cento) da MVR, o valor máximo da Contribuição Sindical do Autônomo era de 5,70 UFIR's. Com o congelamento e posterior extinção da UFIR em 27 de outubro de 2000, o índice de correção da extinta e congelada UFIR passou a ser o IPCA-e determinado pelo IBGE (**Vide ANEXO XIII**). Portanto a partir do ano de 2000 o valor da Contribuição Sindical passou a ser de 5,70 UFIR's. Com a extinção da Unidade de Referência Fiscal - UFIR em decorrência do § 3º do art. 29 da Medida Provisória 2095-76 no ano de 2000, os valores da Contribuição Sindical passaram a ser atualizados pelo IPCA-e ,do IBGE.

Nas tabelas projetadas abaixo é possível visualizar **a maneira como a ANTT permitiu, facilitou e concorreu de 2009 até a presente data** para que as entidades sindicais e seus respectivos presidentes auferissem receita e aumentassem seus patrimônios, praticando **precificação abusiva** sobre o serviço de inscrições no RNTRC e a arrecadação de **valores abusivos e ilegais** de Contribuição Sindical. Basta verificar a variação de receita do SINDICAM

RJ, presidido pelo mesmo ocupante do cargo de presidência no MUBC, o Sr. **NÉLIO SEBASTIÃO BOTELHO**. O SINDICAM RJ passou de uma arrecadação de R\$ 4.926,35 em 2008 para a extraordinária arrecadação de R\$ 1.529.583,93 em 2009.

ANO	VALOR CNT (R\$)	ÍNDICE IPCA-e (%)	VALOR DA UFIR (R\$)	VALOR LEGAL (R\$)	DIFERENÇA COBRADA A MAIOR E ILEGALMENTE
2000		6,03	1,0641	6,06	
2001		7,51		6,42	
2002		11,98		6,90	
2003		9,86		7,73	
2004	79,82	7,53		8,49	71,33
2005	95,42	5,87		9,13	86,29
2006	113,05	2,95		9,66	103,39
2007	113,05	4,36		9,94	103,11
2008	118,36	6,10		10,37	107,99
2009	66,46	4,18		11,00	55,46
2010	66,46	5,79		11,46	55,00
2011	71,11	6,55		12,12	58,99
2012	76,42	5,77		12,91	63,51
2013	81,99	5,54		13,65	68,34
2014	86,31	6,46		14,41	71,90
2015	88,86	10,70		15,34	73,52
2016	97,82	6,58		16,98	80,84
2017	106,41			18,09	88,32

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	767.761,37
2015	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	423.827,17
2014	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	314.954,23
2013	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	515.186,90
2012	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	1.174.823,03
2011	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	1.332.361,89
2010	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	1.911.582,60
2009	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	1.528.589,93
2008	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	4.926,35

2007	31.170.335/0001-81	SINDICAM RIO DE JANEIRO	4.884,48
------	--------------------	-------------------------	----------

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	00.721.183/0001-34	CNT - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	5.237.124,91
2015	00.721.183/0001-34	CNT- - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	3.848.368,12
2014	00.721.183/0001-34	CNT- - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	3.710.722,90
2013	00.721.183/0001-34	CNT - - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	4.249.901,98
2012	00.721.183/0001-34	CNT - - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	3.536.617,95
2011	00.721.183/0001-34	CNT - - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	4.030.036,85
2010	00.721.183/0001-34	CNT - - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	3.751.936,02
2009	00.721.183/0001-34	CNT -- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	2.969.108,81
2008	00.721.183/0001-34	CNT -- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	1.440.513,25
2007	00.721.183/0001-34	CNT - - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE	1.320.448,46

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	16.707.014/0001-80	CNTA - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS	996.196,58
2015	16.707.014/0001-80	CNTA - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS	564.488,55
2014	16.707.014/0001-80	CNTA - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS	0

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	64.911.803/0001-80	FENACAM	722.081,13
2015	64.911.803/0001-80	FENACAM	466.750,04
2014	64.911.803/0001-80	FENACAM	1.185.935,50
2013	64.911.803/0001-80	FENACAM	1.558.499,14
2012	64.911.803/0001-80	FENACAM	1.953.444,01
2011	64.911.803/0001-80	FENACAM	3.651.351,76
2010	64.911.803/0001-80	FENACAM	3.170.511,70
2009	64.911.803/0001-80	FENACAM	2.422.829,43
2008	64.911.803/0001-80	FENACAM	130.767,23

2007	64.911.803/0001-80	FENACAM	64.782,38
------	--------------------	---------	-----------

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	1.182.379,95
2015	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	489.052,14
2014	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	472.824,83
2013	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	30.279,40
2012	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	293.585,97
2011	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	322.184,43
2010	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	363.580,71
2009	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	418.094,30
2008	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	0,00
2007	65.884.710/0001-77	FETRABENS - SP	0,00

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	829.909,85
2015	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	594.705,82
2014	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	759.552,07
2013	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	727.469,73
2012	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	665.682,12
2011	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	711.680,44
2010	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	791.474,83
2009	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	910.404,27
2008	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	403.683,73
2007	79.643.235/0001-51	SINDICAM PARANÁ	200.997,42

ANO	CNPJ	RAZÃO SOCIAL	VALOR LÍQUIDO
2016	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	3.620.672,93
2015	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.532.350,76
2014	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.507.167,80
2013	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	2.554.220,28
2012	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	775.274,79
2011	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.146.362,28
2010	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.528.087,70
2009	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	2.141.378,57

2008	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	30.779,51
2007	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	35.013,46

OBSERVAÇÃO:

Os valores de arrecadação da Contribuição Sindical elencados nas planilhas acima foram obtidos através de consulta no link: <http://trabalho.gov.br/sindicato-contribuicao-sindical>

Em setembro de 2017 o IDTRANSP formulou consulta a Fazenda Nacional, através do E-SIC da Controladoria Geral da União quanto a Informação sobre a legalidade de cobrança antecipada da Contribuição Sindical, antes do devido registro na Categoria Economica. A Fazenda Nacional por sua vez em 27/09/2017, transferiu a responsabilidade da resposta para o Ministério dos Transportes que finalmente a reencaminhou para a ANTT. A ANTT já havia recebido uma consulta do Presidente do IDTRANSP om teor semelhante, para a qual respondeu de forma evasiva. Desta feita, a ANTT através do responsável pela GERAR, o Sr. WILTON COSTA DRUMOND SOUZA, Gerente de registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas, e no recurso de 1ª instancia respondido pela Srª ROSIMEIRE LIMA DE FREITAS, Superintendente Substituta da SUROC não conseguiram mais uma vez apresentar a justificativa legal para o questionamento sobre a legalidade da cobrança antecipada da Contribuição Sindical. Não conformado com as evasivas das respostas, o Presidente do IDTRANSP resolveu então recorrer da resposta na 2ª instancia, cuja resposta caberia hierarquicamente ao Diretor Geral da ANTT. Mas o Diretor Geral da ANTT se prevaleceu do Parecer da Advocacia Geral da União nº 01774/2017/PF-ANTT/PGF/AGU para também deixar de justificar quanto a legalidade da cobrança da guia de contribuição sindical na 1ª Inscrição no RNTRC, **na verdade antes dela**, quando então ainda não há fato gerador da contribuição. (Vide ANEXO XXXIV)

DA OMISSÃO NA OBRIGAÇÃO DE FAZER

Ao estabelecer os ACORDOS DE COPERAÇÃO TÉCNICA, a ANTT previa em suas minutas contratuais:

“CLÁUSULA SEGUNDA - DAS OBRIGAÇÕES

2.1 Cabe à ANTT:

- apoiar a **CONVENENTE** no planejamento e execução das atividades;
- disponibilizar acesso ao sistema e o treinamento do pessoal indicado como multiplicador pela **CONVENENTE** ou por seus prepostos;
- disponibilizar o manual de operação do sistema; e
- determinar a exclusão ou substituição de qualquer preposto indicado pela **CONVENENTE**

CLÁUSULA TERCEIRA - DOS PREPOSTOS

3,3 A ANTT poderá restringir o acesso de prepostos ao sistema do RNTRC no caso de indício de infração ou de fraude.

Parágrafo único. O preposto assume integralmente a responsabilidade pelo desenvolvimento das atividades relacionadas com o objeto deste Acordo de Cooperação Técnica.

CLÁUSULA QUARTA - DOS USUÁRIOS

4.1 Caberá à **CONVENENTE** ou aos prepostos a indicação de usuários, pessoas físicas com acesso ao sistema sob sua responsabilidade.

Parágrafo único. Os níveis de acesso ao sistema e modos de operação estarão estabelecidos no manual de operação do sistema que será fornecido pela ANTT e é parte integrante deste Acordo de Cooperação Técnica.

CLÁUSULA SÉTIMA - DAS INFRAÇÕES

7.1 Constituem infrações ao presente Acordo de Cooperação Técnica:

- deixar de observar qualquer das obrigações pactuadas;
- permitir, a **CONVENENTE** e os prepostos, a inserção de informações falsas;
- deixar a **CONVENENTE** ou seus prepostos, de comunicar indício de infração ou de fraude; e
- permitir a **CONVENENTE** ou seus prepostos, o cadastramento de preposto alheio ao seu quadro de entidades filiadas ou associadas.

7.2 A ANTT poderá suspender sumariamente a vigência do presente Acordo de Cooperação Técnica, ou denunciá-lo, em função da gravidade das infrações na atuação da **CONVENENTE** ou dos prepostos.

Parágrafo único. A suspensão poderá abranger apenas parte das atribuições ou consistir em restrição de acesso a um ou mais usuários ao sistema informatizado relacionado ao cadastro do RNTRC.

CLÁUSULA NONA - DA RESCISÃO

9.1 É facultado às partes denunciarem o presente Acordo de Cooperação Técnica, antes do término de sua vigência, formal e expressamente, mediante aviso com antecedência mínima de cento e vinte dias.

Parágrafo único. A ANTT poderá denunciar este Acordo de Cooperação Técnica, sem aviso prévio, caso sejam verificadas infrações ou detectadas irregularidades na atuação da CONVENENTE ou de seus prepostos, que comprometam a continuidade do ajuste, respeitado o contraditório e a ampla defesa.

E embora prevendo vários dispositivos para inibir fraudes, infrações e falsas informações a ANTT não foi capaz de evitar tais ações por parte das CONVENENTES ou de seus prepostos. Na maioria dos problemas identificados a ANTT **foi omissa na obrigação de fazer** a exemplo das **14.836** empresas que tiveram seus registros suspensos conforme COMUNICADO SUCAR / ANTT nº 004/2012 e a Relação de empresas registradas no RNTRC que não possuíam atividade de Transporte Rodoviário de Cargas (**Vide ANEXO VIII**), ou seja, as CONVENENTES e seus prepostos fizeram a inserção de dados falsos ou em desacordo com os normativos de inscrição no RNTRC de 14.836 empresas, cobraram taxas e Contribuição Sindical, mas no entanto não se tem notícias de nenhuma medida da ANTT para punir os responsáveis por tais inscrições. A única notícia que foi dada do fato se resume ao Comunicado supracitado e ao **prejuízo não ressarcido dos valores pagos cumulada com a suspensão da inscrição no RNTRC atribuídos as empresas consumidoras dos respectivos serviços.** A omissão da ANTT nesse tipo de situação, também configura descumprimento ao **CDC – Código de Defesa do Consumidor.**

Em 11 de abril de 2011 a ANTT expediu o Ofício SUCAR /ANTT Nº 21/2011 endereçado a CNT Confederação Nacional dos Transportes dando conhecimento que foram achados na auditoria realizada pela GETAR / ANTT em 2011 (**observe-se somente 2 anos após assinatura do Acordo de Cooperação**) diversas irregularidades praticadas pelos **SINDICAM SE** e **SINDICAM SP** quando da realização de cadastramentos e recadastramentos no RNTRC, no período entre 10/08/2009 e 01/03/2011. Ao ofício a ANTT fez acostar relação dos usuários do Sistema Com as respectivas irregularidades. (**Vide ANEXO XIV**). A **Convenente CNT**, por sua vez, fez encaminhar a **preposta FENACAM**, o ofício de nº 003/20011 em 20/04/2001, enviando o

relatório da ANTT e esta, por sua vez, fez encaminhar o ofício nº 15/2011 em 03/05/2011 ao **SINDICAM SE Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas do Estado de Sergipe**. Até hoje, não se tem notícia de que usuários do Sistema RN3 da ANTT tenham sido responsabilizados por eventuais prejuízos causados aos transportadores.

O SINDICAM- SP, até hoje continua utilizando a exigência da apresentação do comprovante de quitação da Contribuição Sindical, para ilicitamente cobrar dos transportadores autônomos, **quando do recadastramento**, a Contribuição Sindical do ano corrente e também a do ano anterior (**Vide ANEXO XXI**), descumprindo assim o comando do Artigo 606 da CLT que aduz:

“Art. 606 - Às entidades sindicais cabe, em caso de falta de pagamento da contribuição sindical, promover a respectiva cobrança judicial, mediante ação executiva, valendo como título de dívida a certidão expedida pelas autoridades regionais do Ministério do Trabalho e Previdência Social. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 925, de 10.10.1969) (Vide Lei nº 11.648, de 2008)”

O SINDICAM-SP também descumpre o Inciso “a” do item 1.3.1 do Manual de Orientações para Entidades Conveniadas, versão 1,0 de 13 de outubro de 2015, expedido pela ANTT

			VALOR LÍQUIDO
2017	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP (Acumulado até 08/2017)	3.261.189,49
2016	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	3.620.672,93
2015	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.532.350,76
2014	57.660.334/0001-09	SINDICAM SP	1.507.167,80

Da análise da planilha supra, se observa, que por conta do MODUS OPERANDI adotado pelo SINDICAM SÃO PAULO, a partir de novembro de 2015 e a partir do recadastramento dos transportadores, a receita arrecadada com a Contribuição Sindical cresceu em mais de 130 % (cento e trinta por cento) de 2015 para 2016 e 2017.

No último dia 24/10, o Diretor-Presidente do IDTRANSP formalizou denuncia junto a ANTT (**Vide Anexo XXI**) sobre o fato supra relatado, esperando da ANTT que adote as medidas cabíveis.

O SINDICAM SE, foi outra Associação Sindical que por anos a fio, foi utilizada pelo seu Presidente **NILSON TAVARES MENDONÇA - CPF nº 171.91.355-15** para a aplicação de diversos golpes e fraudes cometidas em desfavor de transportadores de vários Estados do Brasil. Foram tantas ilegalidades, que **atualmente o SINDICAM-SE se encontra sob intervenção da Justiça do Trabalho**. Em todo o período em que, **não esteve o SINDICATO sob a intervenção Justiça**, nunca foi punido definitivamente pela ANTT que sempre permitiu, por um ou outro Convenente, o acesso as senhas para utilizar o Sistema RN3.

Em 24 de agosto de 2016, o Diretor-Presidente do IDTRANSP, autor desta denúncia, prestou depoimento na **SUPERINTENDENCIA DA POLICIA FEDERAL EM SERGIPE**, declarando das irregularidades e ilegalidades cometidas pelo presidente do SINDICAM SE e de outros usuários do Sistema da ANTT, no Estado (**Vide ANEXO XVI**).

Mediante Termo de Cooperação Técnica formalizado entre o IDTRANP e o SETCESE- Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Sergipe em setembro de 2014, o IDTRANSP realizou conjuntamente com o SETCESE uma auditoria técnica sobre as inscrições no RNTRC das empresas sergipanas. Diante dos achados da auditoria, que davam conta de apropriação indébita de valores de Contribuição Sindical que deveriam ser recolhidas em favor do SETCESE e ainda da cobrança ilegal de Contribuição Sindical impostas a empresas optantes do SIMPLES NAIONAL, o IDTRANSP orientou ao SETCESE que formalizasse denúncia junto a ANTT e ao Ministério Público do Trabalho. Foi então encaminhado o Ofício SETECESE nº 2015-010 de 12 de março de 2015 para a ANTT que proferiu resposta em 18 de setembro de 2015 (**seis meses depois**) (**Vide ANEXO XVII**). Em sua resposta a ANTT deixa claro a adoção de medidas que trataram do cancelamento da inscrição no RNTRC de várias empresas, mas não dá notícias de punição ou de outras medidas adotadas em relação aos prepostos e usuários do RN3 da ANTT que cometeram as ilegalidades.

Foram centenas de empresas, vitimadas pelas ocorrências orquestradas, entre 2010 e 2012, pelo SINDICAM-RJ, presidido por **Nélio Sebastião Botelho**, pelo SINDICAM-SE, presidido por **Nilson Tavares de Mendonça** e pelo SINDITAC AGRESTE -SE. **Consumidores lesados** pelos Convenentes e prepostos dos serviços terceirizados pela ANTT, que se omitiu da obrigação de fazer no tocante a possibilidade de Rescisão dos

Acordos de Cooperação Técnica firmados e na liberação de senhas para os usuários dos Convenientes e seus prepostos.

Em 2013, ANTT constituiu através da Deliberação de Diretoria nº 184 de 31 de julho 2013 uma Comissão para apurar as irregularidades ocorridas no RNTRC pós publicação da Resolução ANTT n ° 3.056 / 2009. E ao invés de mudar a estratégia para universalizar em todo o território nacional, a prestação do serviço de Inscrição no RNTRC, a Diretoria colegiada da ANTT publicou em 24 de janeiro de 2014 a Deliberação de Diretoria nº 11 /2014 (**Vide ANEXO XVIII**) determinando que somente celebraria novos Acordos de Cooperação Técnica com associações sindicais de grau superior, definidas no Art. 533 da CLT.

Ora a Constituição Federal prevê:

^”Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;”

Ao publicar a Deliberação de Diretoria nº 11 /2014, a Diretoria colegiada da ANTT **facilitou e concorreu** para que as associações sindicais de grau superior, definidas no Art. 533 da CLT só passassem a liberar LOGIN e SENHA do Sistema de inscrição no RNTRC para os Sindicatos que a elas se filiassem.

A desobediência e o descumprimento de Princípios Constitucionais e da legislação, **em benefício das Associações Sindicais, em particular a CNT e CNTA**, a partir de 2009, tornou-se um hábito contumaz por parte da Diretoria Colegiada da ANTT quando a assunto é RNTRC e o Transporte Rodoviário de Cargas, quase sempre onerosa e vilipendiadora ao transportador, que é o consumidor final desse serviço público, cuja proteção de direitos deveria ser tutelada pela Agência Reguladora dos Transportes Terrestres.

DO NÃO CUMPRIMENTO AO PRINCÍPIO DA IMPESSOALIDADE PELA DIRETORIA COLEGIADA DA ANTT

Desde 2009 a CNT e demais entidades sindicais tem tido por parte da ANTT, um atendimento diferenciado e favorável no que tange aos IMPACTOS REGULATORIOS decorrentes dos Processos Decisórios da ANTT. Principalmente a **CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES**, presidida a mais de 20 anos pelo empresário mineiro **CLÉSIO ANDRADE (Vide ANEXO XV)**, ex ocupante do cargo público de Vice -Governador do Estado de Minas Gerais e ex ocupante do cargo público de Senador da República entre os anos de 2011 e 2014

. **Não houve manifestada declaração de interesse público que sugerisse a transferência da operacionalização do processo de inscrição no RNTRC para as Associações Sindicais.** E desconhecido que tenha havido, Audiência Pública, Chamamento Público ou Avaliação de Impacto Regulatório - AIR que tenha subsidiado a Diretoria Colegiada da ANTT para adoção de tais medidas.

Foram suspeitas e incompatíveis com os Princípios da Moralidade, Impessoalidade e Transparência, tais ações da Diretoria Colegiada da ANTT, dado que em 2009, o então presidente da CNT e do SEST / SENAT, **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE** já respondia como Réu no Processo do escandaloso **MENSALÃO MINEIRO** denunciado pelo Ministério Público Federal

“A Controladoria Geral da União (CGU), órgão da Presidência da República, investigou a gestão de Clésio como presidente do sistema que engloba a CNT e duas outras entidades a ela ligadas, o Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) e afirma ter identificado irregularidades. Os auditores acusam Clésio de, nos últimos anos, ter entregado mais de R\$ 100 milhões a uma empresa e a um instituto que mantêm laços com ele próprio. Por isso, a CGU classificou como “irregular” a gestão de Clésio à frente do Sest e do Senat em 2011

A empresa que aparece no relatório da CGU é a construtora Diedro, de Belo Horizonte. Entre 2008 e 2010, a Diedro ganhou oito dos 12 contratos para construir de unidades do Sest e do Senat. Com isso, faturou R\$ 82 milhões”

Da matéria jornalística do **ESTADAO**, editada em dom, 27/02/2011 - 10:33 - Atualizado em 27/02/2011 - 14:14, extraída no link **<http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,presidente-da-cnt-e-acusado-...>**, sob o título **“Presidente da CNT é acusado de improbidade”** se transcreve abaixo:

“Ação do Ministério Público cita senador Clésio Andrade por suposto desvio de recursos de contribuições sindicais do Sest e do Senat

O Ministério Público de Minas Gerais ajuizou ação civil pública por improbidade administrativa contra o senador Clésio Andrade (PR-MG), presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), por desvio de recursos de contribuições sindicais do Serviço Social do Transporte (Sest) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) - entidades também presididas pelo senador.

Na ação ajuizada na quinta-feira, na 33ª Vara Cível de Belo Horizonte, os promotores de Defesa do Patrimônio Público afirmam que em 2003 e 2004, época em que Clésio era vice-governador de Minas - durante o primeiro mandato do hoje senador Aécio Neves (PSDB) -, o Instituto de Desenvolvimento, Assistência Técnica e Qualidade em Transporte (IDAQ) e o Instituto João Alfredo Andrade (IJAA), com sede em Juatuba (MG), receberam R\$ 59,6 milhões de forma indevida.

O Ministério Público pede que o senador e Lilian Carla de Souza, diretora financeira e "braço direito" do presidente da CNT -"responsável pelas operações financeiras irregulares, emitindo cheques e efetuando saques em espécie dos recursos recebidos pelos institutos, frutos da contribuição sindical recebida" , sejam condenados por atos de improbidade administrativa na gestão das entidades, o que teria gerado enriquecimento ilícito, lesão ao erário e violação de princípio eleitoral.

Solicita também que Clésio, Lilian Carla e os institutos beneficiados sejam condenados, de forma solidária, ao ressarcimento integral do dano de R\$ 59,6 milhões. Os promotores pedem ainda o bloqueio de bens do presidente da CNT e da diretora financeira no limite mínimo de R\$ 46,6 milhões.

"Entende o Ministério Público que todas as transferências de recursos (públicos) do Sistema de Transportes (CNT/Sest/Senat) para as entidades Idaq e IJAA foram irregulares e indevidas, sem comprovação de uso adequado, sem prestação de contas e sem qualquer interesse público, privilegiando-se interesses privados de Clésio Soares de Andrade", afirma o órgão na ação.

Saques.

A Promotoria de Defesa do Patrimônio Público, em 2007, conseguiu na Justiça a quebra de sigilo dos institutos e constatou, por meio de perícia técnica, que no período de janeiro de 2003 a agosto de 2004 o Idaq recebeu da CNT, do Sest, do Senat e do Instituto Assistencial do Transporte Rodhes a quantia de R\$ 46,6 milhões. Desse total, R\$ 31,5 milhões foram retirados em dinheiro na boca do caixa.

Segundo apurou a reportagem do Estado, a maior parte desse montante foi sacada em uma agência do Banco Rural, em Brasília, onde eram realizadas as retiradas acima de R\$ 100 mil - o que chamou a atenção do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) do Ministério da Fazenda.

A movimentação do Idaq foi 272,21% acima de seu faturamento (R\$ 12,6 milhões) no período, segundo destacaram os promotores de Defesa do Patrimônio Público na ação.

Segundo apurou a reportagem do Estado, a maior parte desse montante foi sacada em uma agência do Banco Rural, em Brasília, onde eram realizadas as retiradas acima de R\$

100 mil - o que chamou a atenção do Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf) do Ministério da Fazenda.

A movimentação do Idaq foi 272,21% acima de seu faturamento (R\$ 12,6 milhões) no período, segundo destacaram os promotores de Defesa do Patrimônio Público na ação.

Em relação ao IJAA, o Ministério Público identificou repasses de R\$ 12,9 milhões no período e ressaltou que o único vínculo da entidade privada com o sistema Sest/Senat é o presidente da CNT, o senador Clésio Andrade.

"Necessário consignar que, em 2004, o pai de Clésio Andrade, Oscar Soares de Andrade, era candidato a prefeito de Juatuba, cidade sede do Instituto João Alfredo de Andrade", salientam os promotores no documento.

"Não se tem conhecimento de cursos, campanhas ou ações promovidas pelo Idaq ou IJAA em benefício do trabalhador em transporte, nos anos de 2003 e 2004, que pudessem justificar dispêndio de recursos em patamares tão elevados."

Sem resposta

O Estado procurou as assessorias do senador Clésio Andrade e da CNT, mas até a tarde de sábado, 26, não havia recebido resposta. No IJAA, informava-se que qualquer comentário seria feito só pela assessoria pessoal de Clésio. "Valores não tiveram registros necessários"

Os promotores que investigam o caso afirmam também que os atos praticados por Clésio Andrade, seja como gestor das entidades receptoras de recursos públicos, seja como vice-governador, caracterizaram prática de improbidade administrativa.

Eles argumentam que a legislação se aplica ao gestor de entidade receptora de incentivo fiscal do poder público e que "os valores transferidos, indevidamente, não tiveram os registros contábeis necessários".

Criada em 1954 com o status jurídico de entidade sindical de grau superior, sem fins lucrativos, a CNT informa em seu site institucional que o sistema é integrado por 29 federações, três sindicatos nacionais e 15 associações nacionais que representam 70 mil empresas de transporte e 1,9 milhão de caminhoneiros e taxistas de todo o País.

<http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,presidente-da-cnt-e-acusado>"

O ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA nº 003 / 2009 é parte integrante do Processo nº 50500.013602 / 2009-19, que foi instaurado em 05/03/2009, antes mesmo da Publicação da Resolução ANTT nº 3.056 de 12 de março 2009. Ou seja, a Decisão da Diretoria Colegiada da ANTT de formalizar ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA, precedeu a mudança regulatória do RNTRC, pós Lei nº 11.442/2007. A minuta do ACORDO já se encontrava pronta em

março, mas foi assinada em maio e ao que parece não houve tempo nem mesmo para se alterar a minuta original de março, tanto que maio foi sobrescrito a caneta, quando da assinatura (**Vide página nº 38 do Acordo no ANEXO V**). Eram então representantes legais dos partícipes, **BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA** pela ANTT e **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE** pela CNT, ambos mineiros, coligados por interesses políticos, que se revelaram a posteriori, haja visto, o esforço de CLESIO ANDRADE, acumulando o cargo de Senador da República, na promoção de um almoço na Sede da CNT em 13 de julho de 2011, articulando-se com a bancada mineira a indicação de Bernardo Figueiredo para substituir José Antonio Pagot na diretoria geral do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit), como se observa, em parte da transcrição de matéria jornalística on-line visualizada no link abaixo, com versão impressa (**Vide ANEXO XV**).

<http://www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=176745.OTE&IdCanal=1>

“Brasília. A eventual escolha de um substituto para José Antonio Pagot na diretoria geral do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit) abriu uma crise no PR de Minas Gerais. Alguns integrantes do partido defendem a ida de um mineiro para o posto, enquanto outros optam por abdicar da indicação - preferindo que a decisão seja exclusiva da presidente Dilma Rousseff.

Os ânimos esquentaram depois que informações sobre o racha na bancada mineira vieram à tona. Os mineiros cotados seriam Bernardo Figueiredo, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e Jony Lopes, diretor de Planejamento e Pesquisa do Dnit. A divisão ficou clara depois de um almoço oferecido ontem pelo senador Clésio Andrade, na sede da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que tinha o intuito de fechar a posição da bancada mineira sobre o indicado para o lugar de Pagot. Apenas os deputados federais Jaime Martins, Diego Andrade e Aracely de Paula - presidente estadual do PR-MG - compareceram.”

O ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA nº 003 / 2009 teve seu prazo prorrogado em 12 de maio de 2011, através de Termo Aditivo firmado e assinado (**Vide ANEXO V**) mais uma vez por **BERNARDO JOSÉ FIGUEIREDO GONÇALVES DE OLIVEIRA** pela ANTT e **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE** pela CNT, com uma circunstancial e substancial diferença, de que o Presidente da CNT acumulava naquela data, o cargo de Senador da República, membro integrante da Comissão de Infraestrutura, com direito a voto sobre assuntos que tratavam de matérias como a de aprovação de indicações de cargos de Diretoria no âmbito do Ministério dos Transportes, como é o caso da ANTT e do DNIT.

Em 07 de março de 2012 o Senado Federal rejeitou a recondução de Bernardo Figueiredo ao argo de Diretor Geral da ANTT, em face do Relatório da PGR

Procuradoria Geral da República e da mensagem do TCU, que inclusive chegou a rejeitar Prestação de Contas da gestão de Bernardo Figueiredo.

Em pronunciamento no Plenário do Senado, cuja gravação em vídeo se encontra no **ANEXO XXII**, o então Senador do PMDB / PR, Roberto Requião afirma:

*“A ANTT era então dirigida pelo senhor **BERNARDO FIGUEIREDO**, o mesmo cidadão que como agente privado havia assinado o Contrato de Concessão que como agente público passou a fiscalizar. Por esta flexibilidade, **BERNARDO FIGUEIREDO** passou a ser conhecido como agente público privado, híbrido ou flex, mas sempre a serviço de mega interesses privados que lhe asseguram posições de destaque na Administração Pública”*
.....continua

Em 2013 a ANTT volta a formalizar um novo ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA (**ACT nº 004/2013 Processo Administrativo nº 50500.101163 / 2013-79**) com a CNT, e com os mesmos objetivos, sendo que desta feita, respondia pelo Cargo de Diretor Geral em exercício da ANTT, o Sr. **JORGE LUIZ MACEDO BASTOS** e como Presidente da CNT e ocupante também do cargo de Senador da República, **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE**, o mesmo Senador, cujo voto o reconduziria ao Cargo de Diretor Geral da ANTT na Reunião Extraordinária, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 4ª sessão legislativa ordinária da 54ª legislatura, realizada em 19 de fevereiro de 2014 (**Vide ANEXO XIX**) . **JORGE LUIZ MACEDO BASTOS**, é o atual Diretor Geral da ANTT, mas foi integrante da Diretoria Colegiada da ANTT desde 2011, juntamente com **BERNARDO FIGUEIREDO**, que foi afastado em 2012.

Além dos benefícios garantidos através dos ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA . Na Resolução ANTT nº 3.056 /2009 a ANTT tratou também de incluir na redação do artigo 16:

“Art. 16. O curso específico para o TAC ou para o Responsável Técnico deverá ser ministrado por instituição de ensino credenciada junto às Secretarias Estaduais de Educação ou em cursos ministrados pelo Serviço Nacional de Aprendizagem em Transporte, Sistema “S”, nos quais a estrutura curricular proporcione conhecimentos, no mínimo, das matérias que compõem a ementa apresentada nos Anexos III e IV, respectivamente.”

Dispositivo **condicional** que restringia o mercado privado de oferta de Cursos Livres, haja isto que tais cursos, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) eram dispensados da necessidade de credenciamento junto as Secretarias

Estaduais de Educação. A ANTT excluiu o SENAT da regra, atribuindo-lhe vantagem competitiva em relação a possíveis concorrentes do SENAT.

O SEST/SENAT era então presidido pelo Presidente da CNT, o Senador **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE**. Questionada a ANTT, por entidades privadas, passou a responder os questionamentos através de diversos ofícios que seguem acostados no **ANEXO XXIII**. Também acostado no **ANEXO XXIII** está o Parecer nº 16-3.1.5/ 2014/ PF-ANTT/PGF/AGU relativo ao Processo nº 50500.122991/2013-41 e ainda a cópia do Ofício IDTRANSP nº 005/2014 de 14/03/2014 protocolado na ANTT sob o nº 50500.027373/2014-79,

Para emitir o Parecer nº 16-3.1.5/ 2014/ PF-ANTT/PGF, a Advocacia Geral da União precisou de alguns esclarecimentos por parte da equipe técnica da ANTT. Ao solicitar que a ANTT informasse “**quais são as demais entidades/instituições de ensino habilitadas ao fornecimento dos sempre mencionados cursos, especificando as Secretarias Estaduais de Educação que as credenciaram para tanto**”. A equipe da SUROC/ANTT respondeu “**Desconhecemos outras entidades/instituições de ensino que ministrem os cursos mencionados**”.

Os técnicos da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas SOROC, sabendo que tanto a VIVALI EDITORA bem como o IDTRANSP, ambas as empresas ministravam também os Cursos Específicos, **ainda assim mentiram** para a AGU. Não obstante a AGU fez constar do Parecer :

“ 8. No que tange ao credenciamento das " instituições de ensino" junto às Secretarias Estaduais de Educação, alega a área técnica que tal exigência encontra fundamentação na Lei n º 9.394, de 20 de dezembro de 1996, a qual " Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional". No entanto, tal informação carece de amparo legal, vez que a mencionada Lei n º 9.394, de 1996, é inaplicável à hipótese dos autos”

“ 9. Nestas condições, e tendo em vista as informações prestadas pela área técnica no despacho de fls. 165, entende esta Procuradoria-Geral que atualmente não tem respaldo legal a exigência de credenciamento dos cursos em questão, junto às Secretarias Estaduais de Educação, conforme consta do art. 16 da Resolução ANTT n º 3.056, de 2009. Tal fato evidencia a necessidade de revisão da matéria, de acordo com o poder regulamentar atribuído à ANTT, de modo a que sejam especificados requisitos de credenciamento das entidades que pretendam ministrar os sempre mencionados cursos de capacitação”

“ 10, Por fim, e no que tange à indagação acerca da possibilidade de realização de tais cursos na modalidade "à distância", cumpre registrar o conteúdo técnico da matéria, já analisada nos termos do PARECER N º 3773.1.5/2011/PF-ANIT/PGF/AGU, que assim concluiu:

9. Quanto à realização do curso na modalidade virtual, tem-se que, como a legislação inerente à matéria não especificou que teria que ser presencial, não se vislumbra óbice de natureza jurídica, desde que atenda ao que determina o art. 16 da Resolução n.º 3.056, de 2009, antes citado, inclusive quanto ao teor dos Anexos III e IV. Neste aspecto, é de se esclarecer que essa avaliação é de natureza eminentemente técnica, ou seja, é preciso avaliar tecnicamente se o curso proposto, na modalidade virtual, é capaz de oferecer satisfatoriamente a capacitação necessária ao exercício da atividade, além de atender, por óbvio, ao conteúdo previsto nos citados anexos da Resolução..”

Ignorando os Pareceres e as recomendações da AGU, a ANTT manteve inalterado o artigo 16 da Resolução n.º 3.056/2009 até sua revogação com a efetiva publicação da Resolução n.º 4.799 no Diário Oficial da União em 30/07/2015. Com relação ao credenciamento de entidades para ministrar os cursos específicos e quanto a avaliação técnica dos conteúdos dos cursos ofertados por todas as entidades ministrantes, a ANTT **omitiu-se na obrigação de fazer**.

Em 2012, a ANTT voltou a beneficiar uma entidade privada cujo Presidente era o detentor do cargo público de Senador da República, **CLÉSIO SOARES DE ANDRADE**. Foi formalizado de forma ilícita o **Acordo de Cooperação n.º 003/2012 (Processo n.º 50500.041568/2012-60)** com o SEST/SENAT, **cujo Objeto era estabelecer entre os partícipes o compromisso de conjugar esforços para a execução de atividades relacionadas a aplicação de provas eletrônicas para acesso a atividade de Transportador Autônomo de Cargas e Responsável Técnico do Transportador Rodoviário de Cargas no âmbito do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviário de Cargas, com prazo de vigência de 5 anos**. Todavia, na ocasião, a ANTT e o SEST/SENAT deixaram de apresentar o PLANO DE TRABALHO na formalização do Acordo de Cooperação Técnica n.º 003/2012, haja visto a previsão legal estatuída no § 1º do Artigo 116 da Lei n.º 8.666 de 21 de junho de 1993:

“ A celebração de convênio, acordo ou ajuste pelos órgãos ou entidades da Administração Pública depende de prévia aprovação de competente plano de trabalho proposto pela organização interessada, o qual deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:”

Com relação ao PROCESSO NP 00407.001856/2013-52, cujo interessado foi a **PROCURADORIA GERAL FEDERAL**, transcrevemos abaixo, parte do teor extraído do Parecer N.º 15/ 2013 CÂMARA PERMANENTE DE

CONVÊNIOS/DEPCONSU/PGF/AGU (Vide ANEXO XXIV) cujo assunto trata de temas relacionados a convênios e demais ajustes congêneres tratados no âmbito da Câmara Permanente de Convênios designada por meio da Portaria/PGF n.0 98, de 26 de fevereiro de 2013

“O acordo de cooperação pode ser conceituado como o instrumento jurídico formalizado entre órgãos e entidades da Administração Pública ou entre estes e entidades privadas sem fins lucrativos, com o objetivo de firmar interesse na mútua cooperação técnica, visando à execução de programas de trabalho, projeto/atividade ou evento de interesse recíproco, da qual não decorra obrigação de repasse de recursos entre os partícipes.”

A ausência de transferência de recursos financeiros é, portanto, a grande marca distintiva dos acordos de cooperação e impede a aplicação do disposto no Decreto no 6.170/2007, cujas normas se referem às transferências de recursos da União mediante convênios e contratos de repasse, sem tratar em nenhum momento acerca de ajustes que não envolvam repasse de recursos

Desse modo, ante a falta de diploma legal específico que regulamente a celebração dos acordos de cooperação, deve ser observado o disposto no art. 116, caput e § 1º, da Lei no 8.666/1993, que estabelece que:

Lei nº 8.666 de 21 de Junho de 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

Art. 116. Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos convênios, acordos, ajustes e outros instrumentos congêneres celebrados por órgãos e entidades da Administração.

§ 1o A celebração de convênio, acordo ou ajuste pelos órgãos ou entidades da Administração Pública depende de prévia aprovação de competente plano de trabalho proposto pela organização interessada, o qual deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - identificação do objeto a ser executado;

II - metas a serem atingidas;

III - etapas ou fases de execução;

IV - plano de aplicação dos recursos financeiros;

V - cronograma de desembolso;

VI - previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas;

VII - se o ajuste compreender obra ou serviço de engenharia, comprovação de que os recursos próprios para complementar a execução do objeto estão devidamente assegurados, salvo se o custo total do empreendimento recair sobre a entidade ou órgão descentralizador.”

É importante frisar que, consoante previsto no caput do dispositivo legal acima transcrito, a aplicação das disposições da Lei no 8.666/1993 não será integral, mas apenas naquilo que couber. Significa dizer que apenas as regras contratuais que forem compatíveis com a natureza jurídica dos acordos de cooperação, qual seja: convênio de natureza não financeira, é que lhe podem ser aplicáveis.

Isso requer uma análise detida do caso concreto, que deve se pautar por uma compreensão principiológica do direito. Na esteira da lição do professor Marçal Justen Filho, "os princípios basilares contidos na legislação sobre contratações administrativas deverão ser obrigatoriamente observados", ou seja, "os convênios deverão ser estabelecidos obrigatoriamente por escrito, com prazos de vigência e cláusulas que atendam às determinações legais etc. "I

Nesse sentido, entende-se que, no caso dos acordos de cooperação, o plano de trabalho de que trata o parágrafo IQ do art. 116 da Lei nº 8.666/1993 deverá contemplar somente as informações elencadas em seus incisos I, II, III e VI, isto é, a identificação do objeto a ser executado, as metas a serem atingidas, as etapas ou fases de execução e a previsão de início e fim da execução do objeto, bem assim da conclusão das etapas ou fases programadas.

Quando a Diretoria Colegiada da ANTT deliberou em 2009 pela utilização do ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA como o instrumento jurídico para a descentralização do serviço público de operacionalização das inscrições no RNTRC para a CNT e o MUBC, prevendo a utilização de prepostos, também descumpriu o Parágrafo 2º do Artigo 1º do Decreto nº 2.271 de 7 de julho de 1997 que previa:

“§ 2o – Não poderão ser objeto de execução indireta as atividades inerentes as categorias funcionais abrangidas pelo plano de cargos do órgão ou entidade salvo expressa disposição legal em contrário ou quando se tratar de cargo extinto total ou parcialmente, no âmbito do quadro geral de pessoal”

Em verdade, a Diretoria da ANTT quis fazer parecer que se tratava de operação legal e sem o repasse ou transferência de recursos financeiros entre os partícipes do Acordo, dando a entender que este fosse o melhor instrumento para garantir o Princípio da Economicidade. No entanto, o que se viu ao longo dos relatos supracitados é que o custo desta terceirização indireta e ilícita foram arcados de forma direta pelas centenas de milhares de transportadores, quer fossem transportadores autônomos ou empresas de transporte. A ANTT na **Justificativa do Plano de Trabalho** da propositura do Acordo de Cooperação Técnica nº 003/2009, declarou:

“A celebração deste Acordo de Cooperação Técnica é de grande importância no cumprimento das competências da ANTT, dada a grande abrangência territorial da Lei e da eficácia estratégica da inscrição no contexto do transporte rodoviário de cargas.

Os benefícios a sociedade oriundos da Cooperação Técnica se extraem da capacidade já instalada. A Confederação Nacional do Transporte om aproveitamento eficiente dos quadros existentes e da infraestrutura técnico-operacional disponível provendo meios eficazes quanto a garantia de observância da legislação “

Um engodo com características persuasivas, cujo propósito se tornou óbvio, **permitir, facilitar e concorrer** para o aumento de receita da CNT que soube muito bem se apropriar da situação aumentando o número de Sindicatos a ela filiados. Não cabe se falar em capilaridade da CNT pois do que se sabem a mesma, tem apenas uma Unidade física em Brasília, então, também não há que se falar também de aproveitamento eficiente dos quadros existentes. Não houve como se sustentar a declaração que trata da provisão de meios que garantissem a observância da legislação. Os fatos demonstram que isso não ocorreu na prática. Também não houve benefício a sociedade. Porque na verdade os transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, foram o alvo de diversas práticas ilegais e criminosas, sem que efetivamente a ANTT tutelasse a eles a devida proteção, dado que se tratavam de consumidores do serviço por ela delegado aos entes privados, por meio de uma ilícita terceirização.

As cobranças coercitivas, abusivas e ilegais de Contribuições Sindicais com valores arbitrados pela CNT, custeava parte das despesas dos Postos de Atendimento terceirizados e a receita era complementada pela mais variada precificação dos serviços, neles prestados.

Quando voltou a formalizar um novo Acordo de Cooperação Técnica com a CNT em 2013, nos mesmos moldes do anterior de 2009, JORGE LUIZ MACEDO BASTOS, o atual Diretor Geral da ANTT, conduzido ao cargo com o voto, do presidente da CNT (**Vide ANEXO XIX**), enquanto do efetivo exercício do cargo de Senador da República e membro da Comissão de Serviço de Infraestrutura, onde se sabatina e aprova a as indicações para a Diretoria da ANTT. O responsável legal da ANTT, deixou propositadamente de considerar as notícias divulgadas pela imprensa (**Vide ANEXO XV**), deixou de considerar as recomendações conclusivas do Parecer N° 15/ 2013 CÂMARA PERMANENTE DE CONVÊNIOS/DEPCONSU/PGF/AGU (**Vide Anexo XXIV**), quais sejam:

32. *Diante do exposto, tem-se que:*

a) o acordo de cooperação é o instrumento jurídico hábil para a formalização, entre órgãos e entidades da Administração Pública ou entre estes e entidades privadas sem fins lucrativos, de interesse na mútua cooperação técnica, visando à execução de programas de trabalho, projeto/atividade ou evento de interesse recíproco, da qual não decorra obrigação de repasse de recursos entre os partícipes;

b) a disciplina do Decreto no 6.170/2007 e da Portaria Interministerial MP/MF/CGU nQ 507/2011 não se aplica ao acordo de cooperação, incidindo apenas, no que couber, o disposto no art. 116, capute SIQ, da Lei nê 8.666/1993;

c) a celebração de acordo de cooperação deve ser precedida de adequada instrução processual, que deve necessariamente conter plano de trabalho que contemple as informações elencadas nos incisos I, II, III e VI do parágrafo IQ do art. 116 da Lei no 8.666/1993 e análise técnica prévia e consistente, referente às razões de sua propositura, de seus objetivos e de sua adequação à missão institucional dos órgãos elou entidades envolvidos, além da pertinência das suas obrigações, esclarecendo, inclusive, o motivo pelo qual a Administração deixou de atender a algum dos requisitos estabelecidos no art. 116, SIO, da Lei nQ 8.666/1993, se for o caso;

d) a entidade privada sem fins lucrativos que venha a celebrar acordo de cooperação deverá comprovar: a) o exercício, em anos anteriores, de atividades referentes ao objeto da parceria; e b) a sua qualificação técnica elou capacidade operacional para gestão do instrumento;

e) em homenagem aos princípios da impessoalidade e da moralidade administrativa, não se recomenda a celebração de acordo de cooperação técnica com entidades privadas sem fins lucrativos que: a) tenham como dirigente agente político de Poder Público ou do Ministério Público, assim como dirigente de órgão ou entidade da Administração Pública de qualquer esfera governamental, ou respectivo cônjuge ou companheiro, bem como parente em linha reta, colateral ou por afinidade, até o segundo grau; e/ou b) tenham, em suas relações anteriores com a Administração Pública Federal Direta ou Indireta, incorrido em pelo menos uma das seguintes condutas: 1) omissão no dever de prestar contas; 2) descumprimento injustificado do objeto de convênios, contratos de repasse ou termos de parceria; 3) desvio de finalidade na aplicação de recursos públicos; 4) dano ao Erário; e 5) prática de outros atos ilícitos na execução de convênios, contratos de repasse ou termos de parceria;

f) nas situações em que se verifique a possibilidade de que mais de uma entidade sem fins lucrativos possa executar o objeto do acordo de cooperação que a Administração pretenda celebrar, é recomendável que seja realizado prévio chamamento público ou credenciamento;

g) *o acordo de cooperação deverá ser submetido à prévia apreciação dos órgãos jurídicos que atuam junto às entidades e/ou órgãos envolvidos, conforme previsto no art. 11, V, da Lei Complementar nº 73/1993 c/c o art. 10, SIO, da Lei nº 10.480/2002 e no parágrafo único do art. 38 c/c o caput do art. 116, ambos da Lei 8.666/1993;*

h) *observada a legislação específica, o prazo de vigência do acordo de cooperação deverá ser estipulado conforme a natureza e a complexidade do objeto, as metas estabelecidas e o tempo necessário para sua execução, não se admitindo a fixação de prazos desproporcionais ou irrazoáveis;*

i) *é possível a prorrogação do prazo de vigência do acordo de cooperação além dos limites temporais estabelecidos nos incisos do aludido art. 57 da Lei nº 8.666/1993, desde que haja prévia análise da efetividade no cumprimento do objeto do acordo de cooperação, bem como do cumprimento das metas estabelecidas no plano de trabalho; e*

j) *caso venha a ser verificada a necessidade de repasse de recursos entre os partícipes, como forma de conferir efetividade ao acordo de cooperação anteriormente firmado, deverá ser celebrado instrumento específico para tanto, observando-se todos os requisitos legais para a transferência dos recursos.”*

Ao celebrar os ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA com o MUBC, CNT e SEST/SENAT entre 2009 e 2013, a ANTT **deixou de observar aos princípios da legalidade, impessoalidade e da moralidade administrativa**, além disso, deixou de atender aos diversos dispositivos legais. No que tange ao Código de Defesa do Consumidor (CDC), destacam-se os artigos 4º, II (melhoria dos serviços públicos como princípio da Política Nacional das Relações de Consumo), 6º, X (prestação adequada dos serviços públicos como direito dos consumidores), e 22 (obrigação do Estado e de seus delegatários pela prestação de serviços adequados).

Em 2014, A Diretoria Colegiada da ANTT tornou a utilizar-se da prática do **abuso de autoridade**, quando, publicando a Deliberação nº 11 de 24 de janeiro de 2014 (**Vide Anexo XVIII**), com base no Voto Vista DCN - 001, de 22 de janeiro de 2014, e no que consta do Processo nº 50500.138559/2013-71, deliberou:

Art. 3º Em decorrência das inconformidades encontradas no sistema de cadastramento do Transportador Rodoviário de Cargas, a ANTT somente celebrará novos Acordos de Cooperação Técnica, que tenham como escopo a execução de atividades de inscrição e manutenção de transportadores no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, com associações sindicais de grau superior, definidas no art. 533 da Consolidação das Leis do Trabalho - CL T, representantes

do setor de transporte rodoviário de bens ou cargas, com Registro Sindical no Ministério do Trabalho e Emprego, MTE.

S 1^o Os sindicatos regularmente inscritos no Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, representantes da categoria submetida ao RNTRC, serão pontos de atendimento, podendo, excepcionalmente, serem autorizados sindicatos que estejam com processo de registro sindical em andamento perante o MTE, se, no Município sede deste sindicato em constituição, não houver outro ponto de atendimento.

S 2^o Para ser aceito como ponto de atendimento, o Sindicato definido no S 1^o deste artigo deverá ser credenciado pela Entidade Superior correspondente à sua base territorial.

Ao restringir a formalização dos novos Acordos de Cooperação Técnica, (ACT's) que tenham como escopo a execução de atividades de inscrição e manutenção de transportadores no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, com associações sindicais de grau superior (Federações e Confederações) combinada com a a condicional de que para ser aceito como ponto de atendimento, o Sindicato definido no parágrafo 1^o deste artigo deverá ser credenciado pela Entidade Superior, a **ANTT concorreu para ferir de morte, o Princípio Constitucional da liberdade de Associação.** A partir daquela deliberação as associações sindicais foram compulsoriamente obrigadas a se filiarem a uma Federação ou Confederação. No **ANEXO XXV**, quando da análise da relação de postos conveniados para a inscrição de transportadores Autonomos de Cargas (TAC) verifica-se que todos os sindicatos estão vinculados a uma Federação ou Confederação. Daí os números das receitas auferidas de contribuições sindicais, conforme observado nas planilhas acima relacionadas. Abaixo descrevemos o quadro dos atuais ACT's formalizados, segundo informação requerida e atendida pela ANTT.

PROCESO	PARTÍCIPE	ACT	ASSINATURA	PUB D.O.U
50500.101163/2013-79	CNT	004/2013	16/08/2013	20/08/2013
50500.015244/2014-38	FENACAM-TAC	001/2014	20/05/2014	28/05/2014
50500.015243/2014-93	FECONE-TAC	002/2014	26/05/2014	28/05/2014
50500.015242/2014-49	FETRABENS-TAC	003/2014	26/05/2014	28/05/2014
50500.029866/2014-43	FECAM - RS-TAC	005/2014	13/06/2014	17/06/2014
50500.050725/2014-90	FETAC-MISTA	006/2014	13/06/2014	10/07/2014
50500.065556/2014-92	FETRASNPORTESETC	008/2014	02/09/2014	03/09/2014
50500.067197/2014-16	FETCEMG-ETC	010/2014	09/09/2014	11/09/2014
50500.068110/2014-10	FETRAMAZ-ETC	011/2014	04/09/2014	24/09/2014
50500.066475/2014-18	FETRANSPAR-ETC	012/2014	01/10/2014	06/10/2014
50500.109200/2014-78	FETRACAN-ETC	013/2014	06/10/2014	08/10/2014
50500.080626/2014-32	FENATAC-ETC	014/2014	09/10/2014	13/10/2014
50500.066283/2014-01	FETCESP-ETC	015/2014	09/10/2014	14/10/2014

50500.089227/2014-37	FETRAMIG-TAC	016/2014	22/10/2014	23/10/2014
50500.066281/2014-12	FETRANSUL-ETC	017/2014	29/10/2014	31/10/2014
50500.070276/2014-04	FETRANCESC-ETC	020/2014	12/12/2014	15/12/2014
50500.287682/2014-04	CNTA	002/2015	27/04/2015	29/04/2015
50500.225398/2015-17	FECAM-SC-TAC	004/2015	16/10/2015	19/10/2015

Em 01 de agosto de 2014 foi publicada a LEI Nº 13.019, DE 31 DE JULHO DE 2014 (**Vide ANEXO XXVI**) .que estabelecia o regime jurídico das parcerias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil ,em regime de mútua cooperação, para a consecução de finalidades de interesse público e recíproco, mediante a execução de atividades ou de projetos previamente estabelecidos em planos de trabalho inseridos em termos de colaboração, em termos de fomento ou em acordos de cooperação; define diretrizes para a política de fomento, de colaboração e de cooperação com organizações da sociedade civil; e altera as Leis nos 8.429, de 2 de junho de 1992, e 9.790, de 23 de março de 1999. (Redação dada pela Lei nº 13.204, de 2015)

E embora esta lei só tenha entrado em vigor a partir de janeiro de 2016, dado que suas implicações exigiam adaptação dos partícipes quanto aos ditames ali previstos, a ANTT formalizou termos aditivos de todos os ACT's acima planilhados, sem considerar e observar mais uma vez os princípios da LEGALIDADE, RAZOABILIDADE, ISONOMIA, IMPESSOALIDADE e da MORALIDADE ADMINISTRATIVA. É desconhecido que a ANTT tenha promovido Audiência Pública e Chamamento Público que subsidiasse posterior credenciamento de entidades privadas norteando-se nos ditames da Lei nº 13.019 publicada em 01 de agosto de 2014. Pelo contrário, em 2016 om a lei **já em vigor**, a Diretoria Colegiada da ANTT publicou no D.O.U de 21/07/2016 a Deliberação Nº 186, de 14 de julho de 2016 (**Vide ANEXO XVIII - B**) mantendo a exclusividade das novas formalizações de ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA tão somente com as Associações Sindicais de grau superior. Numa verdadeira declaração de **ABUSO DE AUTORIDADE** e desta feita **com total descaso ao Princípio da Legalidade.**

Em 2015 , mais uma vez demonstrando o comprometimento que sua Diretoria Colegiada tem com CLÉSIO SOARES DE ANDRADE e com as entidades por ele presididas, a ANTT através da Publicação da Deliberação nº 293/2015 (**Vide ANEXO XXX**) que objetivamente **aprovava a celebração do Primeiro Termo Aditivo ao Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2012**, celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e o SEST SENAT e que atribua exclusividade ao mesmo, sob a justificativa da ampla capilaridade, da

infraestrutura disponível, de sua função social e do Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2012, a aplicação das provas eletrônicas de conhecimento.

Considerando a ilicitude com que se deu a formalização do **Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2012** (Vide ANEXO XXVII) e considerando a ilegalidade da Diretoria Colegiada da ANTT **ao publicar uma Decisão Deliberativa e fazendo acostar no Termo Aditivo o PLANO DE TRABALHO que não havia sido apresentado em 2012, tentando assim legalizar o ACORDO formalizado em 2012,** o IDTRANSP administrativamente usando da prerrogativa estabelecida no regulamento da ANTT, aprovado pelo DECRETO PRESIDENCIAL nº 4.130 de 13 de fevereiro de 2002, que estabelece:

“Art. 32. As iniciativas de projetos de lei, alterações de normas administrativas e decisões da Diretoria para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública com os objetivos de:

§ 4º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos da ANTT, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento próprio.”

Protocolou, em **28 de outubro de 2015**, na sede da ANTT em Brasília, pessoalmente por seu representante legal, a denúncia e o requerimento através do Ofício IDTRANSP 0025/2015 e mais 8 anexos (Vide ANEXO XXVIII), autuado sob nº de **Processo nº 50500.340219/201-71**, endereçadas a CORREGEDORIA, AUDITORIA, PROCURADORIA GERAL FEDERAL JUNTO A ANT E DIRETORIA COLEGIADA DA ANTT. Até hoje, transcorridos mais de 2 anos, nenhuma das supracitadas Unidades Administrativas se manifestou sobre as gravíssimas denúncias e sobre o recurso que solicitava anulação do **Acordo de Cooperação Técnica nº 03/2012 e da Deliberação nº 293/2015 de 08 de outubro de 2015.**

A ANTT, simplesmente omitiu-se, através de sua Diretoria Colegiada, no tocante ao requerimento de nulidade dos atos administrativos ilegalmente formalizados. Os demais órgãos da ANTT **declinaram da obrigação de fazer** quanto as suas responsabilidades institucionais, e obviamente sob o comando da Diretoria Colegiada da ANTT.

Procedendo dessa forma incorreram no descumprimento dos comandos legais estabelecidos na **LEI Nº 9.784 , DE 29 DE JANEIRO DE 1999.que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas básicas sobre o processo administrativo no âmbito da Administração Federal direta e indireta, visando, em especial, à proteção dos direitos dos administrados e ao melhor cumprimento dos fins da Administração.

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

I - ser tratado com respeito pelas autoridades e servidores, que deverão facilitar o exercício de seus direitos e o cumprimento de suas obrigações;

II - ter ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessado, ter vista dos autos, obter cópias de documentos neles contidos e conhecer as decisões proferidas;

Art. 11. A competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação e avocação legalmente admitidos.

Art. 48. A Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

Não atendido o requerimento administrativo de solicitação quanto a nulidade do ACORDO DE COOPERAÇÃO TECNICA Nº 003/2012 e nem da Deliberação nº 293/2015, não restou ao IDTRANSP outra alternativa senão a judicialização do processo de nulidade dos atos ilegais.

Tanto o juizado de 1º grau em Sergipe (**Processo nº 0802777-32.2015.4.05.8500**), quanto os Desembargadores da 2ª instância no TRF-5 em Recife, sentenciaram pela nulidade dos atos e em desfavor da ANTT, Mas ainda assim **descumprindo as decisões judiciais de 1ª e 2ª instâncias** (Vide ANEXO XXXI), a ANTT e sua Diretoria Colegiada continuou mantendo a vigência do ACORDO DE COOPERAÇÃO TECNICA Nº 003/2012 estabelecido com o SEST/SENAT tanto como os sucedâneos atos decorrentes da Deliberação de Diretoria nº 293/2015. **A insistência na manutenção da referida ilegalidade permite, favorece e concorre** para que **o SEST/SENAT obtenha vantagem competitiva em relação aos concorrentes que também ofertam cursos específicos**, dado que com a exclusividade de aplicação da

prova eletrônica, garantida pela ANTT, o SEST/SENAT passou a ofertar Cursos TAC e de RT, na modalidade on line, gratuitamente, porém com a cobrança de R\$ 50,00 por prova eletrônica aplicada aos que não são contribuintes dele (SEST/SENAT), o que é o caso da grande maioria de transportadores autônomos de cargas. (**Vide ANEXO XXIX**).

No Manual de Orientações para entidades conveniadas, versão 1.4, de 2 de novembro de 2017 referente ao cadastramento e recadastramento da Resolução ANTT nº 4.799/2015 é possível verificar, **como a ANTT não cumpre os Princípios da Impessoalidade e da Isonomia, quando o assunto é do interesse do SEST / SENAT, em detrimento de outras entidades (Vide ANEXO XXXIII)**

“1.3.1. Cadastramento e Recadastramento

e) Curso ou Experiência para Responsável Técnico e TAC

Caso o Responsável Técnico ou o TAC já esteja cadastrado no sistema, não há necessidade de comprovação de aprovação em curso específico.

O sistema fará a consulta na base de dados do SEST/SENAT para saber se o Responsável Técnico ou TAC foi aprovado na prova do SEST/SENAT. Nos casos de não encontrar a informação na base de dados do SEST/SENAT, o Responsável Técnico ou TAC não poderá ser cadastrado.

Temporariamente, por força de liminar concedida será admitida a comprovação de experiência dos transportadores que concluíram curso específico ministrado pelas empresas VIVALI – EDITORA ELETRÔNICA LTDA, ESTRADA FÁCIL ESCOLA E EDITORA ELETRÔNICA e Instituto de Desenvolvimento, Legalização e Qualificação Profissional dos Sistema de Trânsito, Transporte Rodoviário de Cargas e de Passageiros – IDTRANSP.

Tanto as aprovações na prova eletrônica quanto as conclusões dos cursos deverão ser verificadas no sistema da ANTT que receberá as informações diretamente das escolas.”

Ainda em 2015, A Diretoria Colegiada da ANTT, pós publicação da Deliberação nº 11 de 2014 que garantiu a exclusividade da terceirização do serviço de Inscrição no RNTRC a CNT e á CNTA e as Federações e Sindicatos a elas filiados, fez publicar na edição no D.O.U de nº 144 , quarta-feira, 30 de julho de 2015 (**Vide ANEXO XXXII**) a Resolução ANTT nº 4.799 de 27/07/2015, **mais conhecida como a Resolução do Recadastramento**

Quando pensávamos que se trataria de uma Resolução com o propósito de equilibrar a relação entre o prestador de serviço (ANTT) e o cliente usuário desses serviços, in casu, os transportadores de todo o Brasil, a Diretoria Colegiada da ANTT voltou a demonstrar que suas últimas decisões, em se tratando de transporte terrestre rodoviário de cargas, tem como primeiro compromisso atender as demandas das Associações Sindicais que se intitulam representativas das categorias dos transportadores. A realidade das Associações Sindicais de transportadores autônomos criadas em sua maioria pós Resolução ANTT nº 3.056 / 2009, é que não tem sequer filiados que contribuam espontaneamente para estas associações, porque em sua grande maioria foram criadas para receber as Contribuições Obrigatórias das contribuições sindicais e as taxas cobradas na precificação dos serviços de Inscrição no RNTRC.

A resolução ANTT nº 4.799 publicada em 30 de julho de 2015 fez prever dentre outras diretrizes que:

Dos veículos automotores de carga e implementos rodoviários

Art. 13. Os veículos automotores de carga e os implementos rodoviários devem ser cadastrados na frota do transportador inscrito no RNTRC.

§ 1º O TAC deverá cadastrar cada Combinação de Veículo de Carga-CVC, formada por um único veículo automotor de carga e até três implementos rodoviários, conforme regulamentado pelo CONTRAN e seguindo o disposto na alínea “e”, inciso I do art. 6º, desta Resolução.

Dessa forma, os transportadores, que teoricamente eram isentos de taxas e emolumentos passaram, pós resolução nº 4.799/2015, a serem obrigados a pagar R\$ 135,00 por veículo automotor e cada implemento rodoviário. E desta feita, já com a CNTA- Confederação Nacional dos Transportadores Autonomos, a todo vapor, passaram ambas as Associações Sindicais de grau superior, CNT e CNTA, a serem as grandes beneficiárias dos Acordos de Cooperação Técnica sem repasse de recursos financeiros, na verdade. o **MODUS OPERANDI caracterizador da facilitação e permissão da ANTT** para que os transportadores rodoviários de cargas de todo o Brasil, pessoas físicas e jurídicas, fossem verdadeiramente extorquidos para ter direito e acesso aquilo que a Constituição Federal lhes garante que é o livre acesso ao trabalho e as condições de vida digna e sustento de suas respectivas famílias.

A partir da Resolução ANTT nº 4.799/2015, houve uma mudança de cenário. O MUBC - Movimento União Brasil Caminhoneiro perdeu força política, dado que liderou movimento de paralização de caminhoneiros pelo Brasil. Daí teve seu Acordo de Cooperação Técnica, rescindido ou não renovado em detrimento

da publicação da Deliberação nº 11 de 24 de janeiro de 2014 (**Vide Anexo XVIII**). Com a saída de cena do MUBC, o presidente do do Sindicam RJ, também presidente do MUBC, NÉLIO BOTELHO, conduziu um processo de migração dos sindicatos filiados ao MUBC para a tutela da FENACAM presidida por DIUMAR BUENO. Só para lembrar a CNTA na sua constituição em 2012 agregava, 03 Federações. FENACAM, presidida por DIUMAR BUENO, também presidente do SINDICAM- PR, FETRABENS SP, presidida por NORIVAL DE ALMEIDA SILVA que também presidia o SINDICAM-SP e a FECONE do Nordeste. A Saída do MUBC fortaleceu a FENACAM e consequentemente a CNTA.

Em 25/08/2015 apenas 25 dias após publicação da Resolução ANTT nº 4.799, a CNTA promovia, em Brasília - DF. o ENCONTRO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTONÓMOS (**Vide vídeos ANEXO XXXV**), ocasião em que apresentou a GUEP SOLUÇÕES CORPORATIVAS S/A, uma empresa om Capital Social de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), como parceira na implantação do Sistema que espelhando o Sistema RN3 da ANTT faria todos os cadastros e recadastramentos efetivados pelas Federações e Sindicatos vinculados a CNTA. Ressalve-se que é desconhecido que tanto a CNT quanto a CNTA tenham promovido Licitação prévia para formalizar as parcerias com as respectivas empresas (**Vide ANEXO XXXVI**), a exemplo do que acontecera antes com o SICAT da DBTRANS S/A, conforme já demonstrado acima.

Questionada pelo IDTRANSP em 18/11/2015 a respeito dessa situação, através do e-SIC processo nº 50650003381201597 (**Vide ANEXO XXXVI - E**) a ANTT de forma omissiva transferiu a responsabilidade para as entidades com ela CONVENIADAS:

“É de responsabilidade das entidades conveniadas providenciar, junto a fornecedores no mercado, e em livre concorrência, os sistemas que serão utilizados na integração com o Webservice da ANTT, desde que atendidas as especificações técnicas constantes dos documentos “Requisitos de Sistema” e “Manual de Integração” A ANTT não credencia as empresas fornecedoras dos sistemas de interface utilizados pelas entidades cooperadas
“

O detalhe para o qual se chama a atenção é que o MANUAL DE ORIENTAÇÕES PARA ENTIDADES CONVENIADAS - CADASTRAMENTO E RECADASTRAMENTO DO RNTRC Resolução ANTT nº 4.799/2015, VERSÃO 1.0 (**Vide ANEXO XXXVII**), foi publicado somente em 13 de outubro de 2015 , mas no entanto a apresentação do Sistema GUEP ocorreu em 25 de agosto de 2015, conforme acima demonstrado. **Desses**

fatos decorrem a falta de IMPESSOALIDADE da ANTT quando o assunto é Associações Sindicais.

A partir da introdução dessas 2 empresas, em regime de parceria ou contrato com CNT e CNTA, a ANTT permitiu uma precificação dos serviços de Inscrição no RNTRC efetuado pelas convenientes, tanto que passou a exigir dos postos de atendimento conveniados o preenchimento de documento em que fossem estabelecidos os respectivos preços dos serviços (**Vide ANEXO XXXVIII**). Segundo informações dos Sindicatos, as entidades de grau superior estabeleceram um valor de R\$ 135,00 para efeito de cadastramento ou recadastramento (**Vide 1º Balanço do RNTRC - CNTA 2016 no Anexo XXXV - G**), mas esta precificação também estendida à outros serviços

Considerando que existiam em 31/12/2015, conforme explicitado na tabela abaixo (**Vide ANEXO XXXIX**) realizando uma projeção simples das RECEITAS alavancadas com essa prestação de serviço no RECADASTRAMENTO de 2016, poderiam resultar em:

ANO 2015 - DADOS RELATIVOS A 31/12/2015

Tipo de Transportador	Número de Registros	Número de Veículos
TAC	918.391	1.068.092
ETC	187.784	1.252.811
CTC	436	18.800
TOTAL	1.106.611	2.339;703

$2.339.703 \times R\$ 135,00 = R\$ 315.859.905,00$, considerando ainda os mais de 125.000 cadastros novos no RNTRC que resultariam em mais ou menos R\$ 16.875.000,00 é possível projetar uma receita total em 2016 de R\$ 332.734.905,00 (Trezentos e trinta e dois milhões, setecentos e trinta e quatro mil e novecentos e cinco reais). E nesses valores não estão incluídos os valores do CHIP ELETRÔNICO e nem da CONTRIBUIÇÃO SINDICAL

Segundo os Sindicatos a distribuição de tais receitas era efetuada da seguinte maneira, dos R\$ 135,00 cobrados:

R\$ 55,00 ficam om a GUEP ou a EvO, dependendo da Confederação parceira, correspondente a 40,14% do total

R\$ 50,00 ficam com o SINDICATO, correspondente a 37,04% do total

R\$ 20,00 ficam com a FEDERAÇÃO; correspondente a 14,82% do total

R\$ 10,00 ficam com a CONFEDERAÇÃO correspondente a 7,40% do total

Considerando a projeção de receita para 2016 foi de R\$ 332.734.905,00 (Trezentos e trinta e dois milhões, setecentos e trinta e quatro mil e novecentos e cinco reais),, efetivamente arrecadada a distribuição seria então:

GUEP e EvO = R\$ 135.556.200,29

SINDICATOS = R\$ 123.245.008,81

FEDERAÇÕES = R\$ 49.311.312,92

CNT e CNTA = R\$ 24.622.382,98

Um excelente negócio para as empresas GUEP e EVO, que com, respectivamente, Capital Social de R\$ 50.000,0 e R\$ 400.000,00 e sem ter participado de qualquer Processo Licitatório tiveram proporcionadas pela CNT, CNTA e ANTT a oportunidade do grande sonho de qualquer empresa que atue no mercado brasileiro. Quanto aos Sindicatos, Federações e as 2 Confederações, ganharam, além da patrocinada cobrança ilegal da Contribuição Sindical uma fonte de receita extra também garantida pela ANTT.

No que diz respeito a **conduta da ANTT em relação aos seus atos decisórios e a Avaliação do Impacto Regulatório** da qual deveriam ser precedidos tais atos, o Tribunal de Contas da União - TCU manifestou-se no ACÓRDÃO Nº 240/2015 – TCU – Plenário, Processo nº TC 031.996/2013-2, Sessão Ordinária de 11/02/2015 (Vide ANEXO XL)

“9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos que tratam de relatório de auditoria operacional que teve por objetivo avaliar a governança da regulação nos setores de energia, comunicações e transportes, por meio das agências reguladoras de infraestrutura.

Acordam os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Aviação Civil, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Agência Nacional de Telecomunicações e Agência Nacional de Energia Elétrica, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno TCU, que adotem

:

9.1.1. as boas práticas referentes a Análise de Impacto Regulatório (AIR) recomendadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE);

9.1.2. medidas com vistas a gerenciar seus riscos institucionais, por meio do desenvolvimento de uma política de gestão de risco;

9.2. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Agência Nacional de Telecomunicações e Agência Nacional de Energia Elétrica, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno TCU, que elaborem seus planos estratégicos e estabeleçam em normativos regras que orientem o processo de implementação, acompanhamento e revisão da estratégia organizacional, assim como o estabelecimento dos responsáveis por cada etapa;

9.3. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres, Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Agência Nacional de Aviação Civil e Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno TCU, que envidem esforços para que, de um lado, todos os elementos característicos da tomada de decisão transparente sejam implementados e, por outro lado, os sítios eletrônicos se apresentem de forma mais amigável e com usabilidade melhor, permitindo, assim, fácil interação com essas informações;

9.4. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres e à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno TCU, que estabeleçam, em normativo, prazo máximo razoável para

Do Relatório de Auditoria Operacional, relator Raimundo Carreiro, de 11 de fevereiro de 2015, mesmo nº de processo, que subsidiou o Acórdão do TCU, supra, se extrai e se destaca de achados no Relatório:

43. Auditorias realizadas anteriormente pelo TCU levantaram falhas generalizadas, como: ausência ou má fiscalização dos contratos; procedimentos internos morosos e ineficientes; não aplicação de sanções e baixo percentual de recebimento das multas aplicadas; obscuridade na tomada de decisões por falta de transparência e de fundamentação técnica robusta; e não enfrentamento de questões setoriais relevantes ao interesse público.

45. Com base nesse quadro, é possível afirmar que a governança das agências era incipiente. Contudo, uma boa governança, em linha com padrões internacionais, é essencial para impulsionar o desenvolvimento econômico e o bem-estar dos consumidores, incentivando a abertura do mercado, a inovação e a concorrência, além de facilitar a atração de capitais estrangeiros (OCDE, 2011).

3.1.3. Política de Conflito de Interesses

93. O gerenciamento do conflito de interesses é uma questão de extrema relevância para se avaliar a governança regulatória, relacionando-se diretamente com a autonomia decisória das agências reguladoras.

94. De acordo com a OCDE (2013), o conflito de interesses pode ser definido como um conflito entre as obrigações legais – dentre as quais a busca do interesse público – e os interesses privados de um agente público, quando esses interesses privados podem influenciar indevidamente o desempenho de suas competências e responsabilidades.

95. Essa questão tem ganhado relevo pelo aumento da mobilidade de pessoas entre a iniciativa privada (e terceiro setor) e o serviço público e pelo estreitamento do relacionamento entre esses setores, situação que pode desencadear interações prejudiciais ao interesse público (OCDE, 2010).

157. Em relação à ANTT, houve pouca ou nenhuma evolução, desde o Acórdão 2.261/2011. Em resposta à diligência encaminhada acerca do estabelecimento de prazo razoável à expedição do relatório de contribuições às audiências e consultas públicas, a agência respondeu que a norma se encontra em revisão (há mais de dois anos e meio) tendo em vista tratar-se de “extenso trabalho”. Em manifestação prévia a este relatório, a ANTT considerou observar todos os requisitos relativos à transparência

e comunicação de seus processos decisórios, argumentando tratar-se de regulação ampla e complexa.

158. Não se percebem razões de a regulação de transportes terrestres ser mais complexa e ampla do que a dos demais setores auditados e nada obsta que seja empreendido esforço por parte dos gestores para que maiores níveis de transparência e de governança da gestão regulatória sejam implementados. De fato, isso evidencia a pouca preocupação por parte da instituição em promover a questão da transparência nos moldes salientados anteriormente. Além disso, o acesso às informações geradas que tenha interesse qualquer cidadão fica prejudicado na medida em que o sítio eletrônico da ANTT foi considerado pouco amigável e de difícil navegação.

159. Dessa forma, de maneira geral, pode-se afirmar que o tratamento dado à divulgação do processo decisório das agências, embora tenha evoluído, continua desigual entre elas, apresentando diversos graus de maturidade. Do lado negativo destacam-se ANTT e ANP e, do lado positivo, Anatel e Aneel.

160. Portanto, propõe-se recomendar à ANTT, Antaq, Anac e ANP, com fulcro no art. 250, inciso III, do Regimento Interno TCU, que envidem esforços para que, de um lado, todos os elementos característicos da tomada de decisão transparente sejam implementados e, por outro lado, os sítios eletrônicos se apresentem de forma mais amigável e com usabilidade melhor, permitindo, assim, fácil interação com essas informações.

2.4 Análise de Impacto Regulatório

164. A Análise de Impacto Regulatório (AIR) é uma metodologia que intenta aprimorar as intervenções das agências sobre os setores regulados que afetam agentes privados e a sociedade, que estão insertas no poder normativo de expedir atos que impõem deveres e restringem direitos. Esse aprimoramento se dá pela promoção da transparência, da accountability e do rigor técnico das regulamentações propostas. A procedimentalização e a participação dos interessados afetados pela política regulatória promovidos pela AIR democratiza e legitima a atuação regulatória.

165. A AIR busca garantir que a regulação proposta será tão eficiente quanto possível no sentido de alcançar a política pública objeto da regulação, ao menor custo total para o conjunto da sociedade, garantindo que a regulação só pode ser imposta caso os benefícios totais sejam maiores que os custos totais.

184. Por fim, a ANTT afirma ter iniciado os estudos sobre alternativas de implementação da AIR em 2009, quando foi desenvolvido o Formulário de Análise Preliminar de Impacto Regulatório (FAPIR), o qual é de preenchimento obrigatório. Ocorre que, até a data de conclusão deste relatório, a ferramenta foi utilizada como auxílio somente em decisões não regulatórias e a obrigatoriedade de uso não consta de resolução ou do próprio regimento interno da agência, a exemplo das demais agências citadas. Do lado positivo tem-se que a agência participa dos treinamentos do PRO-REG sobre a ferramenta.”

Mesmo depois do Acórdão e Recomendações da Fiscalização do TCU, em fevereiro de 2015, somente em março de 2016 a Diretoria Colegiada da ANTT expediu, em 23 de março de 2016, a Deliberação de Diretoria nº 85, dispondo sobre a Análise de Impacto Regulatório(AIR) a ser realizada no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres e embora afirme ter publicado este ato no D.O.U. de 23/03/2016, na página de seu Sítio Eletrônico, a ANTT não efetivou essa publicação conforme demonstrado na documentação do **ANEXO XLI**

De diversas formas, desde sua criação em 2012, o IDTRANSP tentou intervir de maneira a resguardar os direitos de centenas de milhares de transportadores autônomos de todo território nacional, mas como demonstrado acima a Diretoria Colegiada da ANTT vem descumprindo o estabelecido no Decreto que regulamentou a Lei nº 10.233/2001 quando estabelece:

Art. 30. O processo decisório da ANTT obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Em ofício de nº 020/2012 (**Vide ANEXO XLII**) , de 16 de outubro, protocolado sob o nº 505000103795/2012-96, o IDTRANSP apresentou ao Diretor Geral da ANTT o “Programa de Aprendizagem de Assistente de Logística em Transporte Rodoviário de Cargas”, buscando integrar a ANTT, o Ministério Público do Trabalho, os Municípios, Cooperativas, Empresas de Transporte e o IDTRANSP, num esforço conjunto que resultaria em melhoria na eficiência do atendimento aos transportadores quando do registro no RNTRC, geração de emprego e renda para jovens em situação de vulnerabilidade social, maior economicidade, dentro da legalidade e com transparência, mas a resposta que recebeu da ANTT através do Ofício nº 130/2012/GEROC/SUCAR, de 19 de novembro de 2012, afirmava taxativamente (**Vide ANEXO XLIII**) :

“ No caso específico do Registro Nacional de Transportadores Rodoviário de Cargas-RNTRC, no momento, os projetos estão limitados as filiadas da Confederação Nacional de Transporte CNT, mas novas parcerias estão sendo estudadas para ampliar a rede de estudos.”

Ao nosso ver os ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA formalizados pela ANTT tem funcionado como **ACORDOS DE COOPERAÇÃO CRIMINOSA**, pois a **ANTT tem através da formalização desses**

instrumentos permitido, autorizado e concorrido para o cometimento de crimes das mais diversas origens e dos quais as maiores vítimas são justamente os principais CONSUMIDORES (transportadores rodoviários de cargas) de tais serviços outorgados a ANTT pela legislação vigente no país.

Em qualquer planejamento estratégico faz-se mister que as empresas, públicas ou privadas, façam constar a declaração consciente de qual e para qual clientela se pretende empreender esforços para atender. A Diretoria Colegiada da ANTT deixou patenteado isso de forma bem clara na página 101 do seu RELATÓRIO DE CONTAS ANUAIS DE 2014, e isso demonstra e revela uma cultura que caracteriza sua vulnerabilidade as ingerências de ordem política, como demonstrado no relato de fatos acima.

a) Relacionamento com os Principais Clientes

A ANTT tem como principais clientes, os seguintes:

- *Sociedade/Usuários de serviços/Representantes de Classe;*
- *Setor regulado; • Outros órgãos de fiscalização;*
- *Órgãos de controle externos;*
- *Ministério dos Transportes/Fazenda/Planejamento/Cidades/Casa Civil;*
- *Outros organismos públicos (EPL, DNIT, ANTAQ, VALEC, IBAMA);*
- *Líderes políticos;*
- *ANTT (todas as unidades organizacionais);*
- *Instituições conveniadas (públicas, privadas e de economia mista);*
- *Instituições Acadêmicas;*
- *Governos do Distrito Federal e Goiás.*

Não obstante todos os fatos acima já elencados , agora em 2017, a Diretoria Colegiada da ANTT, fundamentada também no que constava do Processo nº 50500.153901/2016-14 com origem na Superintendencia de Transporte Multimodal de Cargas - SUROC, publicou a **Deliberação nº 285, de 6 de setembro de 2017**, que objetivava submeter à Consulta Pública, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Termo de Credenciamento, para realização de Chamamento Público para credenciamento de entidades responsáveis pela aplicação da prova eletrônica de conhecimentos, com emissão de certificado, para comprovação da aprovação em curso específico de Transportador Autônomo de Cargas-TAC e/ou Responsável Técnico-RT, conforme previsto na Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015.

Ocorre que na Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, se estabelece:

Seção V
Dos cursos específicos

Art. 16. O curso específico para o TAC ou para o Responsável Técnico deverá ser ministrado considerando a estrutura curricular mínima das matérias que compõem a ementa a ser publicada pela ANTT.

§ 1º Considerar-se-á aprovado o aluno que obtiver aproveitamento superior a sessenta por cento da nota máxima em prova de conhecimento.

§ 2º Considerar-se-á equivalente à aprovação em curso específico, a aprovação em exame constituído de prova convencional ou eletrônica, na forma estabelecida pela ANTT, sobre o conteúdo programático definido, devendo obter, no mínimo, sessenta por cento de aproveitamento na prova.

Portanto na Resolução ANTT nº 4.799/2015 a prova eletrônica não é o único meio estabelecido como comprovação de aprovação em curso específico. A questão da prova eletrônica, sequer foi discutida com o maior interessado na questão que é o transportador autônomo e o Responsável Técnico das empresas de transporte rodoviário de cargas. Não há previsão legal na Lei nº 11.442/2007 que regula a atividade do Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas. Quem promoveu uma tentativa de torná-la obrigatória foi a própria Diretoria Colegiada da ANTT, quando fez publicar a **Deliberação de Diretoria nº 293/2015**, cuja Decisão prolatada em sentenças dos Juizados Federais de 1ª e 2ª Instâncias da Justiça Federal, já determinou seja anulada.

Ao impor aos transportadores autônomos e responsáveis técnicos de empresas de transporte de cargas **que se submetam a uma prova eletrônica de avaliação de conhecimento** em cursos específicos, que ela deveria avaliar mas se omitiu a fazer, **a ANTT restringe e condiciona o direito constitucional ao exercício da livre iniciativa e do acesso ao trabalho para a garantia de sustento e uma vida digna**

E possível identificar na minuta do Edital do Chamamento Público (**Vide ANEXO XLIV**)que ela é toda direcionada para se enquadrar nas características elencadas pelo SEST/SENAT quando apresentou o Plano de Trabalho para formalização do 1º Termo Aditivo do Convênio nº 03/2012, que de forma ilegal, havia sido formalizado sem o Plano de Trabalho, e para tentativa de legalização do qual a Diretoria Colegiada da ANTT fez publicar a Deliberação nº 293/2015, conforme já demonstrado acima. Até o valor delimitado pela ANTT na minuta do Edital é o mesmo R\$ 50,00 (Cinquenta reais) valor que o SEST/SENAT continua cobrando até a presente data por prova eletrônica

aplicada em suas Unidades, já que a ANTT descumpre as sentenças judiciais de 1ª e 2ª Instancias do Juizado Federal, favorecendo ao SEST/SENAT, presidido por CLESIO ANDRADE

Espelhando os argumentos da Advocacia Geral da União - AGU, (**Vide ANEXO XLV**) no PARECER/ANTT/PRG/FMX/Nº 0099-3.1.5/2010 , PROCESSO Nº : 50500.054460/2009-31 é pertinente esclarecer que o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, de acordo com a Lei n.º 10.233, de 2001, arts. 14 e 14-A, não se sujeita à autorização, permissão ou concessão do Poder Público, mas tão-somente de inscrição no RNTRC, estando abrangida pela livre iniciativa, nos termos do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal, segundo o qual se assegura o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. Assim, o transportador de carga, de acordo com a legislação de regência, deve se conformar unicamente à inscrição no RNTRC:

Constituição Federal

"Art. 170). A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

IV- livre concorrência;

Parágrafo único. E assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Outrossim, o art. 1º da Constituição Federal eleva à condição de princípio fundamental a livre iniciativa, lado a lado com os valores sociais do trabalho. Vejamos:

"Art. 1º. A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal,

constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

IV — os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.

Este artigo da norma constitucional introduz um modelo económico baseado na liberdade de iniciativa, que tem por finalidade assegurar a todos, existência digna, conforme os ditames da justiça social, sem exclusões nem discriminações, sem restrições ou sem limitações, sem condicionantes.

Partindo desse pressuposto, é ilegal, irrazoável e não econômico que a ANTT obrigue os transportadores autônomos e os responsáveis técnicos a se submeterem a prova eletrônica a ser realizada presencialmente, mas para tanto ficando na dependência de disponibilidade de agendamentos e outras burocracias. É insensato condicionar realização de prova eletrônica aos transportadores, que em sua grande maioria tiveram sequer a oportunidade de concluir o ensino fundamental. A prova eletrônica vai, ao contrário de qualquer argumento que a ANTT possa usar para justifica-la, **impor um sacrifício irrazoável e extraordinário** aos transportadores que tanto foram penalizados ao longo dos últimos anos pela falta de eficiência administrativa perpetrada por agentes públicos da ANTT.

Ademais, além de descumprir as decisões judiciais, a ANTT deixa de observar as Recomendações do TCU quanto a necessidade de Avaliação de Impacto Regulatório, visando dentre outras coisas o bem-estar do seu Consumidor, que no Modal do Transporte Rodoviário de Cargas, são os transportadores, que não só transportam bens e mercadorias, mas que sobretudo contribuem para o desenvolvimento do país.

A ANTT tem provocado enormes prejuízos ao ERARIO PUBLICO na medida que podendo estabelecer ACORDOS com previsão de receitas, amparada legalmente no artigo 33 do DECRETO n^o 4.130 de 13 de fevereiro de 2002, estabelece:

Art. 33. Constituem receitas da ANTT:

IV - recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

Renuncia desta receita, formalizando **ACORDOS DE COOPERAÇÃO TÉCNICA sem repasse de recursos financeiros**, fazendo acreditar que essa é uma terceirização pautada no Princípio da Economicidade. Ao permitir e oficializar a precificação dos serviços no processo de Inscrição no RNTRC por entidades privadas, que sequer participaram de Chamamento Público ou Processo Licitatório, a ANTT, na verdade, facilita, permite e concorre para o enriquecimento ilícito de terreiros privados em detrimento da expropriação dos consumidores e em detrimento de beneficiar o Erário Público, cujo agente público responsável direto pela prestação do serviço é a ANTT. E pertinente lembrar a projeção de arrecadação de valores do **RECADASTRAMENTO**:

R\$ 332.734.905,00 (Trezentos e trinta e dois milhões...) só em 2016

DO PEDIDO DE TUTELA E PROTEÇÃO AO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Ante a gravidade de todos os fatos acima elencados, para os quais o IDTRANSP buscou anexar documentos, relatórios, vídeos e pareceres e ante a resistência omissiva da ANTT na adoção das medidas cabíveis, o IDTRANSP resolveu buscar o amparo jurisdicional do Ministério Público Federal na defesa dos direitos de centenas de milhares de transportadores rodoviários autônomos de cargas, consumidores dos serviços prestados pela Agencia Reguladora Federal, que tem sofrido graves perdas em detrimento das ações, omissões e normatizações efetivadas no âmbito da Agencia Nacional de Transportes Terrestres ANTT.

Nesse sentido, solicita do Ministério Público Federal que:

- Promova as Ações necessárias a responsabilização pelos danos causados aos milhares de transportadores autônomos e as dezenas de centenas de empresas de transporte de cargas (**consumidores**) dos serviços de competência originária da ANTT, terceirizados por meio

- dos Acordos de Cooperação Técnica, com Associações Sindicais e demais entidades privadas;
- Promova as Ações necessárias para o ressarcimento ou compensação aos milhares de transportadores autônomos e as dezenas de centenas de empresas de transporte de cargas (consumidores), dos danos causados quando da prestação do serviço de Inscrição no RNTRC, nos últimos cinco anos;
 - Dar conhecimento ao Ministério Público do Trabalho e ao Ministério do Trabalho das irregularidades relativas as Associações Sindicais e do processo de arrecadação das Contribuições Sindicais;
 - Promova as Ações de Improbidade Administrativa que se fizerem necessárias;
 - Determine a abertura de processos investigativos sobre possíveis danos causados ao Erário Público, por corrupção permissão, facilitação ou anuência de ocupantes de cargo público no âmbito da ANTT.
 - Proponha Termos de Ajustamento de Conduta para que a ANTT passe a :
 - adotar em definitivo a Avaliação de Impacto Regulatório, no que couber, como precedente de suas deliberações decisórias;
 - cancele de imediato todos os Acordos de Cooperação Técnica mantidos com as Associações Sindicais e demais entidades privadas, que estão em desacordo com a Lei Federal nº 13.019 de 31 de julho de 2014, em vigor desde janeiro de 2016.
 - volte a autorizar que os transportadores sejam atendidos em todas as Sedes Regionais da ANTT, o que já não acontece desde 2015.
 - Que a ANTT se abstenha de inserir em suas resoluções normativas ou decisões deliberatórias, inclusive em Chamamentos Públicos qualquer elemento que restrinja ou dificulte ao transportador o acesso a livre iniciativa ou a um trabalho digno.

Nestes termos, apresenta a denúncia, formaliza o pedido de tutela e espera deferimento.

CLÁUDIO FERREIRA ROCHA

DIRETOR-PRESIDENTE

IDTRANSP