



<b>PROCESSO Nº</b>	<b>13.117-2/2016</b>
<b>PRINCIPAL</b>	<b>SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA – SEMOB FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANO – FMTTUR</b>
<b>ASSUNTO</b>	<b>AUDITORIA DE CONFORMIDADE - GESTÃO EXERCÍCIO DE 2016</b>
<b>GESTOR</b>	<b>THIAGO FRANÇA CABRAL</b>
<b>RELATOR</b>	<b>CONSELHEIRO LUIZ HENRIQUE LIMA</b>

## Sumário

<b>I. RELATÓRIO.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1VISÃO GERAL DO OBJETO.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2OBJETIVOS E QUESTÕES DE AUDITORIA.....</b>	<b>6</b>
<b>1.3 METODOLOGIA UTILIZADA .....</b>	<b>7</b>
<b>1.4PRELIMINARES ARGUIDAS PELA EMPRESA SERGET MOBILIDADE VIÁRIA LTDA.....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.1DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO CONSÓRCIO CMT – CUIABÁ MONITORAMENTO DE TRÂNSITO .....</b>	<b>15</b>
<b>1.4.1.1 Manifestação da Defesa .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4.1.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>17</b>
<b>1.4.2 DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DO DEVIDO PROCESSO LEGAL – CERCEAMENTO DE DEFESA</b>	<b>17</b>
<b>1.4.2.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>17</b>
<b>1.4.2.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>18</b>
<b>1.4.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>18</b>
<b>1.4.3 DA AUSÊNCIA DE VISITA OU VISTORIA NOS LOCAIS DE REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS .....</b>	<b>18</b>
<b>1.4.3.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>18</b>
<b>1.4.3.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>19</b>
<b>1.4.3.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>19</b>
<b>1.5 DOS ACHADOS DE AUDITORIA DESCARACTERIZADOS PELA UNIDADE DE INSTRUÇÃO .....</b>	<b>19</b>
<b>1.5.1 ACHADO DE AUDITORIA Nº 1 .....</b>	<b>19</b>
<b>1.5.1.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>20</b>
<b>1.5.1.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>22</b>
<b>1.5.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>23</b>
<b>1.5.1.4 Memoriais da SEMOB e Empresa Serget.....</b>	<b>24</b>
<b>1.5.2 ACHADO DE AUDITORIA Nº 2 .....</b>	<b>26</b>
<b>1.5.2.1 Manifestações da Defesa.....</b>	<b>26</b>
<b>1.5.2.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>27</b>



<b>1.5.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>27</b>
<b>1.5.2.4 Memoriais da SEMOB .....</b>	<b>28</b>
<b>1.5.3 ACHADO DE AUDITORIA Nº 4 .....</b>	<b>28</b>
<b>1.5.3.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>29</b>
<b>1.5.3.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>29</b>
<b>1.5.3.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>29</b>
<b>1.5.3.4 Memoriais da SEMOB .....</b>	<b>30</b>
<b>1.5.4 ACHADO DE AUDITORIA Nº 5 .....</b>	<b>31</b>
<b>1.5.4.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>31</b>
<b>1.5.4.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>32</b>
<b>1.5.4.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>32</b>
<b>1.5.5 ACHADO DE AUDITORIA Nº 6 .....</b>	<b>32</b>
<b>1.5.5.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>32</b>
<b>1.5.5.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>33</b>
<b>1.5.5.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>33</b>
<b>1.6 DOS ACHADOS DE AUDITORIA CARACTERIZADOS PELA UNIDADE DE INSTRUÇÃO .....</b>	<b>33</b>
<b>1.6.1 ACHADO DE AUDITORIA Nº 3 .....</b>	<b>33</b>
<b>1.6.1.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>34</b>
<b>1.6.1.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>35</b>
<b>1.6.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>36</b>
<b>1.6.2 ACHADO DE AUDITORIA Nº 7 .....</b>	<b>36</b>
<b>1.6.2.1 Manifestação da Defesa.....</b>	<b>36</b>
<b>1.6.2.2 Análise Instrutória .....</b>	<b>37</b>
<b>1.6.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas.....</b>	<b>38</b>



<b>PROCESSO Nº</b>	<b>13.117-2/2016</b>
<b>PRINCIPAL</b>	<b>SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA DE CUIABÁ – SEMOB FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANO – FMTTUR</b>
<b>ASSUNTO</b>	<b>AUDITORIA DE CONFORMIDADE - GESTÃO EXERCÍCIO DE 2016</b>
<b>GESTOR</b>	<b>THIAGO FRANÇA CABRAL</b>
<b>RELATOR</b>	<b>CONSELHEIRO LUIZ HENRIQUE LIMA</b>

## I. RELATÓRIO

### 1.1 VISÃO GERAL DO OBJETO

1. Trata-se de Auditoria de Conformidade sobre os atos de gestão de 2016 da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá – SEMOB e do Fundo Municipal de Trânsito e Transportes Urbano – FMTTUR, instaurada nos termos do artigo 148, I da Resolução nº 14/2007 – TCE c/c o artigo 4º, § 1º da Resolução nº 15/2016 – TCE, com a finalidade de fiscalizar atos de gestão relacionados ao Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá – SITC, objeto do Contrato nº 10.710/2014 e Pregão Presencial nº 19/2014.

2. A presente auditoria foi prevista tanto no Plano Anual de Fiscalização (PAF) do TCE/MT, quanto no Plano Anual de Atividades (PAT) da Secretaria de Controle Externo.

3. A equipe de auditoria, composta pelos Auditores Públicos Externos Arnaldo Rondon Neto e Charles Conceição Ormond, priorizou para definição de seu escopo a seleção de objetos por critérios de relevância, risco, materialidade e oportunidade.

4. A responsabilidade foi imputada ao gestor, Sr. Thiago França Cabral – ex-Secretário de Mobilidade Urbana de Cuiabá e aos senhores:

- Gustavo Tiago da Silva Albino – Diretor de Trânsito e Gestor do Contrato nº 10.710/2014;



- Ademir de Arruda e Silva – Fiscal do Contrato nº 10.710/2014;
- Lucas da Silva Lobato – Responsável de fato pela supervisão dos trabalhos de autuações de notificações de trânsito;
- Empresa Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda – Líder do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito, CNPJ nº 02.363.619/000196;
- Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito, CNPJ nº 20.655.625/000107;
- Selma Pereira Rodrigues Sabino – Diretora Administrativa Financeira;
- Érica do Carmo Dias Matos – Presidente da JARI;
- Aelson Alves Barbosa - Membro representante do SINTAC;
- Antônio Boa Morte da Silva Neto – Membro representante da SEMOB –

Titular;

- Antônio Eloir Constante Barbosa - Membro representante do STU;
- Débora Nahime Astolpho – Membro representante da OAB – Titular;
- Ivo Leônio Alves Vilela – Membro representante do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes (STETT/CR) – Suplente em substituição;
- João Jenezelau dos Santos – Membro representante da OAB – Suplente;
- Rosenil Lúcia Rondon – Membro representante da SEMOB – Suplente em substituição;
- Silvana Maura Maria Alves – Membro representante do Sindicato dos Transportadores Urbanos (STU) – Titular.

5. Para a elaboração da visão geral do objeto, que foi averiguar o funcionamento do Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá, objeto do Contrato nº 10.710/2014 e Pregão Presencial nº 19/2014, foi levado em consideração a legislação básica aplicada ao trânsito, em especial o Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503/1997; Resoluções do Contran; Resolução do Cetran; Lei Complementar Municipal nº 359/2014, e suas alterações promovida pelas Leis nº 367/2014, 379/2015 e 408/2016; Decreto Municipal nº 5.988/2016, que aprovou o Regimento Interno; Lei Orçamentária Anual de 2016 do Município de Cuiabá - Lei nº 6.017/2015, em especial as unidades orçamentárias 15.101 - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMOB) e 15.601 - Fundo Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos (FMTTUR).



6. Além da legislação elencada, foram utilizados o Sistema Integrado de Planejamento, Contabilidade e Finanças do Município de Cuiabá (FIPLAN); o Portal da Transparência, Serviços ao Cidadão; Sistema Control-P e contato estabelecido por meio dos Ofícios nºs 16/2016/TCE-MT/5ª SECEX, de 05/07/2016, e 18/2016/TCE-MT/5ª SECEX, de 14/09/2016, e-mail e contato telefônico.

7. Os tipos de equipamentos, objeto da contratação, foram:

- ✓ EFI-I – Lombada Eletrônica;
- ✓ EFI-II – Radar Fixo;
- ✓ EFI-III – Avanço Semafórico;
- ✓ EFI-IV – Unidade Móvel de Monitoramento;
- ✓ EFI-V – Registrador Móvel de Infração;
- ✓ PMVs – Painel de Mensagens Variável;
- ✓ Talonário Eletrônico de Infração;
- ✓ Câmeras Específicas;
- ✓ Sistema de Apoio a JARI;
- ✓ Central de Inteligência de Controle de Trânsito (CICT).

8. Dentre esses equipamentos, foram objetos da auditoria os equipamentos EFI-I, EFI-II e EFI-III por serem os equipamentos responsáveis por gerar as multas eletrônicas de trânsito.

9. Insta salientar que a fiscalização eletrônica objeto desta auditoria é resultado do Compromisso de Ajustamento de Conduta nº 002/2011 firmado entre o Ministério Público do Estado de Mato Grosso e o município de Cuiabá<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Documento digital Control-P nº 202691/2016, página 212 a 216



10. Quando da identificação dos veículos, objeto de análise desta auditoria de conformidade, foram substituídos o último dígito da sequência de letra e o último dígito da sequência de números, por exemplo, veículo com placa ABC1234 foi substituído por AB?123?.

11. Em apenso a este processo constam duas denúncias encaminhadas a esta Corte de Contas – Processos nºs 209456/2016 e 166723/2016, que possuem como ponto central o cometimento de irregularidades ou ilegalidades no julgamento dos recursos das multas de trânsito aplicadas a particulares.

## 1.2 OBJETIVOS E QUESTÕES DE AUDITORIA

12. O objetivo da auditoria foi averiguar o funcionamento do Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá, objeto do Contrato nº 10.710/2014 e Pregão Presencial nº 19/2014, e durante o planejamento foram formuladas as seguintes questões de auditoria:

**Q1.** A Contratada mantém as mesmas condições de habilitação durante a execução contratual?

**Q2.** A Contratada prestou a garantia de execução contratual de 5% no prazo de 72 horas após a assinatura do contrato, bem como os demais reajustes de garantia previsto contratualmente?

**Q3.** Houve reajustamento de preços durante a execução contratual?

**Q4.** Os equipamentos foram instalados nos locais efetivamente estabelecidos na cláusula 4ª?

**Q5.** Houve acompanhamento da execução do contrato pela Contratante?

**Q6.** A Contratada elaborou os projetos executivos para instalação dos equipamentos, disponibilizou, instalou, realizou o seguro, a manutenção dos equipamentos e a sua aferição?

**Q7.** Os recursos decorrentes do FMTTUR (Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano) estão sendo aplicados em conformidade ao disposto no artigo 10 da Lei Municipal nº 3.580/1996?



**Q8.** Os recursos decorrentes das aplicações de multas estão sendo corretamente contabilizados na conta da FMTTUR?

**Q9.** A análise das defesas de autuações e dos recursos junto a JARI observam o que estabelece o CTB, Resoluções do Contran, Regimento Interno da SEMOB e da JARI?

### 1.3 METODOLOGIA UTILIZADA

13. Para a realização da auditoria e a elaboração da matriz de planejamento do objeto fiscalizado foram realizadas as seguintes atividades:

✓ Análise das informações do sistema FIPLAN, na qual ficou evidenciada a relevância das despesas da Secretaria com o Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito, representado pela empresa líder Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda;

✓ Em 04/07/2016, solicitação do processo administrativo referente ao Contrato nº 10.710/2014 entre a SEMOB e o Consórcio CMT - Cuiabá Monitoramento de Trânsito - Líder Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda;

✓ Em 11/07/2016, apresentação da equipe de auditoria ao jurisdicionado, por meio de envio de e-mail a Sra. Joice Botelho Acosta, servidora lotada na Controladoria Geral do Município no cargo de Coordenadora de Planejamento de Auditoria<sup>2</sup>;

✓ Em 12/07/2016, solicitação das primeiras informações relacionadas ao Contrato nº 10.710/2014, objeto desta Auditoria de Conformidade, à Sra. Selma Sabino, Diretora Administrativo Financeiro da SEMOB;

✓ Em 13/07/2016 a Sra. Anna Regina Feuerharmel, Secretária Adjunta da SEMOB, retornou e-mail solicitando dilação de prazo até 22/07/2016 para providenciar as informações solicitadas à Sra. Joice Botelho Acosta;

---

<sup>2</sup> Anexo nº 1 do Relatório de Auditoria de Conformidade - Preliminar, documento digital Control-P nº 202691/2016, páginas 180 e 181



✓ Em 25/07/2016, apresentação da equipe de auditoria no órgão jurisdicionado, por meio do Ofício nº 16/2016/TCE-MT/5ª SECEX, de 05/07/2016<sup>3</sup>, para visita exploratória nas dependências da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá (SEMOB). Essa visita se estendeu até o dia 27/07/2016;

✓ Solicitação do Bando de Dados do Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá;

✓ No período de 19/09/2016 a 10/10/2016 foi realizada nova visita exploratória nas dependências da SEMOB, conforme Ofício nº 18/2016/TCE-MT/5ª SECEX, de 14/09/2016<sup>4</sup>.

14. Diante desse cenário passou-se a análise do Contrato nº 10.710/2014 que deu origem aos pagamentos realizados para o Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito Ltda., por se tratar do credor mais relevante para a UO FMTTUR, bem como pelo fato da UO SEMOB cuidar basicamente do pagamento da folha e do gerenciamento do passe livre, constante do anexo I da LDO e do programa de trabalho da LOA.

15. O contrato com o Consórcio teve origem no Pregão Presencial nº 19/2014, que teve por objeto a contratação de empresa para a prestação de serviços contínuos incluindo o fornecimento, instalação, manutenção, operação e apoio de todos os módulos componentes do SITC-MT, composto de hardwares e softwares, com prazo de duração de 48 (quarenta e oito) meses (conforme Cláusula 5.5 do contrato) e valor previsto de R\$ 39.800.000,00 (trinta e nove milhões e oitocentos mil reais) (Cláusula 12.1).

16. Não bastasse o contrato com o Consórcio ser o mais relevante dentre os contratos do FMTTUR, as receitas do Fundo também têm como principal fonte as multas provenientes de fiscalização eletrônica, conforme quadro 1.2 do Relatório Técnico, que demonstrou que essa fonte de receita representou 70,62% (setenta inteiros e sessenta e dois centésimos por cento) de toda receita do Fundo, ou seja, dos R\$ 24.237.687,13 (vinte

<sup>3</sup> Anexo nº 1 do Relatório de Auditoria de Conformidade - Preliminar, documento digital Control-P no 202691/2016, página 3

<sup>4</sup> Anexo nº 1 do Relatório de Auditoria de Conformidade - Preliminar, documento digital Control-P nº 202691/2016, página 4



e quatro milhões, duzentos e trinta e sete mil, seiscentos e oitenta e sete reais e treze centavos) arrecadados até agosto de 2016, R\$ 17.117.166,21 (dezesete milhões, cento e dezessete mil, cento e sessenta e seis reais e vinte e um centavos) foram provenientes de multas de fiscalização eletrônica.

17. Em 2015, Cuiabá tinha uma frota de aproximadamente 357.678 (trezentos e cinquenta e sete mil, seiscentos e setenta e oito) veículos, sendo 256.444 (duzentos e cinquenta e seis mil, quatrocentos e quarenta e quatro) automóveis e 101.234 (cento e um mil, duzentos e trinta e quatro) motocicletas, para uma população em torno de 580.489 (quinhentos e oitenta mil, quatrocentos e oitenta e nove) habitantes, representando 1 (um) veículo para cada 1,6 (um vírgula seis) habitantes, demonstrando a relevância social do objeto desta auditoria.

18. Em consulta realizada em 28/07/2016, constatou-se que a frota de Cuiabá passou para 402.411 (quatrocentos e dois mil, quatrocentos e onze) veículos<sup>5</sup>.

19. Em sua manifestação inicial, a antiga Secretaria de Controle Externo da 1ª Relatoria, apontou 07 (sete) achados de auditoria, assim descritos:

### Achado de auditoria nº 1

RESUMO	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q6A1.</b> Não houve desconto nos dias em que os equipamentos ficaram sem funcionar, nos termos previstos nas cláusulas 9.6.4, 12.5 do Contrato nº 10710/2014. <b>(HB 06).</b>
<b>Crítérios de auditoria</b>	Cláusulas 9.6.4 e 12.5 do Contrato nº 10710/2014 celebrado em o Município de Cuiabá por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e o Consórcio CMT-Cuiabá Monitoramento de Trânsito - Líder Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito LTDA
<b>Evidências</b>	Lapso temporal em que os equipamentos nº 32, 218, 256, 258, 260 e 261 deixaram de operar.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar o Gestor e o Fiscal do Contrato, bem como a empresa Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda-Líder do Consórcio CMT-Cuiabá Monitoramento de Trânsito contrata para execução dos serviços de monitoramento de trânsito
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Prejuízo para o erário da ordem de R\$ 71.479,85 referente aos pagamentos realizados sem que os equipamentos citados operassem efetivamente.

<sup>5</sup> Anexo nº 1 do Relatório de Auditoria de Conformidade - Preliminar, documento digital Control-P nº 202691/2016, páginas 168 a 177



RESPONSABILIZAÇÃO	
<b>Responsáveis</b>	Ademir de Arruda e Silva, Fiscal do Contrato nº 10710/2014. Gustavo Tiago da Silva Albino, gestor do Contrato nº 10710/2014.
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de fiscal/gestor do contrato deveria exigir da Contrata mecanismo que propicie o efetivo controle dos equipamentos de autuações, objeto do Contrato nº 10710/2014, firmado entre o município de Cuiabá, por meio da Secretaria de Mobilidade Urbana e a empresa Consórcio CMT-Cuiabá Monitoramento de Trânsito, sob a liderança da empresa Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda.
<b>Nexo de causalidade</b>	Na condição de fiscal/gestor do contrato não exigiu da contratada meios que possibilitasse a aferição dos equipamentos que deixam de operar por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas.
<b>Responsáveis</b>	Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda-Líder do Consórcio CMT-Cuiabá Monitoramento de Trânsito Consórcio CMT - Cuiabá Monitoramento de Trânsito
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de empresas contratadas, deveriam fornecer mecanismos eletrônico de controle que propicie tanto ao gestor como ao fiscal do contrato o monitoramento dos equipamentos que deixaram de autuar por período superior a 72 (setenta e duas), mostrando o histórico de autuações para embasar tanto o gestor como o fiscal do contrato para a tomada de decisão.
<b>Nexo de causalidade</b>	Não fornecer meios adequados para que o fiscal e o gestor do contrato tome conhecimento prévio daqueles equipamentos que tiverem comportamento diferente do funcionamento normal, tal como demonstrado neste achado de auditoria.

## Achado de auditoria nº 2

RESUMO	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q9A2.</b> Os deferimentos e os indeferimentos das defesas de autuações de trânsito não trazem as razões sobre a decisão dos fatos. <b>(NB 99).</b>
<b>Crerios de auditoria</b>	A Resolução Contran nº 404, de 12 de junho de 2012, estabelece em seu artigo 8º, <i>caput</i> . Resolução Cetran/MT nº 21, de 14 de outubro de 2015, artigo 10. Decreto nº 5.988, de 06 de abril 2016, que aprovou o regimento interno da SEMOB
<b>Evidências</b>	Na análise das defesas de autuações foi constatado que o único elemento que difere a defesa que foi deferida daquela que foi indeferida é o carimbo com os dizeres "DEFERIDO" ou "INDEFERIDO". Ressalta-se que essas defesas de autuações constam tão somente como papéis de trabalho, visto conter informações de natureza pessoal, motivo pelos quais não foram juntados a este processo de auditoria de conformidade.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá, o Diretor de Trânsito da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá e o Responsável de fato pela supervisão dos trabalhos de autuações de notificações de trânsito;
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Possível prejuízo para o erário da ordem de R\$ 2.655.746,31 em face de eventuais questionamentos judiciais.
RESPONSABILIZAÇÃO	
<b>Responsáveis</b>	Thiago França Cabral - Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá;
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de Secretário de Mobilidade Urbana deveria ter se inteirado e melhor orientado os responsáveis pela análise e condução das defesas de autuação, haja visto o volume de recursos envolvidos em decorrência das



	multas aplicadas em face das infrações de trânsito em Cuiabá, bem como tratar-se de produto vinculado a área de execução programática da SEMOB, Diretoria de Trânsito e Coordenadoria de Operação e Fiscalização de Trânsito.
<b>Nexo de causalidade</b>	Na condição de Secretário da SEMOB deixou de exercer a supervisão e a vigilância das atividades realizadas por seus subordinados hierárquicos, ou seja, deixou de supervisionar a atividade de análise de defesa de autuação realizada pelos profissionais lotados na Coordenadoria de Operação e Fiscalização de Trânsito que integra a Diretoria de Trânsito.
<b>Responsáveis</b>	Gustavo Tiago da Silva Albino - Diretor de Trânsito da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá;
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de Diretor de Trânsito da SEMOB deveria ter se inteirado e melhor orientado os responsáveis pela análise e condução das defesas de autuação, haja visto o volume de recursos envolvidos em decorrência das multas aplicadas em face das infrações de trânsito em Cuiabá, bem como tratar-se de produto vinculado a área de execução programática da SEMOB, Diretoria de Trânsito, da qual é Diretor.
<b>Nexo de causalidade</b>	Na condição de Diretor de Trânsito da SEMOB deixou de exercer a supervisão e a vigilância das atividades realizadas por seus subordinados hierárquicos, ou seja, deixou de supervisionar a atividade de análise de defesa de autuação realizada pelos profissionais lotados na Coordenadoria de Operação e Fiscalização de Trânsito que integra a Diretoria de Trânsito.
<b>Responsáveis</b>	Lucas da Silva Lobato - Responsável de fato pela supervisão dos trabalhos de autuações de notificações de trânsito;
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de Supervisor das autuações de trânsito deveria ter se inteirado e melhor orientado àqueles responsáveis pela análise e condução das defesas de autuação, haja visto o volume de recursos envolvidos em decorrência das multas aplicadas em face das infrações de trânsito em Cuiabá, bem como tratar-se de produto vinculado a área de execução programática da SEMOB, Diretoria de Trânsito, da qual é Supervisor.
<b>Nexo de causalidade</b>	Na condição de Supervisor das Autuações de Infrações de Trânsito deixou de exercer a supervisão e a vigilância das atividades realizadas por seus subordinados hierárquicos, ou seja, deixou de supervisionar a atividade de análise de defesa de autuação realizada pelos profissionais lotados na Diretoria de Trânsito.

### Achado de auditoria nº 3

RESUMO	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q9A3.</b> Os deferimentos e os indeferimentos dos recursos junto a JARI não trazem as razões de deferir ou de indeferir de maneira condizente com as alegações dos recorrentes e as provas existentes nos próprios autos, ou ainda no sistema de informação da SEMOB, no CTB e nas resoluções do Contran. <b>(NB 99).</b>
<b>Crítérios de auditoria</b>	Código de Trânsito Brasileiro, artigos 7º, 16 17, 280 a 285. Resoluções Contran nº 149/2003, 165/2004, 357/2010 Lei Municipal nº 3.793, de 30 de dezembro de 1998, que aprovou o regimento interno da JARI do município de Cuiabá.
<b>Evidências</b>	Na análise dos recursos foram constatadas incongruências das mais diversas, tais como: <ul style="list-style-type: none"><li>• argumenta que o veículo foi furtado, contudo há infrações com datas anteriores ao furto, placa NJ?589?, e ainda assim foi deferido o recurso;</li><li>• argumenta que não foi notificado da imposição de penalidade, protocolo de recurso nº 3136/2015, AIT F 43 227184, placa OB?023?. O recurso deferido, sob o argumento que a JARI não possui convênio com os Correios, embora</li></ul>



	<p>conste nos próprios autos do recurso o recebimento da notificação de imposição de penalidade com o carimbo da empresa proprietária do veículo;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• argumenta que o aparelho que aplicou o AIT F 43 169210, protocolo de recurso nº 1681/2015, estava com a aferição vencida, placa OB?023?, contudo ao deferir o pedido o julgador traz argumento que em nenhum momento foi alegado pelo Recorrente, além do equipamento estar devidamente aferido;</li> <li>• que não recebeu a notificação pelos Correios, em que pese existir o registro do envio das notificações pela SEMOB aos Correios.</li> </ul>
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar a Presidente e os membros da JARI.
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Desconstituir todo o sistema de radares eletrônicos existentes hoje em Cuiabá em face de admitir questionamento sob os quais não merecem ser admitidos, em especial aqueles argumentos trazidos pelos Recorrentes acerca da ausência de notificação dos autos de infrações de trânsito e aqueles que tentam desconstituir a credibilidade dos aparelhos de aferição.
<b>RESPONSABILIZAÇÃO</b>	
<b>Responsáveis</b>	<p>Érica do Carmo Dias Matos – Presidente da JARI;  Aelson Alves Barbosa - Membro representante do SINTAC;  Antônio Boa Morte da Silva Neto – Membro representante da SEMOB – Titular;  Antônio Eloir Constante Barbosa - Membro representante do STU  Debora Nahime Astolpho – Membro representante da OAB – Titular;  Ivo Leônio Alves Vilela – Membro representante do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes (STETT/CR) – Suplente em substituição;  João Jenezelau dos Santos - Membro representante da OAB – Suplente;  Rosenil Lúcia Rondon – Membro representante da SEMOB – Suplente em substituição;  Silvana Maura Maria Alves - Membro representante do Sindicato dos Transportadores Urbanos (STU) – Titular.</p>
<b>Descrição da conduta punível</b>	Atuarem como julgadores nos processos de recursos junto a JARI, objeto desta auditoria, com competência para proferir voto e fundamentar as suas decisões, contudo não exerceram essas funções a contento da função desempenhada, conforme demonstrado neste achado de auditoria.
<b>Nexo de causalidade</b>	Participarem das sessões de julgamentos dos recursos junto a JARI, que foram objeto desta auditoria, deferindo recursos de defesa junto a JARI sem observar o sistema de controle existente dentro da SEMOB, o portal de consulta pública de infrações de trânsito, o convênio com os Correios para a remessa de notificação de autuação e penalidade, bem como o Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do Contran, em especial as resoluções nº 149/2003 e 165/2004, bem como o regimento interno da JARI aprovado pela Lei nº 3.793/1998.

#### Achado de auditoria nº 4

<b>RESUMO</b>	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q9A4.</b> Na distribuição dos recursos para os membros da JARI não foi observado a distribuição alternada, conforme prescreve o artigo 18 do regimento interno da JARI, aprovado pela Lei nº 3.793, de 30 de dezembro de 1998. <b>(NB 99).</b>
<b>Crítérios de auditoria</b>	Artigo 18 do Regimento Interno da JARI (RI-JARI-SEMOB), aprovado pela Lei nº 3.793, de 30 de dezembro de 1998, combinado com o artigo 12, I. Esse dispositivo estabelece que cabe a Presidente da JARI, visto existir apenas uma JARI na SEMOB, supervisionar a distribuição dos recursos,



**GABINETE DO CONSELHEIRO INTERINO**

Luiz Henrique Lima

Telefones: (65) 3613-7188 / 2955

e-mail: gab.luizhenrique@tce.mt.gov.br

	enquanto que aquele dispositivo estabelece que os recursos apresentados a JARI serão distribuídos alternadamente aos membros, como relatores.
<b>Evidências</b>	Os recursos de cada placa foram julgados em uma mesma data e inclusive aqueles julgados em data diferente, mas de um mesmo veículo como é o caso dos veículos placa OB?114? e QB?416? foram distribuídos para o mesmo relator.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar a Presidente da JARI.
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Decisões equivocadas em face de se submeter ao crivo de um único relator as alegações trazidas pelos recorrentes, propiciando certa pessoalidade em relação ao proprietário do veículo, visto que mesmo que um único veículo tenha cometido diversas infrações, da maneira como é distribuída a relatoria do recurso na JARI um único membro será o relator tendo por objeto o veículo e não o recurso em si.
<b>RESPONSABILIZAÇÃO</b>	
<b>Responsáveis</b>	Érica do Carmo Dias Matos – Presidente da JARI
<b>Descrição da conduta punível</b>	Distribuir os recursos da JARI de forma não alternada, contrariando o artigo 18 do regimento interno da JARI, aprovado pela Lei nº 3.793, de 30 de dezembro de 1998.
<b>Nexo de causalidade</b>	Nos termos do RI-JARI-SEMOB, artigo 12, I, cabe a Presidente da JARI supervisionar a distribuição dos recursos, posto que a SEMOB possui apenas uma JARI. O artigo 18 do RI-JARI-SEMOB estabelece que os recursos devem ser distribuídos alternadamente.

**Achado de auditoria nº 5**

<b>RESUMO</b>	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>(Q8A5)</b> Os valores arrecadados de multas provenientes de fiscalização eletrônica estão sendo contabilizados a menor no sistema contábil da Secretaria Municipal de Serviços Urbano - SEMOB. <b>(CB 02)</b> .
<b>Crítérios de auditoria</b>	Lei nº 4.320/1964, artigos 83 a 106, e NBC T 16 – normas de contabilidade aplicadas ao setor público, NBC T 16.5 – Registro contábil.
<b>Evidências</b>	Diferença de R\$ 627.398,25 entre o valor total arrecadado de multas registrados no sistema da SEMOB com o valor contabilizado no sistema FIPLAN.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar a Diretora Administrativa e Financeira da SEMOB.
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Diferença a menor de R\$ 627.398,25, no período de janeiro a agosto de 2016.
<b>RESPONSABILIZAÇÃO</b>	
<b>Responsáveis</b>	Selma Pereira Rodrigues Sabino.
<b>Descrição da conduta punível</b>	Lançamento de dados referentes às multas arrecadadas no sistema FIPLAN que divergem dos valores registrados no sistema da SEMOB.
<b>Nexo de causalidade</b>	O lançamento das informações divergentes resultou na inconsistência dos registros contábeis da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

**Achado de auditoria nº 6**

<b>RESUMO</b>	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q9A6.</b> Demanda reprimida (demanda não atendida) de recursos em face de incapacidade de uma única JARI em julgá-los. <b>(NB 99)</b> .



<b>Crítérios de auditoria</b>	O Regimento Interno da JARI/SEMOB, aprovado pela Lei Municipal nº 3.793, de 30 de dezembro de 1998, estabelece em seu artigo 2º que: <i>Art. 2º - Quando for necessário poderá ser criada mais de uma JARI por proposta da Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte Urbano através de Decreto Municipal</i>
<b>Evidências</b>	A SEMOB conta com apenas uma JARI, esse fato tem provocado um alto número de recursos pendentes de análise, totalizando 18.036 recursos, sendo 4.792 de 2015 e 13.244 de 2016, Quadro 7.7.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar o Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá.
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Descumprimento ao Código de Trânsito Brasileiro, artigo 285, <i>caput</i> , que estabelece o prazo de 30 (trinta) dias para a JARI julgar recursos interpostos.
<b>RESPONSABILIZAÇÃO</b>	
<b>Responsáveis</b>	Thiago França Cabral
<b>Descrição da conduta punível</b>	Não propor a criação de número suficiente de JARI para o julgamento de recursos interpostos.
<b>Nexo de causalidade</b>	Não observar a competência atribuída pelo RI-JARI-SEMOB, artigo 2º, propiciando o acúmulo de recursos na JARI pendentes de apreciação.

### Achado de auditoria nº 7

<b>RESUMO</b>	
<b>Título do achado e código da classificação da irregularidade</b>	<b>Q9A7.</b> Não observar a ordem cronológica para o julgamento dos recursos interpostos na JARI. <b>(NB 99).</b>
<b>Crítérios de auditoria</b>	Constituição da República, artigo 37, <i>caput</i> , que trata do princípio da impessoalidade na Administração Pública e o RI-JARI-SEMOB, artigo 20, <i>caput</i> , que estabelece que os recursos serão julgados em ordem cronológica na JARI, mas seguindo a preferência dos que versarem sobre apreensão ou cassação de documento de habilitação, bem como apreensão de veículo.
<b>Evidências</b>	A JARI realizou o julgamento de 477 recursos de 2016, contudo existem 4.792 recursos de 2015 sem julgamento, com prazo médio de atraso de 360 dias, Quadros 7.6 e 7.7.
<b>Proposta de encaminhamento</b>	Citar a Presidente da JARI
<b>Valor do dano constatado e data de sua ocorrência</b>	Gerar descrédito ao sistema de trânsito de Cuiabá em face de não observar o princípio da impessoalidade, princípio norteador da Administração Pública previsto na Constituição da República, artigo 37, <i>caput</i> , combinado com o RI-JARISEMOB, artigo 20, <i>caput</i> .
<b>RESPONSABILIZAÇÃO</b>	
<b>Responsáveis</b>	Érica do Carmo Dias Matos
<b>Descrição da conduta punível</b>	Na condição de Presidente da JARI deveria aplicar na íntegra o RI-JARI-SEMOB, artigo 20, <i>caput</i> , que estabelece que os recursos serão julgados em ordem cronológica na JARI, mas seguindo a preferência dos que versarem sobre apreensão ou cassação de documento de habilitação, bem como apreensão de veículo, combinado com a Constituição da República, artigo 37, <i>caput</i> , que trata do princípio da impessoalidade na Administração Pública.
<b>Nexo de causalidade</b>	Não aplicou o que dispõe o RI-JARI-SEMOB, artigo 20, <i>caput</i> , que estabelece que os recursos serão julgados em ordem cronológica na JARI, mas seguindo a preferência dos que versarem sobre apreensão ou cassação de documento de habilitação, bem como apreensão de veículo, combinado com a Constituição da República, artigo 37, <i>caput</i> , que trata da impessoalidade na Administração Pública.



20. Nos termos dos artigos 6º e 61, § 2º da Lei Complementar nº 269/2007; e artigos 89, inciso VIII e 140 da Resolução nº 14/2007, os responsáveis foram devidamente citados para conhecimento e manifestação acerca dos apontamentos constantes no Relatório Técnico Preliminar.

21. No exercício do direito constitucional ao contraditório e à ampla defesa, todos os citados apresentaram defesas e documentos, cuja análise pela unidade de instrução concluiu pela caracterização dos achados de auditoria nºs 03 e 07; e pela expedição de determinações à atual gestão da SEMOB acerca dos demais achados.

22. O Ministério Público de Contas, por meio do Parecer nº 3.320/2017, da lavra do Procurador de Contas Gustavo Coelho Deschamps, opinou pelo conhecimento da presente Auditoria de Conformidade; pelo afastamento das preliminares arguidas pela empresa Serget Mobilidade Viária Ltda.; pela aplicação de multa aos Srs. Ademir de Arruda e Silva e Gustavo Tiago da Silva Albino; pela realização de Auditoria de Conformidade na execução do Contrato nº 10.714/2014, celebrado com o Consórcio Cuiabá Monitoramento de Trânsito – CMT; bem como pela expedição de determinações legais e recomendações à atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá.

23. Após a manifestação ministerial, os interessados apresentaram Memoriais no intuito de esclarecer algumas ponderações realizadas pelo *Parquet* de Contas.

24. Destarte, passo a descrever as preliminares arguidas pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda., os achados de auditoria, bem como as manifestações apresentadas pelos responsáveis, as respectivas análises técnicas e, por último, o posicionamento do Ministério Público de Contas.

#### **1.4 PRELIMINARES ARGUIDAS PELA EMPRESA SERGET MOBILIDADE VIÁRIA LTDA.**

##### **1.4.1 DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO CONSÓRCIO CMT – CUIABÁ MONITORAMENTO DE TRÂNSITO**



#### 1.4.1.1 Manifestação da Defesa

25. A empresa interessada questionou a citação do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito para manifestação quanto ao relatório elaborado pela equipe de auditores, haja vista que, por ser líder do Consórcio, cabe a ela a assunção dos direitos e obrigações em nome de tal ente despersonalizado.

26. Argumentou que os consórcios privados não são pessoas jurídicas e não possuem personalidade jurídica, conforme dispõe o art. 278 da Lei Federal nº 6.404/1976 e, dessa forma, não podem ser notificados, intimados, ou mesmo citados, ainda mais ao mesmo tempo da consorciada, e sobre fatos idênticos, violando a regra do *bis in idem*, pois somente a requerente está apta a responder perante terceiros com relação ao Contrato nº 10.710/2014.

27. Por fim, asseverou que o fato do consórcio possuir CNPJ não o transforma em pessoa jurídica, pois tal exigência decorre exclusivamente de Instruções Normativas da Secretária da Receita Federal do Brasil, não podendo contrair direitos e obrigações na órbita civil.

#### 1.4.1.2 Análise Instrutória

28. Corroborando com os argumentos defensivos, a unidade de instrução ressaltou que houve um equívoco ao imputar responsabilidade ao Consórcio Cuiabá Monitoramento de Trânsito.

29. Contudo, por não ter ocorrido maior prejuízo ao trâmite processual, basta se fazer a devida correção no momento da análise de defesa, afastando a responsabilidade do Consórcio CMT, nos termos preceituados pela Lei nº 6.404/1976, art. 278, § 1º, e demais legislações, deixando de caracterizar a possibilidade de *bis in idem*.



#### **1.4.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas**

30. O Ministério Público de Contas opinou no sentido de os consórcios privados possuírem personalidade judiciária, podendo se fazer presentes em juízo e perante o Tribunal de Contas, agindo em nome próprio, sendo apenas representados pela empresa líder, o que significa a atribuição a esta dos poderes de representação perante terceiros.

31. Todavia, reconheceu que a responsabilização da empresa Serget Mobilidade Viária Ltda., Líder do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito, no achado nº 01 do relatório de auditoria, não se mostrou devida diante da ausência de legitimidade da empresa frente às irregularidades apontadas, posto que apenas representa o Consórcio, que age em nome próprio.

#### **1.4.2 DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DO DEVIDO PROCESSO LEGAL – CERCEAMENTO DE DEFESA**

##### **1.4.2.1 Manifestação da Defesa**

32. A empresa alegou que seria pressuposto fundamental para a instauração de qualquer auditoria o conhecimento por parte do jurisdicionado de sua previsão no Plano Anual de Fiscalização – PAF e no Plano Anual de Atividades – PAT, com vistas a afastar juízos de exceção, análises parciais ou subjetivas, perseguições ou violação aos princípios jurídicos da moralidade ou impessoalidade.

33. Aduziu que “a realização de auditorias pelos órgãos de controle não pode ser determinada por sponte própria dos seus membros”, o qual encontra seus limites nas normas deste Tribunal, devendo obedecer ao disposto no art. 23 da Resolução Normativa nº 15/2016 – TP, que, na opinião da defesa, não restou demonstrada.

34. Discorreu sobre a necessidade de motivação para abertura do procedimento de auditoria e de sua correlação com o PAT e PAF, de forma a demonstrar que na realização do presente trabalho não houve desvio de finalidade ou ofensa à Teoria dos Motivos Determinantes.



35. Tentou afastar a ideia de que tais planos sejam documentos estratégicos que não poderiam ser divulgados a terceiros, pois configurariam ofensa ao Princípio da Transparência, Moralidade e Publicidade. E se assim fosse, a partir da instauração da auditoria ou da fiscalização em face de um jurisdicionado, este adquiriria “a qualidade de Parte, tendo direito ao acesso de todos os elementos que envolvem a imputação que lhe é feita”.

#### **1.4.2.2 Análise Instrutória**

36. A unidade de instrução considerou descabida a tentativa da defesa em descaracterizar o trabalho de auditoria sob a alegação de violação ao devido processo legal e do cerceamento de defesa.

37. Ressaltou que os referidos instrumentos, Plano Anual de Fiscalização – PAF e Plano Anual de Trabalho – PAT, têm por objetivo orientar a atuação deste Tribunal de Contas, dos seus membros, corpo técnico e demais servidores, visando o atingimento das metas estabelecidas em seu planejamento estratégico, bem como dos indicadores do Marco de Medição e Desempenho dos Tribunais de Contas – MMD-TC, conforme pode ser visto em uma das considerações da Resolução Normativa nº 15/2016, que aprovou as diretrizes para o novo modelo de fiscalização do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso e dá outras providências.

#### **1.4.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas**

38. Coadunando com o entendimento técnico, o Ministério Público de Contas opinou pelo afastamento da preliminar de violação ao princípio do devido processo legal, por não haver nulidade processual.

### **1.4.3 DA AUSÊNCIA DE VISITA OU VISTORIA NOS LOCAIS DE REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS**

#### **1.4.3.1 Manifestação da Defesa**



39. A empresa argumentou que embora a vistoria de campo seja atividade pertinente às auditorias operacionais, se tivessem sido realizadas na presente auditoria diversas situações poderiam ter sido “aclaradas”, como no caso do apontamento relacionado ao equipamento nº 032 que estava sem funcionamento, devido às intervenções de obras no fluxo de veículos, e dessa forma, sua inatividade não poderia ter sido atribuída à contratada.

40. Afirmou que também poderiam ter solicitado informações aos promotores da obra, a fim de esclarecer eventuais dúvidas quanto a responsabilização da empresa.

#### 1.4.3.2 Análise Instrutória

41. A unidade de instrução não rebateu especificamente este ponto.

#### 1.4.3.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

42. O Ministério Público de Contas opinou pelo afastamento da preliminar arguida pela empresa Serget, haja vista que a auditoria e as obras que provocaram a inatividade dos equipamentos aconteceram em períodos distintos, bem como por entender se tratar de responsabilidade das contratantes o fornecimento exato do objeto contratado e a fiscalização da execução do contrato.

### 1.5 DOS ACHADOS DE AUDITORIA DESCARACTERIZADOS PELA UNIDADE DE INSTRUÇÃO

#### 1.5.1 ACHADO DE AUDITORIA Nº 1

**Responsáveis:**

- Ademir de Arruda e Silva – Fiscal do Contrato
- Gustavo Tiago da Silva – Gestor do Contrato
- Empresa Serget Comércio, Construções e Serviços de Trânsito Ltda – Líder do Consórcio CMT
- Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito

**Descrição do achado:** Não houve desconto nos dias em que os equipamentos ficaram sem funcionar, nos termos previstos nas cláusulas 9.6.4, 12.5 do Contrato no 10710/2014. **(Q6A1).**

**Classificação da irregularidade:** HB 06. Contrato. Grave. Ocorrência de irregularidades na execução dos contratos (Lei 8.666/1993; legislação específica do ente)



**Evidências:** Lapso temporal em que os equipamentos nº 32, 218, 256, 258, 260 e 261 deixaram de operar.

### 1.5.1.1 Manifestação da Defesa

43. Os defendentes, Srs. Gustavo Tiago da Silva e Ademir de Arruda e Silva, alegaram que o Consórcio CMT disponibilizou três sistemas de controle de funcionamento dos equipamentos de fiscalização eletrônica: ENGEBRAS, PERKONS e FISCAL TECH, e que, de forma diligente, foi encaminhado e-mail à contratada em 20/05/2015 exigindo um novo Sistema com maior “eficiência e praticidade” para a realização do controle de funcionamento dos equipamentos de fiscalização eletrônica que, segundo o Consórcio, somente seria possível após a implantação do Centro Integrado de Controle de Trânsito – CICT.

44. Quanto aos equipamentos fiscalizados, os interessados apresentaram as seguintes justificativas para a ausência de autuações:

Equipamento	Justificativa
32	apesar de estar em pleno funcionamento, houve a realização de obras nos dois sentidos da via, no período de dezembro/2015 a abril/2016, para ampliação da vazão do Córrego do Gambá para drenagem deste córrego sanitário e pluvial no bairro São Matheus (fato superveniente)
218	apesar de estar em pleno funcionamento, houve a realização de obras na Trincheira do Verdão ou Santa Isabel, no período de 15/12/2015 a 11/08/2016 (fato superveniente), conforme relatório de obras da SECID.
256, 257 e 258	acidente de trânsito ocorrido em 07/02/2016 danificou o laço magnético, necessitando de substituição de todo o conjunto de câmeras, postes, iluminador, cabeamento. Todavia, verificou-se que após o acidente o laço magnético não estava desempenhando suas devidas finalidades, concluindo pelo desconto a ser realizado no valor total de R\$ 19.661,07 (dezenove mil seiscentos e sessenta e um reais e sete centavos), conforme calculado pela equipe de auditoria.
260 e 261	diante da discrepância apontada na média, a empresa contratada justificou que a precariedade do asfalto e a ocorrência de infiltração no solo prejudicaram o cabeamento dos laços magnéticos e conseqüente transmissão do sinal sensorial ao software do equipamento. Ao final, os fiscais do contrato, concluíram pelo desconto do valor de R\$ 22.986,10 (vinte e dois mil novecentos e oitenta e seis reais e dez centavos), em decorrência da inoperância dos equipamentos.

45. Informaram também que: 1) em 30/12/2016 a contratada foi notificada para que, imediatamente, fornecesse mecanismo eletrônico de controle que propiciasse tanto ao gestor quanto ao fiscal do contrato o monitoramento dos equipamentos que deixaram de



autuar por período superior a 72 (setenta e duas) horas, mostrando o histórico de autuações, a fim de subsidiar tanto o gestor como o fiscal do contrato quanto à tomada de decisão; 2) houve a substituição do gestor e do fiscal do Contrato nº 10.710/2014 citados neste achado de auditoria a partir de 10/02/2017; 3) a atual gestão e a empresa contratada foram notificadas acerca da necessidade de se proceder ao desconto no valor de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil, seiscentos e quarenta e sete reais e dezessete centavos), a ocorrer na 31ª medição do contrato (fevereiro/2017).

46. A Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. iniciou suas explanações com as preliminares já descritas no tópico anterior.

47. Em sequência, apresentou as mesmas justificativas do gestor e do fiscal do contrato, Srs. Gustavo Tiago da Silva e Ademir de Arruda e Silva.

48. Informou que cumpriu com as previsões contratuais, inclusive relativas à solução de software, mas que diante da solicitação da Administração para que apresentasse novo software que contemplasse a unificação dos sistemas, afirmou que o custo adicional não estava previsto no contrato, devendo ser realizada a recomposição financeira pelo serviço adicional.

49. Por fim, em face da constatação de erro em alguns equipamentos, apresentou o plano de compensação e glosa das medições vincendas do contrato, totalizando o valor de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil seiscentos e quarenta e sete reais e dezessete centavos), nos seguintes termos:



FADIAS TCE	FADIAS SISTEMA	LOCAL	F A I N H A S	DIAS SEM FUNCIONARIAR	DIAS DESCONTADOS MÊS A MÊS E ACUMULADO										DIAS SEM FUNCIONAR NÃO DESCONTADOS	JUSTIFICATIVA	VALOR A SER GLOSADO	
					JAN	FEV	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	TOTAL GLOSAS				
32	8785/22	Av. Beira Rio - Em frente Acrimat - It 02 (Sentido Porto)	2	0											0	0	OBRAS/MAPA FLUXO	R\$ 0,00
219	18	9ent. Bairro Santa Isabel/ Bairro Santa Rosa FX 2	2	30			30								30	0	OBRAS SECID	R\$ 0,00
256	36	Av. Fernando Correa. Prox. Motel Absinto CIB FX 1	1	87		23	8								31	56	ACIDENTE/ LAÇO MAGNÉTICO	R\$ 8.095,73
257	37	Av. Fernando Correa. Prox. Motel Absinto CIB FX 2	2	85		23	8								31	52	ACIDENTE/ LAÇO MAGNÉTICO	R\$ 7.517,47
258	38	Av. Fernando Correa. Prox. Motel Absinto CIB FX 3	3	114		23	8	30	25						86	28	ACIDENTE/ LAÇO MAGNÉTICO	R\$ 4.047,87
260	40	Av. Histolador Rubens de Mendonça. Prox. Ioana CIB FX 2	2	97		8		30							38	59	INFILTRAÇÃO ASFALTO/LAÇO MAGNÉTICO	R\$ 8.529,43
261	41	Av. Histolador Rubens de Mendonça. Prox. Ioana CIB FX 3	3	125					25						25	100	INFILTRAÇÃO ASFALTO/LAÇO MAGNÉTICO	R\$ 14.456,67
<b>TOTAL</b>				536	0	77	54	60	50	0	0	0	0	0	241	295		R\$ 42.647,17

### 1.5.1.2 Análise Instrutória

50. A unidade de instrução acolheu as justificativas apresentadas pelos responsáveis.

51. Salientou que o presente achado de auditoria demonstrou que a solução de software oferecida pela empresa Serget não foi suficiente para garantir premissas básicas do próprio contrato, uma vez que não possibilitou ao gestor e ao fiscal do contrato a averiguação dos equipamentos que permaneceram por mais de 72 (setenta e duas) horas sem registrar infração de trânsito, fato esse que pode ensejar problemas no sistema.

52. Ressaltou que o Contrato nº 10.710/2014 foi assinado em junho de 2014 e em menos de um ano da sua execução, em maio de 2015, a própria administração solicitou adequação do software de forma unificada, demonstrando que o sistema de informação não deve ser encarado de maneira estática, mas sim como conjunto de ferramentas que deve possuir dentre suas características a evolução contínua de maneira a atender o Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá/MT.



53. Considerou que a postura da empresa líder do Consórcio CMT ao propor o ajustamento dos valores a serem glosados demonstrou a boa-fé na execução contratual por parte da contratada.

54. Por fim, sugeriu a conversão do achado de auditoria em determinações à Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá.

### 1.5.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

55. Em parcial concordância ao entendimento técnico, o Ministério Público de Contas ponderou que o Termo de Referência do Pregão Presencial nº 19/2014/SEMOB prevê que o Sistema Integrado de Trânsito seria composto, além dos equipamentos, pelo Centro de Inteligência e Controle de Trânsito – CICT e Sistema de Apoio à Jari.

56. Assinalou que, devido ao atraso na implantação do Centro de Inteligência e Controle de Trânsito – CICT por quase 02 (dois) anos após a assinatura do contrato, ficou demonstrada a existência de falhas gravíssimas na execução do contrato.

57. Salientou que é obrigação da contratada desde a assinatura do contrato implantar, de forma adequada, a supervisão permanente na entrega dos produtos, de modo a obter uma operação correta e eficaz, bem como prover todos os meios necessários à garantia da plena operacionalidade do fornecimento, inclusive considerados os casos de greve ou paralisação de qualquer natureza.

58. Considerou que, embora se reconheça que a SEMOB tenha solicitado providências, é fato que o lapso temporal decorrido para notificar a contratada quanto a um elemento essencial do Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá – SITC não afasta a hipótese de descumprimento contratual e ineficiência nos mecanismos de controle, quer por parte da contratada, quer por parte da Administração.

59. Por fim, opinou pela aplicação de multa ao fiscal e ao gestor do Contrato nº 10.710/2014, bem como pela expedição de determinação para que a SEMOB promova a



dedução do valor do prejuízo causado ao erário dos próximos pagamentos a serem feitos durante a vigência do Contrato nº 10.710/2014, no montante de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil seiscientos e quarenta e sete reais e dezessete centavos), em face da interrupção no fornecimento dos serviços pelo Consórcio CMT, e, por estar firme na premissa de existência de fortes indícios de superfaturamento pela inexecução de serviços (item Sistemas), requereu a realização de auditoria de conformidade na execução do Contrato nº 10.710/2014, a fim de se afastar eventual dano pelo pagamento do Centro de Inteligência e Controle de Trânsito – CICT, conforme disposto no Termo de Referência, sem a devida disponibilização do serviço por quase 02 (dois) anos da vigência contratual.

#### 1.5.1.4 Memoriais da SEMOB e Empresa Serget

60. Visando elucidar pontos levantados pelo Parquet de Contas, os Srs. Gustavo Tiago da Silva, Ademir de Arruda e Silva e Thiago França Cabral apresentaram memoriais salientando a existência de um equívoco quanto ao fato de associar a implantação do CICT com o Controle do Funcionamento dos Equipamentos Eletrônicos ocasionando a hipótese de superfaturamento por inexecução de serviços.

61. Ressaltaram que as solicitações feitas em 20/05/2015 e 20/12/2016 fazem referência à melhoria dos Sistemas de Controle de Funcionamento dos Equipamentos de Fiscalização Eletrônica que já existiam, buscando uma melhor adequação, aperfeiçoamento e aprimoramento dos sistemas *on line* utilizados pelo Consórcio CMT, não havendo qualquer correlação com o CICT.

62. Asseveraram que o CICT em nada interfere no Controle de Funcionamento dos Equipamentos de Fiscalização Eletrônica, objeto deste apontamento, pois se trata de um Centro de Monitoramento das ruas e avenidas da capital por meio de câmeras que captam as imagens em tempo real e projetam nas telas disponibilizadas para esse fim, semelhante ao CIOSP – Centro Integrado de Operações de Segurança Pública do Governo do Estado de Mato Grosso.



63. Registraram que, independentemente da existência do CICT, o controle de funcionamento dos equipamentos era e continuará sendo realizado por intermédio de softwares específicos.

64. Quanto à possibilidade de superfaturamento pela inexecução dos serviços de implantação do CICT, destacaram que os pagamentos só foram realizados após a implantação do Centro Integrado.

65. Salientaram que o gestor e fiscal do contrato citados nesta Auditoria de Conformidade foram nomeados em 26/11/2015, não podendo serem responsabilizados por atrasos anteriores na execução do contrato.

66. Ponderaram que, durante o período em que estiveram no acompanhamento do contrato, qual seja, entre a 11ª e 29ª medições para pagamento dos serviços prestados pela contratada, foi pago o montante de R\$ 12.326.816,56 (doze milhões, trezentos e vinte e seis mil, oitocentos e dezesseis reais e cinquenta e seis centavos), sendo que nesse período foi glosado das medições o valor de R\$ 630.032,33 (seiscentos e trinta mil, trinta e dois reais e trinta e três centavos), bem como serão adotadas as providências para desconto do valor apontado pela unidade técnica.

67. Já a Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. destacou que, em face do princípio do enriquecimento sem causa, diante da constatação de pagamentos por dia em que os equipamentos não funcionaram a contento, apresentou os valores a serem retidos durante a execução do contrato.

68. Quanto aos sistemas de softwares, ressaltou o equívoco na vinculação ao CICT, bem como asseverou que todos os sistemas foram desenvolvidos de acordo com o estabelecido no instrumento contratual e edital de licitação.



## 1.5.2 ACHADO DE AUDITORIA Nº 2

### Responsáveis:

- Thiago França Cabral – ex-Secretário de Mobilidade Urbana
- Gustavo Tiago da Silva Albino – Diretor de Trânsito da SEMOB
- Lucas da Silva Lobato – Supervisor

**Descrição do achado:** Os deferimentos e os indeferimentos das defesas de autuações de trânsito não trazem as razões sobre a decisão dos fatos. **(Q9A2).**

**Classificação da irregularidade:** NB 99. Defesa de Autuação. Grave. Irregularidade referente a análise da defesa de autuação na SEMOB, não contemplada em classificação específica na Resolução Normativa no 02/2015 – TCE-MT.

**Evidências:** Na análise das defesas de autuações foi constatado que o único elemento que difere a defesa que foi deferida daquela que foi indeferida é o carimbo com os dizeres “DEFERIDO” ou “INDEFERIDO”.

Ressalta-se que essas defesas de autuações constam tão somente como papéis de trabalho, visto conter informações de natureza pessoal, motivo pelos quais não foram juntados a este processo de auditoria de conformidade.

### 1.5.2.1 Manifestações da Defesa

69. Os defendentes alegaram que não houve *animus* do agente em lesionar o Município. Destacaram que a Administração Pública se organizou e promoveu os ajustes necessários para permitir maior clarividência dos fundamentos fáticos que deferem ou indeferem o pleito dos infratores recorrentes.

70. Salientaram que desde fevereiro de 2015 foi implantado o sistema de consultas de infrações de trânsito em um link disponível na página web da Prefeitura de Cuiabá, promovendo o conhecimento ao usuário-infrator sobre qual era a infração que tinha notificada contra si, bem como o caminho para indicar condutor ou promover a defesa de autuação.

71. Esclareceram que foi promovida a resposta de seus atos no seu tempo e espaço, garantindo o correto uso de seu poder-dever. Justificaram que as ferramentas que geram uma melhor orientação à análise processual das defesas de autuação foram adequadas logo nas primeiras indicações feitas pelos auditores do TCE, quando do processo de análise feito dentro da Secretaria.



72. O ex-Secretário de Mobilidade Urbana informou que se inteirou e orientou os seus subordinados, inclusive, iniciando a instrumentalização do processo administrativo de infração de trânsito “via web”, provocando maior agilidade e facilidade de acesso ao cidadão-infrator das multas, bem como instruiu a formatação de ferramentas para que o mesmo pudesse indicar o condutor ou promover sua defesa de autuação, sendo os resultados das defesas de autuações lançadas no sistema da Prefeitura Municipal de Cuiabá, contendo parecer embasado nas legislações pertinentes.

73. Ressaltou que, após o lançamento do resultado no sistema da Prefeitura de Cuiabá, o parecer automaticamente é disponibilizado ao cidadão para realização de Consulta Pública no Balcão de Atendimento da Secretaria de Mobilidade Urbana e no endereço eletrônico da Prefeitura.

74. Destacou que, assim que houve o apontamento dos auditores, foi iniciada a melhoria no sistema de fundamentação fática, não havendo que se falar em falta de promoção de ato de supervisão, posto que, conforme pode ser ilustrado e assim comprovado, ocorreu o aperfeiçoamento na ação de resposta aos defendentes.

#### **1.5.2.2 Análise Instrutória**

75. A unidade de instrução salientou que houve melhoria na análise das defesas de atuações. Contudo, ainda há diversos processos disponibilizados no sítio eletrônico da Prefeitura de Cuiabá com pareceres que não trazem as razões do deferimento ou indeferimento, fazendo apenas menção de forma genérica ao Código de Trânsito Brasileiro.

76. No entanto, em face da disposição dos responsáveis em adequar os futuros pareceres das defesas de autuação de maneira fundamentada, conforme sugerido pela equipe de auditoria, concluiu pela conversão do achado de auditoria em determinação à Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá, bem como pelo afastamento da imputabilidade do achado em face dos Srs. Gustavo Tiago da Silva Albino e Lucas da Silva Lobato.

#### **1.5.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas**



77. O Ministério Público de Contas opinou pela caracterização do achado de auditoria, com expedição de recomendação à atual gestão da SEMOB para que adote as medidas necessárias para o aperfeiçoamento das decisões emanadas do Setor de Defesa de Autuação da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, a fim de garantir a fiel observância ao princípio da motivação, com vistas a garantir aos condutores a lisura da multa a ser aplicada.

#### 1.5.2.4 Memoriais da SEMOB

78. Quanto aos apontamentos realizados pelo Parquet de Contas, os responsáveis da SEMOB informaram que, nos termos do CTB e Portarias do DENATRAN, a SEMOB não julga recursos, cabendo esta competência à JARI.

79. Ressaltou que a Secretaria notifica o defendente da procedência ou não de sua defesa, após uma confrontação dos requisitos vinculados dispostos na Portaria do DENATRAN nº 29/2007 e Resolução CETRAN/MT nº 021/2015, não lhe cabendo abertura para interpretação extensiva da respectiva lei.

80. Destacou que, ao longo do período 2015/2016, as ferramentas que geraram uma melhor orientação para a análise processual das defesas de autuação foram adequadas, principalmente, após as primeiras indicações feitas pelos auditores do TCE, quando do processo de análise feito dentro da Secretaria.

81. Frente ao exposto, requereu o saneamento do achado de auditoria nº 2 em relação ao ex-Secretário de Mobilidade Urbana, Sr. Thiago França Cabral.

#### 1.5.3 ACHADO DE AUDITORIA Nº 4

**Responsável:** Érica do Carmo Dias Matos – Presidente da JARI

**Descrição do achado:** Na distribuição dos recursos para os membros da JARI não foi observado a distribuição alternada, conforme prescreve o artigo 18 do regimento interno da JARI, aprovado pela Lei no 3.793, de 30 de dezembro de 1998. **(Q9A4)**.

**Classificação da irregularidade:** NB 99. Distribuição de Recurso na JARI. Grave. Irregularidade referente a distribuição de recurso de penalidade de trânsito junto a JARI-SEMOB, não contemplada em classificação específica na Resolução Normativa no 02/2015 – TCE-MT.



**Evidências:** Os recursos de cada placa foram julgados em uma mesma data e inclusive aqueles julgados em data diferente, mas de um mesmo veículo como é o caso dos veículos placa OB?114? e QB?416? foram distribuídos para o mesmo relator.

### 1.5.3.1 Manifestação da Defesa

82. Em sua defesa, a responsável alegou que não houve prevaricação no tocante à distribuição processual ou antecipação dos julgamentos, visto que se aplicou o princípio processual da economia para a distribuição isonômica entre os membros da JARI, bem como foram aplicados os institutos da conexão e continência.

83. Argumentou que as sessões da JARI são públicas e que “recebe visita e solicitação de julgamento antecipado por particulares que aguardam na fila cronológica”, e que diante disso cria-se pauta extra, a fim de não prejudicar o andamento cronológico dos julgamentos.

### 1.5.3.2 Análise Instrutória

84. A unidade de instrução acolheu as argumentações defensivas e sugeriu a conversão do achado de auditoria em determinação à atual gestão da SEMOB.

### 1.5.3.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

85. O Parquet de Contas discorreu sobre a importância da implantação do Sistema de Apoio à JARI conforme previsão do Termo de Referência, salientando a importância da atuação do Tribunal de Contas na análise quanto à efetiva execução do Contrato nº 10.710/2014, uma vez que, até a data da auditoria, não demonstrava estar em completa implantação e execução.

86. Por fim, por entender serem consistentes os indícios de superfaturamento pela inexecução do objeto contratado, opinou pela realização de auditoria de conformidade na execução do Contrato nº 10.710/2014, a fim de verificar a efetiva implantação do Sistema de Apoio à JARI conforme disposto no Termo de Referência.



#### 1.5.3.4 Memorials da SEMOB

87. Em que pese o achado de auditoria não se referir aos responsáveis pela SEMOB, o gestor da Secretaria entendeu por bem contextualizar alguns apontamentos do Ministério Público de Contas que presumiu estarem equivocados.

88. Informou que as JARIs possuem autonomia em face da gestão municipal, cabendo a essa somente o apoio administrativo e financeiro, que foi fornecido em contrapartida, conforme previsão do Contrato nº 10.710/2014.

89. Quanto ao Sistema de Apoio à JARI, previsto no instrumento contratual citado e no Pregão Presencial nº 19/2014, alegou que todas as fases estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro estão contempladas no sistema.

90. Ressaltou que a JARI instalada na SEMOB Cuiabá detinha total acesso ao Sistema de Apoio por intermédio de seu corpo administrativo, conforme se demonstrou com os Termos de Responsabilidade de Acesso ao Sistema de seus servidores, bem como pelo comprovante de disponibilização do acesso à Presidente da Junta, Sra. Érica do Carmo Dias Matos.

91. Destacou que o Sistema de Apoio à JARI sempre esteve apto para atender o que dispõe no Regimento Interno da JARI, bem como reiterou a subordinação direta das Juntas Recursais ao Conselho Estadual de Trânsito, estando a gestão municipal impossibilitada de ordenar os procedimentos realizados pelo colegiado.

92. Por fim, salientou que os pagamentos das medições do Contrato, pertinentes à disponibilização do Sistema de Apoio à JARI, foram devidamente autorizados, visto que o aplicativo previsto no Termo de Referência foi disponibilizado e continha as funcionalidades exigidas.



#### 1.5.4 ACHADO DE AUDITORIA Nº 5

<b>Responsáveis:</b> Selma Pereira Rodrigues Sabino.
<b>Descrição do achado:</b> Os valores arrecadados de multas provenientes de fiscalização eletrônica estão sendo contabilizados a menor no sistema contábil da Secretaria Municipal de Serviços Urbano - SEMOB. (Q8A5).
<b>Classificação da irregularidade:</b> CB 02. Contabilidade Grave 02. Registros contábeis incorretos sobre fatos relevantes, implicando na inconsistência dos demonstrativos contábeis (arts. 83 a 106, da Lei no 4.320/1964 ou Lei no 6.404/1976).
<b>Evidências:</b> Diferença de R\$ 627.398,25 entre o valor total arrecadado de multas registrados no sistema da SEMOB com o valor contabilizado no sistema FIPLAN.

##### 1.5.4.1 Manifestação da Defesa

93. Em sua defesa, a Sra. Selma Pereira Rodrigues Sabino informou que o Sistema FIPLAN não é integrado com o Banco do Brasil e todas as receitas são lançadas manualmente, diariamente, utilizando o extrato bancário e seguindo a orientação dos servidores da contabilidade.

94. Destacou que devido à dificuldade de entender os relatórios do Sistema da SEMOB a sua equipe efetuava os lançamentos utilizando um cálculo matemático em que alocava 80% para multas eletrônicas e 20% para as outras multas previstas na legislação de trânsito, podendo esses valores serem confrontados com os extratos bancários e as Relações de Registros de Receita Orçamentária (RDR) - FIP 728.

95. Asseverou que contabilmente não houve danos ao erário, uma vez que os lançamentos das multas arrecadadas estavam registrados em conformidade com os extratos.

96. Quanto aos valores registrados a menor no sistema contábil, informou se tratar do desconto dos 5% (cinco por cento) destinado para o FUNSET, desconto esse efetuado no ato do pagamento da multa. Dessa forma, não vai para a conta arrecadadora 100% (cem por cento) do valor cobrado, mais sim 95% (noventa e cinco por cento), e que é somado desconto por desconto até o último dia do mês quando o próprio banco gera a Guia de Recolhimento da União - GRU.



#### 1.5.4.2 Análise Instrutória

97. A unidade de instrução sugeriu a conversão do achado de auditoria em determinação à Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá.

#### 1.5.4.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

98. O Ministério Público de Contas acompanhou o entendimento técnico e opinou pela expedição de determinação à atual gestão da SEMOB.

#### 1.5.5 ACHADO DE AUDITORIA Nº 6

<b>Responsáveis:</b> Thiago França Cabral
<b>Descrição do achado:</b> Demanda reprimida (demanda não atendida) de recursos em face de incapacidade de uma única JARI em julgá-los. <b>(Q9A6)</b> .
<b>Classificação da irregularidade:</b> NB 99. Recurso na JARI. Grave. Irregularidade referente a demanda reprimida (demanda não atendida) junto a JARI-SEMOB, não contemplada em classificação específica na Resolução Normativa nº 02/2015 – TCE-MT.
<b>Evidências:</b> A SEMOB conta com apenas uma JARI, esse fato tem provocado um alto número de recursos pendentes de análise, totalizando 18.036 recursos, sendo 4.792 de 2015 e 13.244 de 2016, Quadro 7.7.

#### 1.5.5.1 Manifestação da Defesa

99. O ex-gestor alegou que desde o início de sua gestão preocupou-se em melhorar a estrutura física da JARI.

100. Assinalou que a presidência da JARI solicitou várias vezes o aumento do número de sessões, com a consequente valorização do jeton. Porém, após pesquisas jurídicas do instituto, constatou quedar impossível tal ação.

101. Ressaltou que elaborou minuta de projeto de decreto dispondo sobre a criação e nomeação da segunda JARI, mas que, ao final do trâmite processual administrativo, houve a conclusão da Procuradoria Geral do Município contrariamente aos argumentos expostos pela SEMOB.



### 1.5.5.2 Análise Instrutória

102. A unidade de instrução entendeu que a atual gestão já demonstrou que está se mobilizando com o objetivo de criar mais uma JARI. Diante disso, sugeriu a conversão do achado de auditoria em determinação.

### 1.5.5.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

103. O Ministério Público de Contas opinou pela expedição de recomendação à atual gestão da SEMOB.

## 1.6 DOS ACHADOS DE AUDITORIA CARACTERIZADOS PELA UNIDADE DE INSTRUÇÃO

### 1.6.1 ACHADO DE AUDITORIA Nº 3

**Responsável:**

Érica do Carmo Dias Matos – Presidente da JARI;  
Aelson Alves Barbosa - Membro representante do SINTAC;  
Antônio Boa Morte da Silva Neto – Membro representante da SEMOB – Titular;  
Antônio Eloir Constante Barbosa - Membro representante do STU  
Debora Nahime Astolpho – Membro representante da OAB – Titular;  
Ivo Leônio Alves Vilela – Membro representante do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes (STETT/CR) – Suplente em substituição;  
João Jenezerlau dos Santos - Membro representante da OAB – Suplente;  
Rosenil Lúcia Rondon – Membro representante da SEMOB – Suplente em substituição;  
Silvana Maura Maria Alves - Membro representante do Sindicato dos Transportadores Urbanos (STU) – Titular.

**Descrição do achado:** Os deferimentos e os indeferimentos dos recursos junto a JARI não trazem as razões de deferir ou de indeferir de maneira condizente com as alegações dos recorrentes e as provas existentes nos próprios autos, ou ainda no sistema de informação da SEMOB, no CTB e nas resoluções do Contran. **(Q9A3).**

**Classificação da irregularidade:** NB 99. Recurso na JARI. Grave. Irregularidade referente a recurso de penalidade de trânsito junto a JARI-SEMOB, não contemplada em classificação específica na Resolução Normativa no 02/2015 – TCE-MT.

**Evidências:** Na análise dos recursos foram constatadas incongruências das mais diversas, tais como:

- argumenta que o veículo foi furtado, contudo há infrações com datas anteriores ao furto, placa NJ?589?, e ainda assim foi deferido o recurso;
- argumenta que não foi notificado da imposição de penalidade, protocolo de recurso nº 3136/2015, AIT F 43 227184, placa OB?023?. O recurso deferido, sob o argumento que a JARI não possui convênio com os Correios, embora conste nos próprios autos do recurso o recebimento da notificação de imposição de penalidade com o carimbo da empresa proprietária do veículo;



- argumenta que o aparelho que aplicou o AIT F 43 169210, protocolo de recurso nº 1681/2015, estava com a aferição vencida, placa OB?023?, contudo ao deferir o pedido o julgador traz argumento que em nenhum momento foi alegado pelo Recorrente, além do equipamento estar devidamente aferido;
- que não recebeu a notificação pelos Correios, em que pese existir o registro do envio das notificações pela SEMOB aos Correios.

### 1.6.1.1 Manifestação da Defesa

104. Os responsáveis iniciaram suas alegações fazendo uma linha do tempo referente ao trâmite processual dos autos de infrações desde o cometimento da infração até o julgamento recursal.

105. Alegaram que a Administração Pública, de forma diversa do Poder Judiciário, não está inerte e limitada às arguições do Recorrente, mas que funciona tanto como parte processual quanto como aplicador da lei e revisor do ato administrativo, visto que não é mero interventor processual.

106. Salientaram que em face do poder de autotutela e da autoexecutoriedade, a Administração pode rever seus próprios atos, podendo anular aqueles eivados de vícios e revogar aqueles que embora legais, não sejam oportunos ou convenientes, conforme preceitua a Súmula nº 473 do Supremo Tribunal Federal.

107. Ressaltaram que o convênio celebrado com os Correios não contempla a devolução do Aviso de Recebimento – AR, não podendo ser garantida a comprovação da ciência inequívoca do infrator, haja vista que não basta que a Administração Pública faça simples remessa de notificações por Correio, tendo o dever de provar que o particular recebeu a referida notificação, e mediante a prova da inequívoca ciência inaugura-se o processo administrativo.

108. Destacaram que, agindo de forma diversa, todo o processo com os atos nele praticados é nulo de pleno direito.



109. Esclareceram que os membros da JARI não possuíam acesso ao sistema da SEMOB até dezembro de 2016, quando se criaram os primeiros logins de acesso para os membros da JARI, sendo que a Sra. Débora Nahime Astolpho só recebeu seu login de acesso em janeiro de 2017. E ainda ressaltaram que somente tomaram conhecimento quanto à possibilidade de acesso ao sistema por intermédio desta auditoria de conformidade.

### 1.6.1.2 Análise Instrutória

110. A unidade de instrução rebateu os argumentos defensivos por entender que, em que pese a previsão do princípio da autotutela e da autoexecutoriedade, não se justifica o fato de algumas decisões considerarem essas razões e outras não, pois o vício alegado pela defesa contamina todo o Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá – Mato Grosso, objeto do Contrato nº 10.710/2014.

111. Sustentou que, se é para aplicar a regra trazida pela defesa, de que o meio adotado pela SEMOB não é o meio hábil para atender ao princípio do devido processo legal, o melhor que tem a fazer é desconstruir todo o sistema, pois o modelo como está, demonstra falha de natureza gravíssima, de nada adiantando a continuação do sistema nos moldes em que se encontra.

112. Contudo, salientou que não foram em todos os momentos que a JARI utilizou-se dos princípios da autotutela e da autoexecutoriedade para rever atos eivados de vícios, pois, até 22 de setembro de 2016, foram analisados 3.801 (três mil, oitocentos e um) recursos e desse montante 1.590 (um mil quinhentos e noventa) foram deferidos (41,83%) e 2.211 (dois mil duzentos e onze) (58,17%) indeferidos.

113. Ressaltou que o fato de inexistir no convênio celebrado com os Correios a obrigação de ciência inequívoca ao interessado (condutor/proprietário do veículo) é motivo ensejador de nulidade processual. Sendo assim, tal regra deveria valer para todos aqueles que recorressem à JARI, pois a mesma não pode ser aplicada apenas eventualmente, sob pena de violação ao princípio da igualdade.



114. Asseverou que os atos da Administração Pública devem necessariamente ser motivados e essa motivação deve guardar íntima relação com os fatos questionados.

115. Discordou do argumento de que os membros da JARI não possuíam acesso ao sistema, haja vista que no Contrato nº 1.0710/2014 consta, na cláusula décima segunda, a previsão de Sistema de Apoio à JARI, bem como que o acesso ao portal da SEMOB é público, sendo possível consultar as multas aplicadas aos veículos, bastando informar a placa e o Renavam.

### 1.6.1.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

116. Coadunando com o entendimento técnico, o Ministério Público de Contas opinou pela caracterização do achado de auditoria nº 03, bem como pela expedição de recomendação à atual gestão da SEMOB.

### 1.6.2 ACHADO DE AUDITORIA Nº 7

<b>Responsável:</b> Érica do Carmo Dias Matos
<b>Descrição do achado:</b> Não observar a ordem cronológica para o julgamento dos recursos interpostos na JARI (Q9A7).
<b>Classificação da irregularidade:</b> NB 99. Recurso na JARI. Grave. Irregularidade referente a inobservância da ordem cronológica para o julgamento dos recursos interpostos junto a JARI-SEMOB, não contemplada em classificação específica na Resolução Normativa nº 02/2015 – TCE-MT.
<b>Evidências:</b> A JARI realizou o julgamento de 477 recursos de 2016, contudo existem 4.792 recursos de 2015 sem julgamento, com prazo médio de atraso de 360 dias, Quadros 7.6 e 7.7.

#### 1.6.2.1 Manifestação da Defesa

117. Os argumentos apresentados foram os mesmos do achado de auditoria nº 4.

118. Argumentou que as sessões da JARI são públicas e que “recebe visita e solicitação de julgamento antecipado por particulares que aguardam na fila cronológica”, e que diante disso cria-se pauta extra, a fim de não prejudicar o andamento cronológico dos julgamentos.



### 1.6.2.2 Análise Instrutória

119. A unidade de instrução discordou dos argumentos da defesa salientando que o Regimento Interno da Junta Administrativa de Recursos de Infração da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá (RI-JARI-SEMOB) estabelece no artigo 20, caput, que os recursos serão julgados em ordem cronológica na JARI, mas seguindo a preferência dos que versarem sobre apreensão ou cassação de documento de habilitação, bem como apreensão de veículo.

120. Posto isso, pontuou que as normas estão perfeitamente estabelecidas, tanto a regra geral do julgamento em ordem cronológica, quanto as exceções nos casos dos recursos que tratem de apreensão ou cassação de documento de habilitação, bem como apreensão de veículo.

121. Ressaltou que não se pode admitir a quebra da ordem cronológica, exceto aquelas previstas nas exceções contidas no caput do artigo 20 do RI-JARI-SEMOB.

122. Salientou que o dispositivo do RI-JARI-SEMOB está em perfeita harmonia com os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, eficiência, norteadores da Administração Pública, previstos na CF/88, artigo 37, caput.

123. Destacou que dentre os recursos que tiveram análise célere pela JARI-SEMOB estão recursos de membro da JARI-SEMOB, de ex-Vereador por Cuiabá por vários mandatos e ex-Secretário da gestão 2013/2016, situações que não guardam relação com o RI-JARI-SEMOB, tampouco com os princípios norteadores da Administração Pública.

124. Por fim, sugeriu a caracterização do achado de auditoria, bem como a expedição de determinação legal à Presidência da JARI-SEMOB.



### 1.6.2.3 Posicionamento do Ministério Público de Contas

125. O Ministério Público de Contas analisou este achado de auditoria juntamente com o achado de auditoria nº 4, mantendo o posicionamento já transcrito anteriormente, opinando pela realização de auditoria de conformidade na execução do Contrato nº 10.710/2014 celebrado com o Consórcio Cuiabá Monitoramento de Trânsito, a fim de verificar a efetiva implantação do Sistema de Apoio à JARI conforme disposto no Termo de Referência.

126. É o relatório.

Cuiabá/MT, 05 de novembro de 2018.

(assinado digitalmente)

**LUIZ HENRIQUE LIMA**

Conselheiro Interino conforme Portaria nº 122/2017