



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

Sumário

II. RAZÕES DO VOTO	2
2.1PRELIMINARES ARGUIDAS PELA EMPRESA SERGET MOBILIDADE VIÁRIA LTDA.....	4
2.1.1DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO CONSÓRCIO CMT – CUIABÁ MONITORAMENTO DE TRÂNSITO	4
2.1.1.1 Análise do Relator	4
2.1.2 DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DO DEVIDO PROCESSO LEGAL – CERCEAMENTO DE DEFESA..	6
2.1.2.1 Análise do Relator	6
2.1.3 DA AUSÊNCIA DE VISITA OU VISTORIA NOS LOCAIS DE REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS	8
2.1.3.1 Análise do Relator	8
2.2 DOS ACHADOS DE AUDITORIA.....	8
2.2.1 ACHADO DE AUDITORIA Nº 1	8
2.2.1.1 Análise do Relator	9
2.2.2 ACHADOS DE AUDITORIA Nº 2 e 3.....	19
2.2.2.1 Análise do Relator	20
2.2.1 ACHADOS DE AUDITORIA Nº 4 e Nº 7	25
2.3.1.1 Análise do Relator	25
2.2.3 ACHADO DE AUDITORIA Nº 5	28
2.2.3.1 Análise do Relator	28
2.2.4 ACHADO DE AUDITORIA Nº 6	30
2.2.4.1 Análise do Relator	30
III - CONCLUSÃO	31
IV – DISPOSITIVO DO VOTO.....	31



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

II. RAZÕES DO VOTO

127. Preliminarmente, ressalto que a presente Auditoria de Conformidade tem por objetivo o exame da legalidade e da legitimidade dos atos de gestão dos responsáveis sujeitos à jurisdição desta Corte de Contas, quanto ao aspecto contábil, financeiro, orçamentário e patrimonial, nos termos do novo modelo de fiscalização implementado por este Sodalício, possuindo como um dos instrumentos de fiscalização as auditorias, descritas como o *“instrumento de fiscalização utilizado pelo Tribunal para o exame objetivo e sistemático das operações contábeis, orçamentárias, financeiras, operacionais e patrimoniais dos órgãos jurisdicionados”*, conforme previsão da Resolução Normativa nº 15/2016.

128. Ademais, este Tribunal de Contas possui amparo constitucional para realizar, por iniciativa própria, auditorias nas unidades administrativas dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, conforme arts. 71, IV e 75, *caput*, da Constituição da República Federativa do Brasil, abaixo transcritos:

Art. 71. O controle externo, a cargo do Congresso Nacional, será exercido com o auxílio do Tribunal de Contas da União, ao qual compete:

(...)

IV - **realizar**, por iniciativa própria, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, de Comissão técnica ou de inquérito, inspeções e **auditorias** de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, **nas unidades administrativas** dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, e demais entidades referidas no inciso II;

(...)

Art. 75. As normas estabelecidas nesta seção aplicam-se, no que couber, à organização, composição e fiscalização dos Tribunais de Contas dos Estados e do Distrito Federal, bem



*como dos Tribunais e Conselhos de Contas dos Municípios.
(grifei)*

129. O amparo legal para atuação dos Tribunais de Contas no controle das despesas contratuais, nos aspectos de legalidade e regularidade da despesa e execução, encontra-se no *caput* do artigo 113 da Lei nº 8.666/1993:

Art. 113. O controle das despesas decorrentes dos contratos e demais instrumentos regidos por esta Lei será feito pelo Tribunal de Contas competente, na forma da legislação pertinente, ficando os órgãos interessados da Administração responsáveis pela demonstração da legalidade e regularidade da despesa e execução, nos termos da Constituição e sem prejuízo do sistema de controle interno nela previsto.

130. A presente auditoria de conformidade realizada pela antiga Secretaria de Controle Externo da 1ª Relatoria teve por objetivo auditar os atos de gestão do exercício de 2016, relativos ao Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá – SITC, no âmbito da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá – SEMOB e do Fundo Municipal de Trânsito e Transportes Urbano – FMTTUR.

131. Apensada a esta auditoria encontra-se a Denúncia protocolada neste Tribunal sob o nº 166723/2016, encaminhada pelo Sr. Mitri Salah Ayoub, elencando supostas irregularidades/ilegalidades cometidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá – SEMOB e pela Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI – SEMOB, relativas à análise de recursos pertinentes a aplicação de multas de trânsito.

132. Desta feita, conheço a presente denúncia. Saliento que, em razão da irregularidade trazida no bojo desse processo ser idêntica a apontamentos constante nesta auditoria, informo que ambos os processos serão analisados em conjunto.

133. Destarte, procedo a análise das preliminares arguidas pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda., dos achados de auditoria descaracterizados e os caracterizados pela unidade de instrução.



2.1 PRELIMINARES ARGUIDAS PELA EMPRESA SERGET MOBILIDADE VIÁRIA LTDA.

2.1.1 DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO CONSÓRCIO CMT – CUIABÁ MONITORAMENTO DE TRÂNSITO

2.1.1.1 Análise do Relator

134. Os consórcios privados consistem em associações de empresas que conjugam recursos humanos, técnicos e materiais para a execução de um objeto a ser licitado, possuindo lugar quando o vulto, complexidade ou custo do empreendimento não é recomendado para as empresas isoladamente consideradas, não possuindo personalidade jurídica própria, específica e autônoma.

135. No entanto, embora se reconheça a ausência de personalidade jurídica aos consórcios de empresas, tal como disposto na Lei nº 6.404/1976 e previsto na cláusula 5.9.5 do Edital do Pregão Presencial nº 19/2014, é preciso compreender que o mesmo detém capacidade processual de estar em juízo, apenas para defender seus interesses institucionais, conforme se extrai dos julgados abaixo colacionados:

*“AGRAVO DE INSTRUMENTO - AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS E ESTÉTICOS - ILEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM - AFASTADA - AUSÊNCIA DE PERSONALIDADE JURÍDICA DO CONSÓRCIO - ARTIGO 278, § 1º, DA LEI N.º 6.404 /1976 - CAPACIDADE JUDICIÁRIA - ARTIGO 12, VII, DO CPC - DENÚNCIAÇÃO DA LIDE - ARTIGO 70, III, DO CPC - CHAMAMENTO AO PROCESSO - ARTIGO 77, III, DO CPC - HIPOSTESE NÃO CARACTERIZADAS - RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. Conforme a teoria da asserção, as condições da ação devem ser analisadas com base apenas nas afirmações das partes, não sendo possível a produção de provas para análise da legitimidade passiva ad causam. **Conforme o artigo 278, § 1º, da Lei n.º 6.404 /1976, o Consórcio não possui personalidade jurídica, porém goza de personalidade judiciária, podendo integrar o polo passivo da ação, nos moldes do artigo 12, VII, do CPC.** Não estando evidenciada a hipótese de denúncia da lide prevista no artigo 70, III, do CPC tampouco a situação de chamamento ao processo trazida no artigo 77, III, do CPC, não deve ser admitida a intervenção de terceiro. Recurso conhecido e não provido.” (TJ-MS - Agravo de Instrumento AI 14135273920148120000 MS 1413527-39.2014.8.12.0000 (TJ-MS) Data de publicação: 04/12/2014 – Des. Oswaldo Rodrigues de Melo) – (grifo nosso)*

“APELAÇÃO CÍVEL Nº 0002150-34.2014.8.08.0011 APELANTE: CONSÓRCIO GDK E SINOPEC APELADO: ULISSES FACIN MOREIRA ME. RELATOR: DES. CARLOS SIMÕES FONSECA EMENTA APELAÇÃO CÍVEL AÇÃO INDENIZATÓRIA POR DANOS MATERIAIS



*DESCUMPRIMENTO DE CONTRATO DE LOCAÇÃO DE VEÍCULO CONSÓRCIO
PERSONALIDADE JUDICIÁRIA LEGITIMIDADE PARA FIGURAR NO POLO PASSIVO DA
LIDE PRESENÇA DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL COMPROVAÇÃO RECURSO
IMPROVIDO. 1. Muito embora o artigo 278, § 1º, da Lei 6.404/74, preveja que o consórcio
não ostenta personalidade jurídica, **não há que se falar em ilegitimidade para figurar no
polo passivo da demanda, uma vez que é patente sua personalidade judiciária,
elemento suficiente para justificar sua presença na lide.** Precedentes. 2. Havendo, nos
autos, provas suficientes da existência do dano e de sua extensão, bem como quanto à
responsabilidade do réu, que, por seu turno, não se desincumbiu do ônus de afastar o fato
constitutivo do direito do autor, correta a sentença que julgou integralmente procedente a
pretensão autoral. 3. Recurso improvido. 4. Condenação sucumbencial majorada nos termos
do art. 85, § 11, do CPC/15. ACÓRDÃO Vistos, relatados e discutidos estes autos, ACORDA
a Colenda Segunda Câmara Cível, na conformidade da ata e notas taquigráficas da sessão,
à unanimidade de votos, NEGAR PROVIMENTO ao recurso, nos termos do voto do relator.
Vitória (ES), 10 de abril de 2018. DES. PRESIDENTE DES. RELATOR (TJ-ES - Apelação
APL 00021503420148080011 - Data de publicação: 18/04/2018) (destaque nosso)"*

136. Ademais, como bem consignado pelo Ministério Público de Contas, há clara diferença entre personalidade jurídica e personalidade judiciária, detendo esta última o Consórcio Cuiabá Monitoramento de Trânsito.

137. Nos termos do art. 33, II, da Lei nº 8.666/1993, fica claro que o consórcio atua por intermédio de uma empresa líder, em nome das demais e com autorização expressa delas, senão vejamos:

"Art. 33. Quando permitida na licitação a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

...

II - indicação da empresa responsável pelo consórcio que deverá atender às condições de liderança, obrigatoriamente fixadas no edital;"

138. Desta feita, incumbe ao consórcio se fazer presente em juízo, agindo em nome próprio, sendo apenas representado pela empresa líder, o que significa a atribuição a esta dos poderes de representação perante terceiros.

139. Destarte, acompanhando o entendimento esposado pelo Ministério Público de Contas, entendo que os consórcios privados, inclusive o Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito, possuem personalidade judiciária, podendo atuar em legitimidade passiva perante este Tribunal de Contas.

140. No entanto, oportuno salientar e reconhecer que a responsabilização da



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

141. Pelo exposto, reconheço a personalidade judiciária do Consórcio CMT para atuar perante esta Corte de Contas defendendo seus interesses institucionais, representado pela empresa líder Serget Mobilidade Viária Ltda., mas afasto a responsabilidade da empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. como pessoa jurídica de forma isolada, haja vista que os apontamentos da unidade de instrução se referem a atuação do Consórcio CMT.

2.1.2 DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DO DEVIDO PROCESSO LEGAL – CERCEAMENTO DE DEFESA

2.1.2.1 Análise do Relator

142. Conforme consignado nos autos, o Plano Anual de Fiscalização – PAF e o Plano Anual de Trabalho – PAT, são instrumentos de planejamento interno das Cortes de Contas, cuja finalidade é subsidiar a atuação do Tribunal para o alcance das metas estabelecidas no Planejamento Estratégico, bem como no atingimento dos indicadores do Marco de Medição e Desempenho dos Tribunais de Contas (MMD-TC).

143. Ao tratar sobre os instrumentos de planejamento das fiscalizações, as classificações do PAF e do PAT, nos níveis estratégico e tático, respectivamente, revestem-se como ferramenta gerencial de interesse das unidades técnicas deste Tribunal, inexistindo a previsão de seu conhecimento ao público externo.

144. De mais a mais, qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que utilize, arrecade, guarde, gerencie ou administre dinheiros, bens e valores públicos (art. 70, parágrafo único, Constituição Federal) poderá ser fiscalizada por este Tribunal, no que concerne à correta aplicação dos recursos públicos.



145. Nesta esteira, este Tribunal aperfeiçoou seu modelo de fiscalização para concentrar seus esforços naqueles atos de gestão que envolvam os critérios de materialidade, relevância, risco e oportunidade, no qual se insere o Contrato nº 10.710/2014 celebrado com o Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito.

146. Desta feita, não merecem prosperar quaisquer alegações quanto a juízos de exceção, perseguições ou desvio de finalidade diante dos detalhados critérios que direcionaram a inclusão dos atos de gestão do exercício de 2016 da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá e do Fundo Municipal de Trânsito e Transportes Urbano no PAF e PAT, no qual destaco o Contrato nº 10.710/2014, pois possui significativa materialidade, relevância e risco.

147. Ademais, todos os processos fiscalizatórios que tramitam neste Tribunal de Contas, independentemente de se iniciar por intermédio de demanda interna ou externa, asseguram ao jurisdicionado, responsável ou terceiro interessado, a observância dos princípios constitucionais do devido processo legal, haja vista que o conhecimento do processo de fiscalização inicia-se com a citação para o exercício do contraditório e ampla defesa, oportunidade em que lhe é encaminhado cópia do relatório de auditoria abordando todos os atos e fatos imputados ao responsável.

148. Logo, acompanhando o entendimento técnico e ministerial, rejeito a questão preliminar suscitada.

2.1.3 DA AUSÊNCIA DE VISITA OU VISTORIA NOS LOCAIS DE REALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

2.1.3.1 Análise do Relator

149. Ressalta-se que a auditoria foi realizada em período posterior às obras em questão, ou seja, enquanto a auditoria ocorreu no período de 04/07 a 03/10/2016 (Ordem de Serviço nº 009024/2016), as obras ocorreram no final do ano de 2015 e no primeiro



semestre do ano de 2016, conforme se extrai de informações da própria defesa apresentada para o achado nº 01.

150. Portanto, a visita *in loco* não seria suficiente para concluir pelo afastamento de qualquer responsabilidade.

151. Destarte, não acolho a preliminar, haja vista a decorrência de lapso temporal entre a realização das obras que causaram a inatividade dos equipamentos questionados nos autos e a auditoria realizada pela equipe técnica deste Tribunal de Contas.

2.2 DOS ACHADOS DE AUDITORIA

152. Inicialmente cumpre ressaltar que, em que pese os achados de auditoria nºs 2 e 4 tenham sido objeto de proposta de determinações e os achados nºs 3 e 7 tenham sido confirmados pela equipe de auditoria, diante da similitude dos achados nºs 2 e 3 e 4 e 7, respectivamente, os mesmos serão analisados em conjunto.

2.2.1 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.

2.2.1.1 Análise do Relator

153. O presente achado de auditoria, embora descrito como apuração de lapso temporal em que alguns equipamentos de fiscalização deixaram de operar, abordou outros



aspectos, tais como a fiscalização do contrato e a possibilidade de superfaturamento por inexecução de serviços – item Sistemas.

154. No que tange à apuração dos dias em que os equipamentos de fiscalização deixaram de operar, foram objeto desta auditoria, realizada no período de janeiro a junho de 2016, os equipamentos que ficaram inoperantes por lapso de tempo superior a 70 (setenta) dias, quais sejam, os equipamentos nºs 032, 218, 256, 257, 258, 260 e 261.

155. Ao final da análise, conforme informações da unidade de instrução e dos próprios responsáveis, ficou constatado o pagamento indevido ao Consórcio CMT do valor de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil seiscientos e quarenta e sete reais e dezessete centavos), em face de inobservância do item 9.6.4 do Contrato nº 10.710/2014, sendo apresentado plano de compensação e glosa desse valor pelo próprio Consórcio contratado.

156. Destarte, entendo pela necessidade de comprovar se o valor acima foi retido dos demais pagamentos que seriam feitos à Contratada.

157. Quanto à paralisação dos equipamentos, o item 9.6.4 da Cláusula Nona – Da Descrição dos Serviços estabelece que:

* 9.6.4 O valor a ser pago por EFI, que permanecer fora de funcionamento além das 72 (setenta e duas) horas, será proporcional ao número de dias de efetiva operação no respectivo mês, ou seja: 1/30 (um trinta avos) do valor mensal por dia de efetiva operação.

158. Na Cláusula Décima Segunda – Do Preço e Condições de Pagamento está previsto que:



12 CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - DO PREÇO E CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

12.1 Dá-se a este contrato o valor total de **R\$ 39.800.000,00** (Trinta e Nove Milhões e Oitocentos Mil Reais);

Tipo	Quantidade	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
EFI-I – Lombada Eletrônica	44	Faixa	R\$ 5.146,70	R\$ 9.382.434,10
EFI-II – Radar Fixo	44	Faixa	R\$ 4.337,00	R\$ 8.392.095,00
EFI-III – Avanço de Semáforo	55	Faixa	R\$ 4.499,90	R\$ 10.754.761,00
EFI-IV – Unidade Móvel de Monitoramento	1	Equipamento	R\$ 12.471,50	R\$ 598.632,00
EFI-V – Registrador Móvel de Infração	2	Equipamento	R\$ 11.160,47	R\$ 1.071.405,10
PMVs (Painel de Mensagens Variável)	3	Equipamento	R\$ 3.652,00	R\$ 430.936,00
Talão Eletrônico de Infração	30	Equipamento	R\$ 1.162,00	R\$ 1.603.560,00
Câmeras Específicas	30	Equipamento	R\$ 3.266,00	R\$ 4.507.080,00
Sistema de Apoio a JARI	1	Sistema	R\$ 43.820,00	R\$ 2.059.540,00
CICT (Central de Inteligência de Controle de Trânsito)	1	Sistema	R\$ 20.824,10	R\$ 999.556,80
VALOR TOTAL			R\$ 39.800.000,00	

12.2 O pagamento dos serviços contratados será efetuado mensalmente, mediante crédito em conta corrente bancária, com base na apresentação da Nota Fiscal/Fatura, emitida no mês de referência, após o devido atestado do órgão **CONTRATANTE**;

12.3 O valor constante da Nota Fiscal/Fatura consistirá no resultado apurado pela multiplicação do preço unitário ofertado pela quantidade total de equipamentos em operação.

12.4 O pagamento será feito até o 10º (décimo) dia útil, contados a partir do aceite definitivo do serviço e da comprovação da regularidade da documentação fiscal apresentada, prevalecendo a data que ocorrer por último. Ocorrendo atraso no pagamento, desde que a **CONTRATADA** não tenha concorrido de alguma forma para o atraso, haverá incidência de correção monetária sobre o valor devido, pela variação financeira de acordo com a variação do INPC proporcionalmente aos dias de atraso.

12.5 Se ocorrer paralisação, no funcionamento de qualquer equipamento/sistema por tempo superior ao previsto no contrato para restabelecimento de sua operação, será feito a glosa do valor correspondente ao número de horas de paralisação, descontado o tempo de manutenção autorizado de 72 (setenta e duas) horas por equipamento.

12.6 A Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – SMTU poderá deduzir do montante a pagar os valores correspondentes a multas ou indenizações devidas pela **CONTRATADA**, nos termos deste Contrato.

12.7 A **CONTRATADA** deverá indicar no corpo da Nota Fiscal/fatura, o número e nome do banco, agência e número da conta onde deverá ser feito o pagamento, via ordem bancária;

12.8 Caso constatado alguma irregularidade nas notas fiscais/faturas, estas serão devolvidas a **CONTRATADA**, para as necessárias correções, com as informações que motivaram sua rejeição, contando-se o prazo para pagamento da data da sua reapresentação.

12.9 Nenhum pagamento isentará a **CONTRATADA** das suas responsabilidades e obrigações, nem implicará aceitação definitiva do fornecimento.

12.10 É vedado caucionar ou utilizar o contrato decorrente para qualquer operação financeira, sem prévia e expressa autorização da Secretaria Municipal de Planejamento e Finanças.

12.11 As despesas bancárias decorrentes de transferência de valores para outras praças serão de responsabilidade da **CONTRATADA**.



159. No contrato administrativo há a previsão de implantação de outros equipamentos EFI além dos que foram objeto desta auditoria que, em que pese não tenham ficado paralisados por prazo superior a 70 (setenta) dias, possam ter ficado inoperantes por período superior a 72 (setenta e duas) horas.

160. Desta feita, também entendo pela necessidade de apuração quanto ao funcionamento e pagamentos de todos os equipamentos fiscalizatórios objeto deste contrato, para averiguar se o pagamento realizado foi correspondente ao período de funcionamento.

161. Quanto à responsabilização do Fiscal e Gestor do Contrato, está estabelecido na Cláusula Primeira do Contrato nº 10.710/2014 que:

1 CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

1.1 O objeto do presente contrato é 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 (Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá – Mato Grosso) composto de hardwares e softwares, de forma a atender a Administração Pública Municipal de Cuiabá por intermédio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – SMTU, conforme detalhamentos e demais condições constantes no Edital e seus anexos.

162. Conforme consta na Cláusula Oitava, item 8.2, na assinatura do contrato, que ocorreu em 05 de junho de 2014, os responsáveis pela fiscalização eram os Srs. Celso Albuquerque Silva e Michell Diniz de Paula, conforme se vê abaixo:

8 CLÁUSULA OITAVA - DOS ENCARGOS DA CONTRATANTE

8.1 A CONTRATANTE deverá proporcionar todas as facilidades indispensáveis à boa execução das obrigações contratuais, inclusive permitindo o acesso de empregados, prepostos ou representantes da CONTRATADA às dependências da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano – SMTU, desde que devidamente autorizados;

8.2 Atestar as notas fiscais e faturas e acompanhar o efetivo fornecimento dos materiais, por meio de representante GESTOR/FISCAL designado (CELSO ALBUQUERQUE SILVA - Diretor de Engenharia Matrícula: 2973983 RG: 00001230008 SSP/MT CPF: 920.988.431-00 e MICHELL DINIZ DE PAULA - Diretor de Trânsito Matrícula: 4036195 RG: 16130502-SSP/MT CPF: 034.907.611-11), e também efetuar os pagamentos à CONTRATADA mediante a apresentação das respectivas faturas, devidamente discriminadas e atestadas pela CONTRATANTE.



163. Os Srs. Ademir de Arruda e Silva e Gustavo Tiago da Silva Albino foram nomeados em 26 de novembro de 2015 para exercer as funções de Fiscal do Contrato e Gestor do Contrato, conforme Portaria GAB/SEMOB nº 016/2015:



Art. 4º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando a Portaria nº 505/2015/SEMURF e demais disposições em contrário.
Registre-se, Publique-se, Dê-se conhecimento aos nomeados e aos demais órgãos envolvidos.

**GABINETE DO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E
REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DO MUNICÍPIO DE CUIABÁ, em 09 de outubro de 2015.**

Cuiabá/MT, 23 de novembro de 2015.

PAULO DE CAMPOS BORGES JUNIOR
Secretário Municipal de Habitação e Regularização Fundiária.

PORTARIA/GAB/SEMOB Nº 016/2015

**DESIGNA SERVIDOR PARA EXERCER AS FUNÇÕES QUE
MENCIONA.**

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA de Cuiabá, no uso de suas atribuições legais que lhe são conferidas pela Lei Complementar nº 359 de 05 de dezembro de 2014;

RESOLVE:

Artigo 1º Designar os seguintes servidores para a gestão do Contrato nº 10.710/2014 com a Empresa CONSÓRCIO CMT-CUIABÁ MONITORAMENTO DE TRÂNSITO-LIDER SERGET COMÉRCIO, CONSTRUÇÕES E SERVIÇOS DE TRÂNSITO LTDA:

- a) Gustavo Tiago da Silva Albino, matrícula nº 4038696, como gestor;
- b) Ademir de Arruda e Silva, matrícula nº 4035993, como fiscal.

Artigo 2º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

REGISTRADA, PUBLICADA, CUMpra-se.
Cuiabá-MT, 24 de Novembro de 2015.

THIAGO FRANÇA CABRAL
Secretário da SEMOB

164. Diante dos documentos juntados pelas defesas, após a nomeação de ambos os servidores apontados neste achado de auditoria, diversas foram as providências adotadas no tocante à execução do contrato – Protocolos nºs 91200/2017 e 91227/2017.

165. A nomeação dos responsáveis citados neste achado de auditoria somente ocorreu após o decurso de um ano e meio da assinatura do contrato.



166. Desta feita, não seria razoável a imputação de responsabilidade a ambos os interessados por fatos que antecederam às suas nomeações, haja vista que ainda não exerciam a função fiscalizadora do instrumento contratual.

167. Destarte, discordo do posicionamento do *Parquet* de Contas quanto a imputação de penalidade aos responsáveis pela ineficiência na fiscalização da execução contratual ocorrida anterior à nomeação dos Srs. Ademir de Arruda e Silva e Gustavo Tiago da Silva Albino.

168. No tocante ao Centro de Inteligência e Controle de Trânsito – CICT, no Termo de Referência do Pregão Presencial nº 19/2014/SEMOB está descrito que:

O CICT é o ambiente onde estará consolidada toda a **infraestrutura de hardware e software** de gestão do trânsito. Trata-se de um ambiente de monitoramento de ocorrências de trânsito em geral, com foco voltado à resolução de problemas, tomadas de decisão em tempo real, controle de tráfego nas vias, análises de informações de fluxo bem como, nos aspectos onde se aplicar, segurança pública nas vias cobertas pelo sistema.

No CICT, haverá postos de trabalho específicos para representantes de diversas entidades relacionados ao trânsito. Em cada um destes postos seu representante terá à sua disposição: computador, monitores, ramal telefônico, e unidades de comunicação. Com tais ferramentas, cada um dos representantes poderá acionar o efetivo de suas entidades, direcionando ações específicas quando necessário diretamente da sala de controle.

Em grandes monitores deverá ser projetado o mapa da cidade em interface georeferenciada, descrita posteriormente neste instrumento.

As informações a respeito das estatísticas devem ser encaminhadas em tempo real, exceto por falha de comunicação, para o CICT, no intuito de acompanhar o trânsito tal qual acontece.

(...)

Trata-se de uma unidade da SMTU, centralizadora das atividades virtuais de fiscalização e operação do trânsito, que coordena todas as funções operacionais, sendo alimentado com informações colhidas a partir de tecnologias de última geração e de equipamentos EFI dispostos ao longo das vias públicas. O CICT-Cuiabá abrigará uma unidade central de inteligência, onde serão tomadas as decisões de intervenção no ambiente viário, em favor da fluidez e da segurança do trânsito.

(...)

Neste Centro serão agregadas às informações coletadas pelos detectores de fluxo de veículos, câmeras de monitoramento e painéis digitais para mensagens variáveis de orientação aos motoristas.

Os equipamentos trabalharão em conjunto para permitir uma perfeita interface entre o CICT – Cuiabá e o usuário da via, em tempo real.

A partir da integração do sistema, será possível intervir de forma oportuna no ambiente viário, que acionando uma equipe de engenharia, de fiscalização, guincho, ou de serviços essenciais, por meio do CICT - Cuiabá.

A instalação das câmeras de monitoramento nos pontos estratégicos também permitirá o monitoramento da via pública, particularmente da frota circulante. (grifos nossos)



169. Em que pese estar prevista a implantação do CICT-Cuiabá desde o início da execução do contrato, não foram apresentadas defesas no sentido de elucidar a demora na implantação do Centro de Inteligência, que ocorreu somente em 14 de abril de 2016.

170. Entendo que o CICT-Cuiabá foi desenvolvido e implantado para tornar o Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá mais eficiente e com monitoramento das ruas e avenidas em tempo real.

171. Porém, a sua implantação não vinculava o Controle de Funcionamento dos Equipamentos de Fiscalização Eletrônica que já estava acontecendo desde o início do contrato, por intermédio dos Sistemas Engebrás, Perkons e Fiscaltech.

172. Por se tratar de sistemas, nada mais natural que a sua adequação durante o decorrer da execução dos serviços, o que foi solicitado pela Contratante e realizado pela Contratada.

173. Quanto ao apontamento do Ministério Público de Contas de existência de fortes indícios de superfaturamento pela inexecução de serviços (item Sistemas), discordo parcialmente do posicionamento do *Parquet* quanto à realização de auditoria de conformidade da execução do Contrato nº 10.710/2014, haja vista que, como demonstrado nos autos, os pagamentos realizados ao Consórcio CMT somente ocorreram após a implantação do CICT-Cuiabá, conforme medições juntadas nos autos:



Tribunal de Contas
Mato Grosso
TRIBUNAL DO CIDADÃO

GABINETE DO CONSELHEIRO INTERINO

Luiz Henrique Lima

Telefones: (65) 3613-7188 / 2955

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

MEDICÃO MENSAL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB
CONTRATO Nº 10.710/2014
PERÍODO: 01/04/2016 A 30/04/2016

21ª - MEDIÇÃO DE LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTO						
Item	Tipo	Quant.	Dias de Locação	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
01	EPI-I Lombedeira eletrônica	16	30	Faixa/Mês	R\$ 5.146,70	R\$ 82.347,20
02	EPI-II - Radar Fixo	51	30	Faixa/Mês	R\$ 4.337,00	R\$ 221.187,00
03	EPI-III - Avanço de semáforo	61	30	Faixa/Mês	R\$ 4.499,90	R\$ 274.493,90
04	EPI-IV - Unidade móvel de monitoramento	00	00	Equipamento/Mês	R\$ 12.471,50	R\$ -
05	EPIV - Registrador móvel de infração	02	30	Equipamento/Mês	R\$ 11.160,47	R\$ 22.320,94
06	PMVs (Painel de Mensagem Variável)	01	30	Equipamento/Mês	R\$ 3.652,00	R\$ 3.652,00
07	Salonário Eletrônico de Infração	30	30	Equipamento/Mês	R\$ 1.162,00	R\$ 34.860,00
08	Câmeras Específicas	05	16	Equipamento/Mês	R\$ 3.266,00	R\$ 8.709,33
09	CICT (Central Inteligência de Controle de Trânsito)	01	16	Sistema/Mês	R\$ 43.820,00	R\$ 23.370,67
10	Sistema de Apoio a JARI	01	30	Sistema/Mês	R\$ 20.824,10	R\$ 20.824,10
Valor Total desta Medição						R\$ 691.765,14

São Paulo, 05 de Maio de 2016.


CONSÓRCIO CMT - Cuiabá Monitoramento de Trânsito
Moisés de Moraes
Representante Legal

MEDICÃO MENSAL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA - SEMOB
CONTRATO Nº 10.710/2014
PERÍODO: 01/05/2016 A 31/05/2016

22ª - MEDIÇÃO DE LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTO						
Item	Tipo	Quant.	Dias de Locação	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
01	EPI-I Lombedeira eletrônica	14	30	Faixa/Mês	R\$ 5.146,70	R\$ 72.053,80
01.1	EPI-I Lombedeira eletrônica	02	08	Faixa/Mês	R\$ 5.146,70	R\$ 2.744,91
02	EPI-II - Radar Fixo	51	30	Faixa/Mês	R\$ 4.337,00	R\$ 221.187,00
02.1	EPI-II - Radar Fixo	04	05	Faixa/Mês	R\$ 4.337,00	R\$ 2.891,33
03	EPI-III - Avanço de semáforo	61	30	Faixa/Mês	R\$ 4.499,90	R\$ 274.493,90
04	EPI-IV - Unidade móvel de monitoramento	00	00	Equipamento/Mês	R\$ 12.471,50	R\$ -
05	EPIV - Registrador móvel de infração	02	30	Equipamento/Mês	R\$ 11.160,47	R\$ 22.320,94
06	PMVs (Painel de Mensagem Variável)	01	30	Equipamento/Mês	R\$ 3.652,00	R\$ 3.652,00
06.1	PMVs (Painel de Mensagem Variável)	01	07	Equipamento/Mês	R\$ 3.652,00	R\$ 852,13
07	Salonário Eletrônico de Infração	30	30	Equipamento/Mês	R\$ 1.162,00	R\$ 34.860,00
08	Câmeras Específicas	05	30	Equipamento/Mês	R\$ 3.266,00	R\$ 16.330,00
08.1	Câmeras Específicas	04	21	Equipamento/Mês	R\$ 3.266,00	R\$ 9.144,80
08.2	Câmeras Específicas	01	19	Equipamento/Mês	R\$ 3.266,00	R\$ 2.068,47
08.3	Câmeras Específicas	04	17	Equipamento/Mês	R\$ 3.266,00	R\$ 7.402,93
09	CICT (Central Inteligência de Controle de Trânsito)	01	30	Sistema/Mês	R\$ 43.820,00	R\$ 43.820,00
10	Sistema de Apoio a JARI	01	30	Sistema/Mês	R\$ 20.824,10	R\$ 20.824,10
Valor Total desta Medição						R\$ 734.646,31

São Paulo, 01 de junho de 2016.


CONSÓRCIO CMT - Cuiabá Monitoramento de Trânsito
Moisés de Moraes
Representante Legal



174. Todavia, entendo pela necessidade de apuração do valor total pago ao Consórcio CMT em face da implantação do Centro de Inteligência de Controle de Trânsito, haja vista que, pelas medições apresentadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá, até a 29ª medição foi pago o valor de R\$ 373.930,67 (trezentos e setenta e três mil, novecentos e trinta reais e sessenta e sete centavos) dos R\$ 999.556,80 (novecentos e noventa e nove mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e oitenta centavos) previstos na Cláusula Décima Segunda do Contrato nº 10710/2014.

175. Ademais, necessário também apurar possíveis pagamentos indevidos em face de inobservância da cláusula 9.6.4 e 12.5 do Contrato nº 10.710/2014 referentes aos demais equipamentos fiscalizatórios que não foram objeto de análise nesta auditoria.

176. Do exposto, acolho o entendimento técnico no sentido de propor determinação à atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá para que:

a) encaminhe a esta Corte de Contas, no prazo de 30 (trinta) dias, comprovação da retenção do valor de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil, seiscentos e quarenta e sete reais e dezessete centavos) que foi pago indevidamente ao Consórcio CMT, face a inobservância do item 9.6.4 do Contrato nº 10.710/2014, conforme admitido pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. – Líder do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito;

b) instaure processo administrativo, de forma imediata, para:

b.1) apurar possíveis pagamentos indevidos em face de inobservância da cláusula 9.6.4 e 12.5 do Contrato nº 10.710/2014 referentes aos demais equipamentos fiscalizatórios que não foram objeto de análise nesta auditoria;

b.2) apurar o valor total pago ao Consórcio CMT em face da implantação do Centro de Inteligência de Controle de Trânsito, haja vista que, pelas medições apresentadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá, até a 29ª medição foi pago o valor de R\$ 373.930,67 (trezentos e setenta e três mil, novecentos e trinta reais e sessenta



e sete centavos) dos R\$ 999.556,80 (novecentos e noventa e nove mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e oitenta centavos) previstos na Cláusula Décima Segunda do Contrato nº 10710/2014;

b.3) realizar levantamento de toda a execução do Contrato nº 10.710/2014, a fim de comprovar a entrega de todos os serviços e equipamentos previstos no instrumento contratual e edital de licitação nº 19/2014;

c) mesmo não havendo comprovação de dano ao erário, remeter cópia de todos os documentos e levantamentos realizados a esta Corte de Contas, no prazo de 120 (cento e vinte dias) a contar da publicação do Acórdão;

d) caso o processo administrativo instaurado no item “b” concluir pela ocorrência de dano ao erário, adotar medidas administrativas internas para a caracterização e elisão do dano, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, nos termos do art. 4º da Resolução de Consulta nº 24/2014 – TCE/MT, enviando cópia das providências adotadas a este Tribunal de Contas;

e) comprovando-se a ocorrência de dano ao erário e restando infrutíferas as medidas administrativas internas adotada no item “c”, instaurar Tomada de Contas Especial, nos termos da Resolução de Consulta nº 24/2014, remetendo-a a esta Corte de Contas após a sua conclusão.

177. Ademais, cumpre recomendar à atual gestão da SEMOB que adote providências junto à empresa líder do Consórcio CMT para adequação da solução do software no sentido de propiciar ao gestor e fiscal do Contrato nº 10.710/2014 a verificação de dano físico causado aos laços magnéticos diante da ocorrência de acidentes ou quaisquer outras intercorrências.

178. Por fim, deixo de propor aplicação de multa aos Srs. Ademir de Arruda e Silva e Gustavo Tiago da Silva Albino, por não ser razoável penalizá-los por possíveis falhas na fiscalização da execução contratual ocorridas anteriormente às suas nomeações.



2.2.2 ACHADOS DE AUDITORIA Nº 2 e 3

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.

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.

2.2.2.1 Análise do Relator

179. A Resolução nº 619/2016 do Conselho Nacional de Trânsito que revogou a Resolução nº 404/2012, que estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, para dispor sobre o pagamento parcelado de multas de trânsito, disciplina no art. 9º que:

Art. 9º Interposta a Defesa da Autuação, nos termos do § 3º do art. 4º desta Resolução, caberá à autoridade competente apreciá-la, inclusive quanto ao mérito.

§ 1º Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração de Trânsito será cancelado, seu registro será arquivado e a autoridade de trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo.

§ 2º Não sendo interposta Defesa da Autuação no prazo previsto ou não acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade correspondente, nos termos desta Resolução. (destaque nosso)

180. Já a Resolução CETRAN/MT nº 21/2015 estabelece que:

Art. 10. A análise de consistência do auto de infração deve restringir-se ao exame da existência das informações legalmente exigidas e necessárias para que o mesmo possa surtir seus devidos efeitos.

§ 1º Será considerado inconsistente o auto de infração que:

I - contiver erro crasso;

II - não especificar o local, data e hora do cometimento da infração;

III - identificar incorretamente o veículo empregado na prática da infração;

IV - omitir a identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou do agente autuador ou do equipamento que comprovar a infração.

§ 2º **Na defesa da autuação não será discutido o mérito da infração.**

§ 3º Sempre que solicitado, a autoridade deverá disponibilizar ao interessado acesso aos processos de defesa da autuação. (sem grifo no original)

181. Analisando ambos regramentos legais, observa-se uma divergência entre as normas estabelecidas na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito e na do Conselho Estadual de Trânsito de Mato Grosso.

182. O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, no art. 12 dispõe que:



Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados; [\(Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#)

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;

XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização. [\(Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016\)](#) (destaque nosso)

183. No entanto, de acordo com o modelo de Julgamento da Defesa Prévia constante no Anexo da Resolução nº 21/2015/CETRAN-MT, a decisão deve possuir relatório, fundamentação e decisão, que são os requisitos essenciais de todo julgamento – D.O.E nº 26646 (23/10/2015) página 60:



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

4º PASSO

DECISÃO DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO NA DEFESA DE AUTUAÇÃO

MODELO

JULGAMENTO DA DEFESA PRÉVIA - PROTOCOLO Nº _____ / _____

(Processo nº _____/20_____)

RECORRENTE:	
VEÍCULO/PLACA:	
PROPRIETÁRIO:	
ART Nº:	
ASSUNTO:	

DO RELATÓRIO

DA FUNDAMENTAÇÃO

DA DECISÃO

Local e data

Nome, cargo e assinatura

D.O.E nº 26646 (23.10.2015) página 60

A motivação “é a justificativa do pronunciamento tomado”, o que ocorre mais usualmente em atos cuja resolução ou decisão é precedida, no texto, dos fundamentos que conduziram à prática do ato. Em outras palavras: a motivação exprime de modo expreso e textual todas as situações de fato que levaram o agente à manifestação da vontade.¹

IX todos os julgamentos dos órgãos do Poder Judiciário serão públicos, e fundamentadas todas as decisões, sob pena de nulidade, podendo a lei limitar a presença, em determinados atos, às próprias partes e a seus advogados, ou somente a estes, em casos nos quais a preservação do direito à intimidade do interessado no sigilo não prejudique o interesse público à informação;



o raciocínio e as razões fáticas e de direito que levaram a aplicação do direito ao caso concreto, não bastando a menção ao dispositivo legal que o ampara, sendo essencial a discriminação de seus pressupostos, bem como a pertinência entre estes e o objeto do ato.

186. Incumbe mencionar que, até para rever os atos eivados de vícios, é preciso que os fundamentos utilizados se mostrem suficientes a concluir por tal conduta, sob pena de desvirtuar a atuação da Administração transformando-se em arbítrio por parte do julgador e incorrendo em grave violação ao princípio da impessoalidade e da moralidade.

187. Neste sentido se manifesta a jurisprudência vigente:

*“AGRAVO DE INSTRUMENTO - LIMINAR MANDADO DE SEGURANÇA - DECISÃO ADMINISTRATIVA - DEFICIÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO NO ATO DECISÓRIO - VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA FUNDAMENTAÇÃO DAS DECISÕES ADMINISTRATIVAS - LIMINAR MANTIDA - RECURSO DESPROVIDO. O dever de fundamentação alcança todas as esferas de expressão do poder público, não excluindo, daí, o órgão Colegiado do CONSEMA. **A necessidade de motivação dos atos administrativos decisórios é decorrência direta dos princípios da administração, elencados no caput do artigo 37 da Constituição Federal, de modo que seja possível aferir a obediência aos princípios que regem a administração pública.**”*
(TJMT – AI 49439/2011, DES. MARIANO ALONSO RIBEIRO TRAVASSOS, QUARTA CÂMARA CÍVEL, julgado em 23/08/2011, publicado no DJE 05/09/2011)

188. A questão específica de motivar suas decisões é questão de constitucional relevância para aquele que se socorre a revisar um ato emanado pela Administração, e como tal, a decisão que defere ou indefere a defesa da autuação, também o é, ainda que em sede de análise de consistência do auto de infração.

189. Todavia, em que pese a constatação de deficiência de fundamentação das decisões emanadas nos recursos dos autos de infração, como salientado pela unidade de instrução, durante o levantamento de dados que estava sendo realizado no âmbito do órgão municipal, o ex-gestor da SEMOB já adotou providências para melhorar a fundamentação de suas defesas, acatando as sugestões da equipe de auditoria, conforme se observa da matéria veiculada no sítio eletrônico Olhar Direto:



Tribunal de Contas
Mato Grosso
TRIBUNAL DO CIDADÃO

GABINETE DO CONSELHEIRO INTERINO

Luiz Henrique Lima

Telefones: (65) 3613-7188 / 2955

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

Motoristas poderão recorrer de multas em Cuiabá pela internet

Da Redação - Fabiana Mendes

15 Set 2017 - 15:55

- A +



facebook



Foto: Rogério Florentino Pereira/ Olhar Direto/Ilustração



A Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá (Semob) disponibilizou um formulário online para apresentação de defesa contra multas de infrações de trânsito, no site institucional da Prefeitura de Cuiabá. Pelo novo dispositivo, o usuário do sistema poderá acessar as informações referentes às suas infrações, através da inserção dos dados de seu veículo.

Fonte: <http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=438252¬icia=motoristas-poderao-recorrer-de-multas-em-cuiaba-pela-internet>

190. Destarte, em consonância parcial com o entendimento técnico e ministerial, entendo caracterizados os achados de auditoria e proponho recomendações à atual gestão da SEMOB para que: 1) adote as medidas necessárias para o aperfeiçoamento das



decisões emanadas do Setor de Defesa de Autuação para informar os elementos mínimos na decisão, fundamentando-a; 2) promova a digitalização do formulário físico e disponibilize-o na internet, adequando o modelo atual nos termos do Anexo da Resolução nº 21/2015/CETRA-MT.

2.2.1 ACHADOS DE AUDITORIA Nº 4 e Nº 7

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.

Responsável: Érica do Carmo Dias Matos
Descrição do achado: Não observar a ordem cronológica para o julgamento dos recursos interpostos na JARI (Q9A7).
Classificação da irregularidade: 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.
Evidências: 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.

2.3.1.1 Análise do Relator

191. Os achados de auditoria relatam que os recursos dos autos de infrações eram distribuídos por placa de veículos e entregues a determinado membro para atuar como Relator e não de forma alternada, contrariando o art. 18 do Regimento Interno da JARI, proporcionando a inversão da ordem cronológica para julgamento dos recursos, em desconformidade com o art. 20, *caput*, do Regimento Interno.

192. O Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá, como exposto na Cláusula Primeira do Contrato nº 10.710/2014, é composto de equipamentos e sistemas, sendo este último composto pelo Centro Integrado de Controle de Trânsito e pelo Sistema de Apoio à



JARI.

193. No Termo de Referência do processo licitatório nº 19/2014, o Sistema de Apoio à JARI está definido nos seguintes termos:

*“O Sistema de Apoio à JARI é o aplicativo ou composto de aplicativos destinado ao controle do ciclo de vida da infração, **contemplando** o registro de interposições de recurso por parte dos condutores infratores bem como os processos de recepção de recursos, **distribuição, julgamento**, divulgação de resultados de julgamento e controles de impressão, troca de reais condutores, controles financeiros, entre outros.”*

194. Este sistema é constituído de software de apoio e suporte às atividades de julgamento aos recursos interpostos que permite estabelecer rotinas para registrar, controlar e efetuar a manutenção da tramitação dos processos de recursos de multas, bem como rotina que possibilite a distribuição dos processos interpostos entre as Juntas definidas, dentre outras funcionalidades.

195. Pelo processo licitatório, o Sistema de Apoio à JARI se mostra como um completo sistema que permitiria à Junta seu funcionamento de forma automatizada, possibilitando à SEMOB o conhecimento de todo o fluxo processual, bem como acesso às informações pelos cidadãos por intermédio do sítio eletrônico da SMTU de Cuiabá ou da Prefeitura Municipal de Cuiabá.

196. No entanto, os documentos constantes nos autos sugerem que o Sistema de Apoio à JARI não foi implementado conforme as disposições do Termo de Referência, haja vista que as irregularidades constatadas evidenciam que a distribuição dos recursos é realizada de forma manual entre os Membros e que tal precariedade no sistema de controle nos processos permite a ocorrência de julgamentos fora da ordem cronológica.

197. Ademais, ficou demonstrado que a ausência de um controle sistematizado dos processos, nos exatos termos pretendidos pela Administração no Termo de Referência, demonstra que as diretrizes contidas no Regimento Interno da JARI (aprovado pela Lei nº 3.793/1998) não foram observadas.



198. Com efeito, cabe mencionar, conforme consignado pelo Ministério Público de Contas que, apesar de não existir previsão expressa da função integrativa subsidiária do Código de Processo Civil no Regimento Interno da JARI, não há impedimentos para aplicação de princípios inerentes à matéria em questão, desde que não seja contrária aos dispositivos expressos no Regimento.

199. Os artigos 18 a 20 do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARIs/MT, Decreto nº 2.710/1996, estabelecem que:

Art. 18 Os recursos apresentados à JARI serão distribuídos alternadamente aos seus 03 (três) membros, como relatores.

Art. 19 Nos casos em que estiverem funcionando duas ou mais JARIs junto a uma repartição de trânsito, os recursos serão obrigatoriamente distribuídos a cada junta mediante sorteio, presidido pelo responsável pela coordenação dessa JARI ou por substituto, ou mediante programação de computador.

Parágrafo único. Após a distribuição cada membro da JARI, alternadamente, receberá os recursos para proferir o voto do relator.

Art. 20 Os recursos serão julgados em ordem cronológica de ingresso na JARI, assegurada a preferência aos que versarem sobre a pretensão ou cassação de Carteira Nacional de Habilitação, bem como de apreensão de veículo.

200. Da leitura dos dispositivos regimentais, constata-se que, ao dispor sobre a obrigatoriedade da distribuição alternada dos recursos, quis a Administração resguardar ao condutor recorrente a imparcialidade em seu julgamento, bem como resguardar a própria Administração de criar possíveis vínculos entre condutor e relator, afastando a incidência de possíveis juízos de exceção e concretizando o princípio da moralidade.

201. A implantação do Sistema de Apoio a JARI, nos exatos termos do Termo de Referência, tornariam efetivas as diretrizes estatuídas no Regimento Interno da JARI, tanto quanto à distribuição alternada dos recursos aos Membros da JARI, como em relação à observância à ordem cronológica para julgamento dos recursos interpostos, não dando margem a possível ocorrência de privilégios na ordem de julgamento.

202. Quanto às alegações de possibilidade de decisões contraditórias sobre o mesmo infrator, discordo da defesa, haja vista que os recursos não tratam do mesmo assunto, sendo a causa de pedir diversa em cada recurso, não podendo se falar em



conexão ou continência entre os recursos.

203. No entanto, como não ficou comprovada a má-fé dos responsáveis no julgamento dos recursos, acato as argumentações defensivas quanto à aplicação dos princípios da economia processual, celeridade e do aproveitamento dos atos processuais.

204. Desta feita, considero caracterizados os achados de auditoria, cabendo determinação legal para que a atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá juntamente com o Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso proponham a adequação ao Regimento Interno da JARI, no prazo de 90 (noventa) dias, observando os princípios da economia processual, da celeridade e do aproveitamento dos atos processuais, tendo em vista sua aplicação na distribuição dos recursos; bem como para que observe o estabelecido no art. 20 do Regimento Interno da JARI e os princípios da Administração Pública, em especial ao princípio da impessoalidade.

2.2.3 ACHADO DE AUDITORIA Nº 5

Responsável: Selma Pereira Rodrigues Sabino – Diretora Administrativa e Financeira da SEMOB
Descrição do achado: 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).
Classificação da irregularidade: 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).
Evidências: 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.

2.2.3.1 Análise do Relator

205. O registro incorreto ou inconsistente teve como base uma dificuldade existente, em razão da ausência de integralização do Sistema FIPLAN com o sistema do Banco do Brasil, que acarretou à responsável e sua equipe a incumbência de efetuar os registros contábeis de forma manual, seguindo orientação dos servidores da contabilidade.



206. Em sua manifestação conclusiva, a unidade de instrução assinalou que, no confronto de informações entre o FIPLAN e os extratos bancários, estas estão muito próximas dos valores baixados no Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá (Contrato nº 10.710/2014), com as seguintes exceções:

DATA	DIFERENÇA
21/01/16	R\$ 6.614,77
28/03/16	R\$ 8.228,97
11/05/16	R\$ 138.221,86
30/08/16	R\$ 143.429,74
25 e 26/07/16	Diferença do dia 25 foi compensada no dia 26, anulando os efeitos.
25/04/16	Diferença contábil, pois foi registrado contabilmente R\$ 144.410,16, enquanto que o valor constante no extrato bancário ser de R\$ 114.410,16.

207. Como sopesado pelo Ministério Público de Contas, as informações disponibilizadas não possibilitam a segurança e a credibilidade necessárias para o conhecimento dos usuários das informações contábeis sobre os valores arrecadados das multas provenientes da fiscalização eletrônica.

208. É importante ressaltar que, se a adoção de tal metodologia trazer algum prejuízo ao erário, como vislumbrou a equipe de auditoria, o responsável poderá vir a ser penalizado.

209. Assim, entendo caracterizado o achado de auditoria. No entanto, por não ficar configurada a ocorrência de possíveis danos ao erário, acolho a sugestão da unidade de instrução e proponho determinar à atual gestão da SEMOB para que:

1.a) instaure processo administrativo, no prazo de 60 (sessenta) dias, visando apurar possível dano ao erário, em face das diferenças entre os valores das multas baixadas no Sistema da Empresa Serget e aqueles efetivamente registrados nos extratos bancários e no Sistema FIPLAN, remetendo cópia da conclusão a este Tribunal de Contas no prazo de 120 (cento e vinte) dias;



1.b) caso o processo administrativo instaurado no item “a” concluir pela ocorrência de dano ao erário, adotar medidas administrativas internas para a caracterização e elisão do dano, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, nos termos do art. 4º da Resolução de Consulta nº 24/2014 – TCE/MT, enviando cópia das providências adotadas a este Tribunal de Contas;

1.c) comprovando-se a ocorrência de dano ao erário e restando infrutíferas as medidas administrativas internas adotada no item “b”, instaurar Tomada de Contas Especial, nos termos da Resolução de Consulta nº 24/2014, remetendo-a a esta Corte de Contas após a sua conclusão.

2) apure se houve o estorno da diferença contábil ocorrida no dia 25/04/2016, no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), entre outras medidas, informando a esta Corte de Contas no prazo de 30 (trinta) dias;

2.2.4 ACHADO DE AUDITORIA Nº 6

Responsáveis: Thiago França Cabral
Descrição do achado: Demanda reprimida (demanda não atendida) de recursos em face de incapacidade de uma única JARI em julgá-los. (Q9A6).
Classificação da irregularidade: 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.
Evidências: 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.

2.2.4.1 Análise do Relator

210. A segunda JARI foi criada mediante a Lei Municipal nº 6.172/2017, publicada no D.O.C de 18/04/2017, objetivando a redução da demanda reprimida dos recursos das autuações.



211. No entanto, é necessário que a gestão adote os mecanismos de controle necessário para que o Sistema de Apoio à JARI seja devidamente implantado na segunda JARI, conforme disposto no Termo de Referência do Edital de Licitação nº 19/2014.

212. Posto isto, a par de considerar caracterizado o achado de auditoria, proponho determinação à atual gestão da SEMOB para que informe a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, quais as providências que foram adotadas para diminuição do estoque de recursos pendentes de julgamento nas JARIs, bem como qual o volume atual de seus estoques.

213. Proponho também, recomendação à atual gestão da SEMOB para que o Sistema de Apoio à JARI da SEMOB seja devidamente implantado na segunda JARI, conforme disposto no Termo de Referência do Edital de Licitação nº 19/2014.

III - CONCLUSÃO

214. Analisando o resultado da presente auditoria de conformidade, pode-se observar que várias foram as implementações e melhorias decorrentes do trabalho realizado por esta Corte de Contas.

215. Como demonstrado no teor deste voto, antes mesmo da conclusão dos trabalhos, e a partir dos apontamentos realizados pela equipe de auditoria, o gestor à época adotou diversas providências melhorando o funcionamento do Sistema Integrado de Trânsito de Cuiabá.

216. Conseguiu-se a implantação da Segunda JARI, agilizando o julgamento dos recursos face as infrações de trânsito, diminuindo o estoque que existia à época.

217. Outras providências ainda precisam ser adotadas, porém já houve algum progresso na Administração Pública Municipal.

218. Pelo exposto, em parcial consonância com o parecer ministerial, concluo pelo afastamento da responsabilidade da Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda., como pessoa jurídica de forma isolada da incidência do achado de auditoria nº 1; pela rejeição das



preliminares arguidas pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda.; pela descaracterização do achado de auditoria nº 01; pela caracterização dos achados de auditoria nºs 2, 3, 4, 5, 6 e 7 e pela expedição de determinações e recomendações à atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá.

IV – DISPOSITIVO DO VOTO

219. Ante o exposto, acolho parcialmente o Parecer Ministerial nº 3.320/2017, da lavra do Procurador de Contas Gustavo Coelho Dechamps, e, nos termos do artigo 29, inciso XXI da Resolução Normativa 17/2010 – Regimento Interno do TCE/MT e artigo 1º, inciso VIII, da Lei Complementar nº 269/2007, **VOTO** para:

I) Conhecer a presente Auditoria de Conformidade que analisou os atos de gestão de 2016 da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá – SEMOB e do Fundo Municipal de Trânsito e Transportes Urbano – FMTTUR, sob a responsabilidade do Senhor Thiago França Cabral;

II) Conhecer a Denúncia nº 166723/2016 apensada aos autos nº 131172/2016, proposta pelo Sr. Mitri Salah Ayoub, elencando supostas irregularidades/ilegalidades cometidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá – SEMOB e pela Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI – SEMOB, relativas à análise de recursos pertinentes a aplicação de multas de trânsito, e **no mérito julgo pela sua procedência**;

III) Afastar a responsabilidade da Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. do achado de auditoria nº 1, como pessoa jurídica de forma isolada, permanecendo apenas como representante do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Cuiabá;

IV) Rejeitar as preliminares arguidas pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda.;

V) Considerar descaracterizado o achado de auditoria nº 1 e caracterizados os achados de auditoria nºs 2, 3, 4, 5, 6 e 7;



VI) Determinar à atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá que:

a) encaminhe a esta Corte de Contas, no prazo de 30 (trinta) dias, comprovação da retenção do valor de R\$ 42.647,17 (quarenta e dois mil, seiscentos e quarenta e sete reais e dezessete centavos) que foi pago indevidamente ao Consórcio CMT, face a inobservância do item 9.6.4 do Contrato nº 10.710/2014, conforme admitido pela Empresa Serget Mobilidade Viária Ltda. – Líder do Consórcio CMT – Cuiabá Monitoramento de Trânsito;

b) instaure processo administrativo, de forma imediata, para:

b.1) apurar possíveis pagamentos indevidos em face de inobservância da cláusula 9.6.4 e 12.5 do Contrato nº 10.710/2014 referentes aos demais equipamentos fiscalizatórios que não foram objeto de análise nesta auditoria;

b.2) apurar o valor total pago ao Consórcio CMT em face da implantação do Centro de Inteligência de Controle de Trânsito, haja vista que, pelas medições apresentadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá, até a 29ª medição foi pago o valor de R\$ 373.930,67 (trezentos e setenta e três mil, novecentos e trinta reais e sessenta e sete centavos) dos R\$ 999.556,80 (novecentos e noventa e nove mil, quinhentos e cinquenta e seis reais e oitenta centavos) previstos na Cláusula Décima Segunda do Contrato nº 10710/2014;

b.3) realizar levantamento de toda a execução do Contrato nº 10.710/2014, a fim de comprovar a entrega de todos os serviços e equipamentos previstos no instrumento contratual e edital de licitação nº 19/2014;

c) mesmo não havendo comprovação de dano ao erário, remeta cópia de todos os documentos e levantamento realizado a esta Corte de Contas, no prazo de 120 (cento e vinte dias) a contar da publicação do Acórdão;



d) caso o processo administrativo instaurado no item “b” concluir pela ocorrência de dano ao erário, adote medidas administrativas internas para a caracterização e elisão do dano, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, nos termos do art. 4º da Resolução de Consulta nº 24/2014 – TCE/MT, enviando cópia das providências adotadas a este Tribunal de Contas;

e) comprovando-se a ocorrência de dano ao erário e restando infrutíferas as medidas administrativas internas adotada no item “c”, instaure Tomada de Contas Especial, nos termos da Resolução de Consulta nº 24/2014, remetendo-a a esta Corte de Contas após a sua conclusão;

f) juntamente com o Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso proponha a adequação ao Regimento Interno da JARI, no prazo de 90 (noventa) dias, observando os princípios da economia processual, da celeridade e do aproveitamento dos atos processuais, tendo em vista sua aplicação na distribuição dos recursos; bem como para que observe o estabelecido no art. 20 do Regimento Interno da JARI e os princípios da Administração Pública, em especial ao princípio da impessoalidade.

g) instaure processo administrativo, no prazo de 60 (sessenta) dias, para:

g.1) apurar possível dano ao erário, em face das diferenças entre os valores das multas baixadas no Sistema da Empresa Serget e aqueles efetivamente registrados nos extratos bancários e no Sistema FIPLAN, remetendo cópia da conclusão a este Tribunal de Contas no prazo de 120 (cento e vinte) dias;

g.2) caso o processo administrativo instaurado no item “a” concluir pela ocorrência de dano ao erário, adotar medidas administrativas internas para a caracterização e elisão do dano, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, nos termos do art. 4º da Resolução de Consulta nº 24/2014 – TCE/MT, enviando cópia das providências adotadas a este Tribunal de Contas;



g.3) comprovando-se a ocorrência de dano ao erário e restando infrutíferas as medidas administrativas internas adotada no item “b”, instaurar Tomada de Contas Especial, nos termos da Resolução de Consulta nº 24/2014, remetendo-a a esta Corte de Contas após a sua conclusão.

h) apure se houve o estorno da diferença contábil ocorrida no dia 25/04/2016, no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), entre outras medidas, informando a esta Corte de Contas no prazo de 30 (trinta) dias;

VII) Recomendar à atual gestão da Secretaria de Mobilidade Urbana de Cuiabá que:

a) adote providências junto à empresa líder do Consórcio CMT para adequação da solução do software no sentido de propiciar ao gestor e fiscal do Contrato nº 10.710/2014 a verificação de dano físico causado aos laços magnéticos diante da ocorrência de acidentes ou quaisquer outras intercorrências.

b) adote as medidas necessárias para o aperfeiçoamento das decisões emanadas pelo Setor de Defesa de Autuação para informar os elementos mínimos na decisão, fundamentando-a;

c) promova a digitalização do formulário físico e disponibilize-o na *web*, adequando o modelo atual nos termos do Anexo da Resolução nº 21/2015/CETTRAN-MT.

220. Alerto ao atual gestor, ou a quem vier a sucedê-lo, que a desobediência às recomendações e determinações impostas ensejará a aplicação de sanção de multa, conforme disposto no artigo 2º, inciso III da Resolução Normativa nº 017/2016/TCE/MT.

221. Ressalvo, conforme o § 3º, do art. 176, da Resolução n.º 14/2007, que essa manifestação baseou-se, exclusivamente, no exame de documentos de veracidade ideológica presumida.



Tribunal de Contas
Mato Grosso
TRIBUNAL DO CIDADÃO

GABINETE DO CONSELHEIRO INTERINO

Luiz Henrique Lima

Telefones: (65) 3613-7188 / 2955

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

222. É como voto.

Cuiabá/MT, 07 de novembro de 2018.

(assinado digitalmente)

LUIZ HENRIQUE LIMA

Conselheiro Interino conforme Portaria nº 122/2017