



PROCESSO Nº : 57.937-8/2021 (AUTOS DIGITAIS)  
ASSUNTO : AUDITORIA DE CONFORMIDADE  
UNIDADE : PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO GARÇAS  
ASSUNTO : AUDITORIA DE CONFORMIDADE SOBRE GESTÃO DA FROTA  
MUNICIPAL DE BARRA DO GARÇAS NO PERÍODO 1º DE JANEIRO  
DE 2020 A 31 DE DEZEMBRO DE 2020  
GESTOR : ROBERTO ÂNGELO DE FARIAS  
RELATOR : CONSELHEIRO WALDIR JÚLIO TEIS

### PARECER Nº 1.659/2023

EMENTA: AUDITORIA DE CONFORMIDADE. EXERCÍCIOS 2020. PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO GARÇAS. GESTÃO DA FROTA MUNICIPAL. IRREGULARIDADES ATINENTES A INEFICIÊNCIA DOS PROCEDIMENTOS DE CONTROLE DOS SISTEMAS ADMINISTRATIVOS. ABASTECIMENTO DE VEÍCULOS. AUSÊNCIA DE NORMATIZAÇÃO DAS ROTINAS INTERNAS E PROCEDIMENTOS DE CONTROLE. REALIZAÇÃO DE DESPESAS CONSIDERADAS NÃO AUTORIZADAS. OMISSÃO DO CONTROLADOR INTERNO EM DAR CIÊNCIA AO TRIBUNAL DE CONTAS SOBRE FALHAS ENCONTRADAS. RELATÓRIO TÉCNICO PELA MANUTENÇÃO DAS IRREGULARIDADES. PARECER MINISTERIAL PELA REGULARIDADE DA AUDITORIA DE CONFORMIDADE COM A APLICAÇÃO DE MULTAS E EXPEDIÇÃO DE RECOMENDAÇÃO.

## 1. RELATÓRIO

1. Tratam os autos de **Auditoria Especial de Conformidade**<sup>1</sup>, instaurada por meio da Ordem de Serviço nº 9305/2021, realizada pela antiga Secretaria de Controle Externo de Administração Municipal, no período de 01 de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2020, com o objetivo de averiguar a legalidade, legitimidade, eficiência e

---

<sup>1</sup>Documento digital nº 264626/2021.





a economicidade dos atos de gestão relacionados aos gastos com combustíveis e com manutenção da frota, desde os procedimentos licitatórios até o pagamento das despesas, bem como verificar a implementação e o cumprimento das normas de controles internos do sistema de transportes e também das normas relacionadas aos processos de liquidação e pagamento de despesas.

2. Em relatório preliminar, a Secretaria de Controle Externo consignou os seguintes achados:

**Responsáveis: Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos**

**EB 02. Controle Interno. Grave.** Ausência de normatização das rotinas internas e procedimentos de controle dos sistemas administrativos que compõem o SCI (art. 5º da Resolução Normativa do TCE-MT nº 01/2007).

**JB 01. Despesa. Grave.** Realização de despesas consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público, ilegais e/ou ilegítimas (art. 15, da Lei Complementar nº 101/2000; art. 4º, da Lei nº 4.320/1964).

**EB\_05 Controle Interno.** Ineficiência dos procedimentos de controle dos sistemas administrativos (art. 37, caput, da Constituição Federal; art. 161, V, da Resolução Normativa do TCE-MT nº 14/2007).

**Responsável: Jone César Dutra – Controlador Interno**

**EA 01. Controle Interno. Gravíssima.** Omissão do responsável pela Unidade de Controle Interno em representar ao Tribunal de Contas do Estado sobre as irregularidades/ilegalidades que evidenciem danos ou prejuízos ao erário não reparados integralmente pelas medidas adotadas pela administração (art. 74, §1º, da Constituição Federal; art. 8º da Lei Complementar Estadual nº 269/2007; art. 6º, da Resolução Normativa do TCE-MT nº 33/2012; art. 163 da Resolução Normativa do TCE-MT nº 14/2007; art. 6º da Resolução Normativa do TCE-MT nº 01/2007).

3. Ato seguinte, os responsáveis foram notificados<sup>2</sup> para prestarem esclarecimentos.

4. Sequencialmente, houve a juntada de manifestação do Sr. Jone Cesar Dutra. Ante a inércia dos demais responsáveis, estes foram citados via editais de notificação nº 073/WJT/2022 e 074/WJT/2022.

---

<sup>2</sup> Ofícios nº 309/2021/GC/WT, 310/2021/GC/WT, 311/2021/GC/WT





5. Mais à frente, os senhores Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito e Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos apresentaram defesa, conforme doc. Digitais nº 120279/2022 e 121421/2022.

6. Em Relatório Técnico de defesa<sup>3</sup>, a Equipe Técnica sugeriu a manutenção de todas as irregularidades inicialmente elencadas.

7. Vieram os autos para manifestação ministerial. É o relatório.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO

### 2.1. Introdução

8. Prefacialmente, importa perceber, que, conforme modelo de fiscalização implementado pela Resolução Normativa nº 15/2016, o Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso tem como um de seus mecanismos de fiscalização as auditorias (art. 2º, I), 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” (art. 3º, *caput*).

9. Consoante preceituam os arts. 4º e 5º da aludida norma, as auditorias são classificadas em auditorias de “conformidade”, “financeira” ou “operacional”, quanto a sua natureza, ou, ainda, como “coordenadas”, “especiais” ou “ordinárias”, quanto a sua forma, a saber:

Art. 4º. As auditorias, quanto à natureza, podem ser de regularidade, que abrange a auditoria de conformidade e a auditoria financeira, ou operacional.

**§ 1º Auditoria de conformidade tem por objetivo o exame da legalidade e da legitimidade dos atos de gestão dos responsáveis sujeitos à jurisdição do TCE/MT, quanto ao aspecto contábil, financeiro, orçamentário e patrimonial.**

**§ 2º Auditoria financeira tem por objetivo examinar se um conjunto de**

<sup>3</sup> Documento digital nº 24077/2023





informações financeiras, seja na forma de conta ou demonstração contábil, no âmbito consolidado ou individual, evidencia adequadamente, em seus aspectos relevantes, os atos e fatos concernentes à administração orçamentária, financeira e patrimonial, de acordo com a legislação pertinente, os princípios e as normas contábeis aplicáveis.

§ 3º Auditoria operacional é uma técnica de exame independente e objetivo da economicidade, eficiência, eficácia e efetividade de organizações, programas e atividades governamentais, com a finalidade de promover o aperfeiçoamento da gestão pública.

Art. 5º. As auditorias, quanto à forma, podem ser coordenadas, especiais ou ordinárias.

§ 1º A auditoria coordenada será adotada quando o objeto e o escopo envolverem diferentes unidades gestoras fiscalizadas de uma ou mais relatorias, merecendo, para o alcance de melhores resultados, uma atuação conjunta e padronizada, desdobrando-se em um processo de auditoria por unidade gestora.

§ 2º A auditoria especial será adotada para objetos relevantes, de natureza incomum ou extraordinária, podendo envolver diferentes unidades gestoras fiscalizadas de uma ou mais relatorias, instruída por meio de um único processo de auditoria.

§ 3º Auditoria ordinária é a modalidade de auditoria previamente programada ou inserida no Plano Anual de Atividades (PAT), restrita a uma unidade gestora fiscalizada (redação dada pela Resolução normativa nº 11/2020)

§ 4º As auditorias ordinárias, coordenadas e especiais podem ser, quanto à sua natureza, de regularidade ou operacionais.

10. Importa ressaltar que as auditorias ordinárias são previstas ou inseridas no Plano Anual de Fiscalização (PAF), elaborado de acordo com critérios de materialidade, relevância, risco e oportunidade, na forma do art. 17 e seguintes da citada Resolução Normativa.

11. No caso dos autos, a auditoria, foi determinada pela Ordem de Serviço nº 9305/2021, que designou a Secretaria de Controle Externo para fiscalização da gestão de frotas do Município de Barra do Garças, durante o período 01/01/2020 a 31/12/2020.

12. Vale ressaltar que o descontrole com os gastos da frota Municipal da





Prefeitura de Barra do Garças foi objeto de recomendação nas contas anuais de Gestão do exercício de 2018 (Processo nº 14.080-5/2019), e foi objeto de irregularidade no relatório preliminar das Contas de Gestão de 2019 (Processo nº 85219/2020).

13. O objeto da auditoria abrangeu a análise da legalidade, legitimidade, eficiência e a economicidade dos atos de gestão relacionados aos gastos com combustíveis e com manutenção da frota, desde os procedimentos licitatórios até o pagamento das despesas, bem como verificou a implementação e o cumprimento das normas de controles internos do sistema de transportes e das normas relacionadas aos processos de liquidação e pagamento de despesas.

14. Essa análise levou à imputação de 4 irregularidades mais à frente avaliadas.

## 2.2. Das irregularidades

### 2.2.1 Da irregularidade EB02

<b>Responsável:</b> Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos
--

<b>EB 02. Controle Interno. Grave.</b> Ausência de normatização das rotinas internas e procedimentos de controle dos sistemas administrativos que compõem o SCI (art. 5º da Resolução Normativa do TCE-MT nº 01/2007).
--

15. Segundo **relatório técnico preliminar**, o município não possui um plano e cronograma de manutenção preventiva dos veículos da frota Municipal, há apenas as manutenções corretivas, quando ocorre algum problema no veículo.

16. Consta no relatório que o Controlador Interno, por meio do Parecer da Unidade de Controle Interno – Relatório de Monitoramento 2020 – Programa Aprimora, já havia informado à Administração Municipal acerca das irregularidades na ausência de gestão das manutenções preventivas da frota da Prefeitura.

17. Os **responsáveis**, apesar de não apresentarem defesa conjunta, apresentaram as mesmas teses, razão pela qual esta será exposta de forma uníssona





no parecer.

18. Em apertada síntese alegaram que seguindo orientações da controladoria foi editado e publicado o Decreto nº 3.864/2017, no qual foi aprovado a Instrução Normativa sobre Normas de Controle e Procedimentos da frota Municipal. Salientaram que a referida normativa foi elaborada pelo Controle Interno e foi conduzida por esta para os procedimentos de metas e resultados junto aos secretariados e gerências. Informaram que a orientação do controle interno fora repassada ao demais secretariados e para a equipe coordenadora da frota.

19. Diante da publicação do decreto e repasse das orientações, defenderam que a responsabilidade pelo controle foi repassada ao secretariado e a equipe coordenadora da frota.

20. Sustentaram que a afirmação dada pelo coordenador, Sr. Renato de Freitas, de que não houve ação preventiva em 2020, deve ser acrescentada de que houve a tentativa de trabalhos conjuntos, uma vez que o referido agente público participava das reuniões com o Controle Interno e demais secretarias para andamento das ações.

21. Pontuaram ainda que a equipe da frota alimentava o sistema de forma insuficiente, talvez devido à falta de comunicação entre os setores e resistências ao cumprimento de rotina de informações eletrônicas, o que não significa que normas e procedimentos não foram disponibilizados.

22. Destacaram que, embora houvesse estes apontamentos em anos anteriores, deve ser levado em consideração que houve melhora e não houve prejuízo aos cofres municipais.

23. Por fim, requereram o saneamento do apontamento.

24. A **Secex** manteve a irregularidade, ressaltando que a ausência de





planejamento e de um sistema apropriado para o gerenciamento de manutenção preventiva da frota evidencia falha na Gestão. Ressaltou ainda que não basta editar normativo, é preciso que o efetivo controle esteja sendo realizado.

25. Em que pese os argumentos da Secretaria de Controle Externo, discorda-se de tal posicionamento.

26. Isso porque, o cerne da irregularidade apontada é “Ausência de normatização das rotinas internas e procedimentos de controle dos sistemas administrativos que compõem o SCI”.

27. Conforme apresentado pelos responsáveis, foi editado o Decreto nº 3.864/2017, por meio do qual foi aprovado a Instrução Normativa sobre Normas de Controle e Procedimentos da frota Municipal.

28. Vale ressaltar que o Decreto previu normas de controle para procedimentos e gerência administrativa e patrimonial, uso, guarda, conservação, abastecimento e manutenção preventiva e corretiva dos veículos e máquinas oficiais.

29. Dessa forma, entende-se que a normatização de rotinas internas foi editada, de modo que a manutenção da irregularidade não se sustenta. Nesse norte, manter a irregularidade porque não houve fiscalização, acompanhamento e controle, ou porque as rotinas de manutenções nos veículos não foram realizadas é inadequado, pois tal procedimento fere o nexa causal necessário para responsabilização.

30. Diante do exposto, ante a existência de normas rotinas internas e procedimentos de controle (Decreto nº 3.864/2017), a qual previa uso, guarda, conservação e manutenções preventivas na frota do município, **este Ministério Público de Contas, em discordância da Equipe Técnica, opina pelo saneamento da irregularidade EB01.**

## 2.2.2 Da irregularidade EB05





**Responsável:** Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos

**EB\_05 Controle Interno.** Ineficiência dos procedimentos de controle dos sistemas administrativos (art. 37, caput, da Constituição Federal; art. 161, V, da Resolução Normativa do TCE-MT nº 14/2007)

31. Segundo **relatório técnico preliminar**, o município realizava as liquidações das despesas com combustível levando-se em conta exclusivamente as informações que o prestador disponibiliza nas notas fiscais, o que contraria o artigo 74, da Constituição Federal, art. 76, da Lei n. 4.320/64 e da Resolução Normativa do TCE/MT nº 01/2007 e Súmula TCE/MT Nº 07.

32. O relatório ressalta ainda que o sistema IGT-Card não era utilizado adequadamente o que proporcionava descontrole nos gastos com combustíveis, uma vez que a prefeitura não possuía outro mecanismo de controle de combustíveis para gerenciar os abastecimentos.

33. **Em sede de defesa os responsáveis** alegaram que todas as orientações encaminhadas pelo controle interno foram seguidas para a formalização e cumprimento das metas estabelecidas. Acrescentaram que, embora o sistema IGT-Card não tenha sido utilizado adequadamente, foi demonstrada a economicidade pretendida.

34. Aduziram que a deficiência na informação dos dados de consumo via sistema não resultou em descontrole nos gastos com combustíveis, pois as despesas de abastecimento no exercício de 2020, somaram o montante de R\$ 1.443.165.34, menor que em anos anteriores.

35. Ao fim, requereram afastamento das responsabilidades, saneamento da irregularidade ou, caso haja a permanência do apontamento, a não aplicação de multa.

36. A **Secex** manteve a irregularidade, ressaltando que o aumento ou diminuição dos gastos com combustível não está relacionada ao controle dos gastos, mas sim com as políticas públicas adotadas pelo município, de modo que pode haver





aumento das despesas com combustíveis sem que houvesse, necessariamente, um descontrole dos gastos, desde que fossem devidamente registrados por sistema efetivo de gerenciamento de combustíveis.

37. **Com razão a Equipe Técnica.**

38. Atividades como gestão e fiscalização são finalísticas da Administração, ou seja, dizem respeito à concretização de um múnus público, relacionado a boa administração da coisa pública.

39. O gerenciamento de frota é uma atividade de responsabilidade da administração pública, por se tratar de gerenciamento e controle de seus bens, bem como por compreender informações estratégicas.

40. Vale ressaltar que o Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso já fixou parâmetros mínimos que a administração deverá seguir acerca dos controles de gastos com combustíveis.

**Controle Interno. Gastos com combustível. Parâmetros de controle.**

O controle efetivo, eficaz e eficiente dos gastos com combustível dos veículos da frota se perfaz com a implementação de parâmetros em que se exponha, de forma detalhada, por veículo, a data do abastecimento, o posto de combustível, o odômetro anterior, o odômetro atual, os quilômetros rodados, a quantidade de litros, o consumo, o valor por litro e o total pago no abastecimento.

(CONTAS ANUAIS DE GESTÃO MUNICIPAL. Relator: LUIZ CARLOS PEREIRA. Acórdão 42/2014 - 1ª CAMARA. Julgado em 20/08/2014. Publicado no DOC/TCE-MT em 03/09/2014. Processo 78026/2013). (Divulgado no Boletim de Jurisprudência, Ano: 2014, nº 7, ago/2014).

**Controle Interno. Frota de veículos. Controle da manutenção.**

1) É imprescindível que o controle da manutenção de frota municipal seja centralizado e informatizado, de forma a melhor visualizar as principais necessidades, agilizar a tomada de decisões por parte da Administração e efetivar o controle individualizado dos custos de manutenção preventiva e corretiva de cada veículo. 2) O sistema de controle interno sobre a manutenção da frota de veículos, aprimorado preferencialmente por meio eletrônico, deve captar, no mínimo, informações sobre: a) controle de manutenção (controlar as manutenções preventivas e corretivas); b) controle de estoques de material (cadastro de material, controle de entrada/saída do estoque); c) controle de pneus e câmaras (controlar informações dos insumos); e d) emissão de relatórios gerenciais de





Manutenção.

**Acórdão 673/2021 - Tribunal Pleno. Relator: Valter Albano. Auditoria.**

41. Ademais, foi editada a Súmula nº 7 acerca da obrigatoriedade do controle individualizado dos custos com manutenção e abastecimento de cada veículo.

**SÚMULA 7**

É obrigatório o registro analítico da frota e a promoção do controle individualizado dos custos de manutenção e de abastecimento de cada veículo. (PROPOSTA DE SÚMULA. Relator: JOSÉ CARLOS NOVELLI. Súmula 7/2015 - TRIBUNAL PLENO. Julgado em 14/04/2015. Publicado no DOC/TCE-MT em 30/04/2015. Processo 60518/2015).

42. Nesse norte, permitir que a despesa pública seja realizada de forma descontrolada, mediante informações unilaterais produzidas pelo contratado, traduz-se em indiligência, permitindo a ocorrência de informações irreais e inconsistentes capazes de ocasionar desvios de verbas públicas e danos ao erário.

43. Há de se destacar que que tal fiscalização se fazia prioritária, pois foi objeto de apontamentos anteriores, bem como foi objeto de apontamento pelo próprio controle interno.

44. Frisa-se ainda que diminuição dos gastos com combustível não corresponde necessariamente um controle, como alegado pela defesa. **A um porque** se o sistema IGT-Card não foi utilizado adequadamente, essas informações podem ser irreais.

45. **A dois porque** o exercício de 2020 (período da análise) foi o pico da pandemia de Covid-19, situação que paralisou diversas atividades e o setor público, bem como impulsionou a realização de alguns serviços de forma remota, de modo que a diminuição dos gastos de combustível também pode ser a ela atribuída.

46. **A três porque** o município pode ter um aumento ou diminuição dos gastos com combustível a depender da política pública adotada, estados de calamidade/ urgência ou cooperação com outros municípios. Assim, é possível ter um aumento nos





gastos com combustíveis sem que o controle, registro e gerenciamento sejam prejudicados. Como bem exemplificado pela Equipe Técnica caso o município adote a política de transporte de pacientes para capital a fim de proporcionar maior agilidade e conforto aos usuários, isso implicaria em aumento de gastos com combustível.

47. Nesse diapasão, este Ministério Público de Contas coaduna com o entendimento da Equipe Técnica e opina pela manutenção das irregularidades EB05 com aplicação de multa aos senhores Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito e Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos.

48. Constatada a ilegalidade, denota-se que a conduta do gestor se amolda ao conceito de erro grosseiro, atraindo a consequente aplicação de penalidade, conforme insculpido no artigo 28 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB)<sup>4</sup>.

49. O Tribunal de Contas da União entende como erro grosseiro a conduta do agente que se distancia do esperado do administrador sem que este tenha que agir de forma extraordinária. No Acórdão nº 2860/2018-Plenário, o Ministro Augusto Sherman enfatizou: “resta configurada a ocorrência de erro grosseiro quando a conduta culposa do agente público distancia-se daquela que seria esperada do administrador médio, avaliada no caso concreto”.

50. Já nos termos do Acórdão nº 2.391/2018 do TCU, tem-se o seguinte:

o erro leve é o que somente seria percebido e, portanto, evitado por pessoa de diligência extraordinária, isto é, com grau de atenção acima do normal, consideradas as circunstâncias do negócio. O **erro grosseiro, por sua vez, é o que poderia ser percebido por pessoa com diligência abaixo do normal**, ou seja, que seria evitado por pessoa com nível de atenção aquém do ordinário, consideradas as circunstâncias do negócio. Dito de outra forma, o erro grosseiro é o que decorreu de uma grave inobservância de um dever de cuidado, isto é, que foi **praticado com culpa grave**. (grifo nosso)

51. Nesse ponto, este *Parquet* visualiza uma ação do Prefeito abaixo do

---

4 Art. 28. O agente público responderá pessoalmente por suas decisões ou opiniões técnicas em caso de dolo ou erro grosseiro.





referencial considerado do administrador médio, na medida em que não obedeceu a disposição legal expressa. Dessa forma, entende-se pela necessidade de se aplicar multa, com fulcro no art. 327, II, do RITCE/MT, c/c art. 28 da LINDB aos senhores Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos.

### 2.2.3 Da irregularidade JB01

**Responsável:** Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos

**JB 01. Despesa. Grave.** Realização de despesas consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público, ilegais e/ou ilegítimas (art. 15, da Lei Complementar nº 101/2000; art. 4º, da Lei nº 4.320/1964).

52. Segundo **relatório técnico preliminar**, a Equipe Técnica comparou por amostragem os empenhos de abastecimentos informados por meio do Sistema Aplic e aqueles informados pelo Sistema IGT-Card utilizado pela prefeitura, a fim de realizar comparação e identificar a confiabilidade do gerenciamento de frota.

53. Contudo, a Equipe verificou, em todos os testes aplicados, que o controle apresentado no Sistema IGT-Card não apresenta relação com os valores pagos pelos abastecimentos.

54. Salientou que no exercício de 2020, foram empenhados e pagos à empresa RLZ Informática LTDA, pelo fornecimento da plataforma IGT-Card para efetuar o controle dos gastos com combustíveis, a quantia de R\$ 237.888,00.

55. Ressaltou que à época foram solicitados esclarecimentos, tanto da empresa contratada, como do controlador interno sobre as inconsistências, os quais indicaram falha da Gestão quanto a inserção no sistema de informações relacionadas aos abastecimentos dos veículos da frota municipal.

56. **Em sede de defesa os responsáveis** alegaram que houve um erro de interpretação referente ao objeto dos serviços prestados pela empresa, tendo em vista





que o contrato nº 118/2017 tinha como objeto o fornecimento de *software* de gestão, que abrangia os setores de Contabilidade, Recursos Humanos, Patrimônio, Compras, Tesouraria, frotas, etc.

57. Salientaram que a empresa foi a fornecedora de todos os módulos de planejamento, execução orçamentária e prestação de contas, com adequação das informações via sistema APLIC e de Prestação de Contas junto à Secretaria do Tesouro Nacional, e que o módulo Frotas, era acessório para possibilitar a transparências de todas as informações.

58. Acresceram que a plataforma IGTCARD, tinha o objetivo de auxiliar os colaboradores, mas, no entanto, a alimentação das informações foram insuficientes e incompletas, pelo setor responsável, o qual deveria vincular a questão financeira ao consumo, seguindo orientações do Controle Interno dada por meio Instrução Normativa.

59. Ao fim, requereu o saneamento do apontamento.

60. **No relatório Conclusivo a Secex** relatou que, de fato, o achado de auditoria não discriminou a quantidade exata do desperdício referente à ausência de utilização do sistema para gerenciamento da frota municipal. Contudo, salientou que essa discriminação não ocorreu justamente porque não havia detalhamento de valores para cada sistema no contrato celebrado entre a Prefeitura de Barra do Garças e a empresa RLZ.

61. Ressaltou, todavia, que o desperdício inevitavelmente ocorreu, uma vez que a prefeitura realizou gastos com a contratação de um sistema que não utilizava. Destacou ainda que não houve atribuições de valores no achado de auditoria, pois os valores do contrato foram expostos no corpo do relatório para contextualizar o julgamento do achado.

62. Nessa toada, manteve a irregularidade considerando que os





responsáveis não apresentaram documentos ou argumentos que desconstituíssem o achado.

63. **Com razão a SECEX.**

64. Independente do valor dispendido na contratação do sistema de gerenciamento de frotas, é inegável que houve desperdício de dinheiro público.

65. Isso porque, se houve deficiência nos lançamentos e estes permaneceram incompletos pelo setor responsável, dois podem ser os motivos: ausência de fiscalização sobre o serviço executado e/ou ausência de treinamento adequado aos executores da função.

66. Nos dois casos, não há como afastar as responsabilidades dos Gestores, pois as suas funções não se restringiam a edição de normas ou na aquisição de *software*, mas na fiscalização do serviço prestado, na identificação de deficiências e nas adequações necessárias ao bom funcionamento da máquina administrativa. Nessa toada, não basta adquirir um sistema robusto, completo e tecnológico se não há recursos humanos treinados e competentes para utilizá-lo, é como comprar uma Ferrari sem ninguém para dirigi-la.

67. Será que os Gestores comprariam um carro de luxo sem ao menos saber dirigir ou ter um motorista? Com certeza não. E esse mesmo cuidado deve ser tido com o trato da coisa pública, local em que as escolhas devem ser eficazes para se evitar desperdício de dinheiro público e prejuízos à Administração. Assim, ao adquirir um produto ou serviço é dever do Gestor fiscalizar se ele está sendo executado/utilizado de forma adequada, para que as finalidades públicas sejam atendidas e o valor dispendido não tenha sido em vão.

68. Cumpre frisar que ao se manifestar sobre a necessidade de implementação de parâmetros de controle para as frotas de veículos este Tribunal expôs também sobre a responsabilidade dos chefes de setor e do dirigente máximo do órgão





quanto à ineficiência dos controles, como segue:

**Responsabilidade. Ineficiência dos controles internos. Gestores públicos. Competência do auditor/controlador interno. Avaliação dos controles.**

1. A responsabilidade pela ineficiência dos controles internos administrativos deve ser atribuída aos respectivos chefes de setor e ao dirigente máximo do órgão ou entidade.

(Recurso Ordinário. Relator: Conselheiro Substituto Luiz Carlos Pereira. Revisor: Conselheiro Substituto Isaías Lopes da Cunha. Acórdão nº 323/2018-TP. Julgado em 14/08/2018. Publicado no DOC/TCE-MT em 06/09/2018. Processo nº 1.549-0/2014)

69. Nessa perspectiva, outra alternativa não resta senão manter a irregularidade, uma vez que os controles administrativos de gerenciamento da frota de veículos foi significativamente ineficiente e ocorreu, grave infração à norma legal e ao princípio da eficiência.

70. Em que pese a constatação da irregularidade e sua manutenção, este *Parquet* de Contas não verificou, no caso concreto, uma vontade dirigida à prática da ilegalidade. Até porque, não basta a ilegalidade do ato para comprovar a presença do dolo. Faz-se mister avaliar subjetivamente o ato do agente, para, assim, formar um juízo de reprovabilidade. De modo que carecem, pois, quaisquer evidências nos autos de que os responsáveis, voluntariamente, buscaram a realização de um ato desprovido de finalidade pública, ou mal-intencionado, não cabe sua penalização na modalidade dolo.

71. Contudo, visualiza-se a presença de erro grosseiro. Isso porque, como dito alhures, o Tribunal de Contas da União entende como erro grosseiro a conduta do agente que se distancia do esperado do administrador sem que este tenha que agir de forma extraordinária.

72. Nesse ponto, este *Parquet* de Contas visualiza sim uma ação dos responsáveis abaixo do referencial considerado do “administrador médio”, uma vez que não fiscalizaram a utilização do sistema contratado ou determinaram treinamento prévia aos servidores que iriam utilizar o sistema.

**73. Não há que se falar em dano ao erário, pois o relatório de auditoria não**





quantificou com precisão o montante referente ao sistema de gerenciamento de frota. Assim, opina-se pela aplicação de multa nos termos do art. 75, III da LOTCE/MT c/c art. 327, II, do Regimento Interno do TCE/MT (Resolução Normativa nº 16/2021).

74. Ante a deficiência de informações no sistema, faz-se necessário recomendar a atual gestão que promova o treinamento periódico e adequado aos executores da função de alimentação, lançamento, análise, fiscalização, confronto, compilação e envio de dados da plataforma IGTCARD (ou outra que vier a ser utilizada), a fim de que as falhas no controle de consumo de combustíveis não voltem a ocorrer, bem como para que as informações sobre manutenções corretivas e preventivas da frota municipal sejam fidedignas.

#### 2.2.4 Da irregularidade EA01

Responsável: Jone César Dutra – Controlador Interno

**EA 01. Controle Interno. Gravíssima.** Omissão do responsável pela Unidade de Controle Interno em representar ao Tribunal de Contas do Estado sobre as irregularidades/ilegalidades que evidenciem danos ou prejuízos ao erário não reparados integralmente pelas medidas adotadas pela administração (art. 74, §1º, da Constituição Federal; art. 8º da Lei Complementar Estadual nº 269/2007; art. 6º, da Resolução Normativa do TCE-MT nº 33/2012; art. 163 da Resolução Normativa do TCE-MT nº 14/2007; art. 6º da Resolução Normativa do TCE-MT nº 01/2007).

75. Segundo **relatório técnico preliminar**, o Controlador Interno, Sr. Jone César Dutra, possuía conhecimento das irregularidades referentes ao descontrole nos gastos com a frota municipal, bem como possuía conhecimento acerca da ausência de manutenções preventivas nos veículos da frota municipal. Tal situação pode ser confirmada nas Ações nº 14,16 e 17 do Parecer da Unidade de Controle Interno – Relatório de Monitoramento 2020 – Programa Aprimora. Contudo, mesmo tendo conhecimento, não representou ao Tribunal de Contas, contrariando o mandamento expresso no art. 74 §1 da Constituição Federal.

76. **Em sede de defesa** o Controlador elencou os principais documentos emitidos e encaminhados ao Prefeito e demais servidores.

a) Memorando Circular 002/SCI/2020 (fiscalização de Contratos e Atas de registro de Preços). O Controlador relata que entendeu por bem reforçar a





importância do acompanhamento sistemático dos contratos e, no caso dos combustíveis, da ata de registro de preços, como devido controle dos saldos, prazos, emissão de relatórios de fiscalização e seu envio via Sistema Aplic.

b) Memorando Circular 078/SCI/2020 (Plano de Ação da gestão de frotas e da instrução normativa SMTSP nº 001/2017). O Controlador relata que entendeu por bem reforçar a importância do cumprimento das ações presentes no plano de Ação e na instrução normativa das frotas, enviando memorando e recomendações.

c) Relatório Monitoramento do Plano de Ação da Gestão de Frotas 2020 – Programa Aprimora. O Controlador relata que tinha como base a Resolução Normativa nº 15/2017 – TP, na qual ficou dispensada a remessa periódica dos relatórios de Monitoramento sobre planos de Ação do Programa Aprimora, da qual a Gestão de Frota faz parte, sendo exigido apenas a carga do mês de dezembro/2020. Assim, o relatório foi encaminhado no mês de dezembro via Aplic.

d) Parecer do Controle Interno relativo às contas do 1º Quadrimestre de 2020. O Controlador relata que reiterou nas págs. 28 e 29 o Memorando Circular 002/SCI/2020 e recomendou implementação das ações contidas no Plano de Ação para mitigar as falhas apontadas.

e) Parecer do Controle Interno relativo às contas do 2º Quadrimestre de 2020. O Controlador relata que reiterou pela segunda vez o Memorando Circular 002/SCI/2020, recomendou novamente a implementação das ações contidas no Plano de Ação para mitigar as falhas apontadas e reiterou o Memorando Circular 078/SCI/2020.

f) Parecer do Controle Interno relativo às contas do 3º Quadrimestre de 2020. O Controlador relata que reiterou pela terceira vez o Memorando Circular 002/SCI/2020, recomendou novamente a implementação das ações contidas no Plano de Ação para mitigar as falhas apontadas e reiterou pela segunda vez o Memorando Circular 078/SCI/2020.

77. Ressaltou que deu ciência tanto ao gestor quanto este TCE sobre as irregularidades de que tinha conhecimento, pois todos os documentos foram encaminhados tanto aos Gestores e responsáveis, quanto a este Tribunal via sistema Aplic.





78. Defendeu que todas as atribuições do cargo foram cumpridas, tanto em relação as determinações do TCE/MT, como em relação ao art. 74 da CF/88, não sendo omissos.

79. Ao fim, requereu o saneamento do apontamento.

80. **A Secex refutou as alegações defensivas** e manteve a irregularidade, destacando que o Tribunal de Contas por meio de diversos dispositivos (Regimento Interno, Resolução Normativa nº 33/2012 – TP, Resolução Normativa nº 14/2007, Resolução Normativa nº 01/2007) definiu que a ciência a essa Corte sobre irregularidades/ilegalidades praticadas se dará por meio de Representação.

81. **Este *Parquet* coaduna com o posicionamento técnico.**

82. Como sabido, cabe ao responsável pela unidade de controle interno o deve comunicar o gestor por escrito acerca de irregularidades constatadas, sob pena de ser responsabilizado por omissão no exercício de sua função, sendo que a mera comunicação verbal não supre essa obrigação.

83. Da mesma forma, tem o dever representar a Corte de Contas sobre irregularidades/ilegalidades praticadas. Vale ressaltar que o encaminhamento via sistema Aplic de documentos de rotina, ainda que estes descrevam as falhas encontradas e a ciência destas ao gestor máximo, não supri a necessidade de representar.

84. Assim, a representação é um dever de ofício do Controlador que decorre diretamente da Constituição e sua ausência configura omissão, contra a qual cabe responsabilização.

85. É sempre bom lembrar que o dever de representar, não configura a letra morta nas normativas do controle externo (Regimento Interno, Resolução Normativa nº 33/2012 – TP, Resolução Normativa nº 14/2007, Resolução Normativa nº 01/2007), pelo contrário, são normativas vivas e de conhecimento público e notórios entre os





controladores internos, tanto é que diversas são as Representações de Natureza Externa propostas por eles nesta Corte todos os dias.

86. Nesse diapasão, visualiza-se a presença de erro grosseiro. Isso porque, como dito alhures, o Tribunal de Contas da União entende como erro grosseiro a conduta do agente que se distancia do esperado do administrador sem que este tenha que agir de forma extraordinária.

87. Nessa perspectiva, outra alternativa não resta senão manter a irregularidade, e conforme art. 28, LINDB, art. 75, III da LOTCE/MT c/c art. 327, II, do Regimento Interno do TCE/MT (Resolução Normativa nº 16/2021), opinar pela aplicação de multa ao Sr. Jone César Dutra – Controlador Interno.

### 3. CONCLUSÃO

88. Dessa maneira, o **Ministério Público de Contas**, no exercício de suas atribuições institucionais, manifesta-se:

a) **preliminarmente**, pelo conhecimento e regularidade do relatório de auditoria de conformidade;

b) **no mérito**, pela **manutenção** das irregularidades **JB01, EB05, EA01;**

c) **pelo saneamento** da irregularidade **EB02;**

d) **pela aplicação de multa**, com fundamento no artigo art. 75, III da LOTCE/MT c/c art. 327, II, do Regimento Interno do TCE/MT (Resolução Normativa nº 16/2021), na dosimetria a ser fixada pelo relator, aos senhores **Roberto Ângelo de Farias – Ex-Prefeito; Carlos Roberto Gontijo – Ex-Secretário de Transporte e Serviços Públicos** e em razão das irregularidades **JB01 e EB05** e ao senhor **Jone César Dutra – Controlador Interno**, em razão da irregularidade **EA01;**

e) pela **recomendação a atual gestão** para que promova o treinamento periódico e adequado aos executores da função de alimentação, lançamento, análise, fiscalização, compilação, envio e confronto de dados da plataforma IGTCARD (ou outra que vier a ser utilizada), a fim de que as falhas no controle de consumo de combustíveis





não voltem a ocorrer, bem como para que as informações sobre manutenções corretivas e preventivas da frota municipal sejam fidedignas.

É o Parecer.

**Ministério Público de Contas, Cuiabá, 10 de março de 2023.**

(assinatura digital)<sup>5</sup>  
**GETÚLIO VELASCO MOREIRA FILHO**  
Procurador de Contas

---

<sup>5</sup> Documento firmado por assinatura digital, baseada em certificado digital emitido por Autoridade Certificadora credenciada, nos termos da Lei Federal nº 11.419/2006 e Resolução Normativa Nº 9/2012 do TCE/MT.

