



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MATO GROSSO DO SUL
R. Desembargador Leão Neto do Carmo, 23 - Bairro Parque dos Poderes - CEP 79037-100 - Campo Grande - MS

RELATÓRIO FINAL DE AUDITORIA

AUDITORIA NA GESTÃO DA FROTA DE VEÍCULOS DA JUSTIÇA ELEITORAL DE MATO GROSSO DO SUL

PREÂMBULO

PROCESSO SEI: 0005156-85.2020.6.12.8000.

CLIENTE: Secretaria de Administração e Finanças.

ATO ORIGINÁRIO: Plano Anual de Auditoria (PAA), relativo ao exercício de 2020, aprovado por intermédio da Decisão n. 328/2020 - TRE/PRE/ASJES (ID 0923718), constante do Processo SEI n. 0010333-64.2019.6.12.8000.

OBJETIVO: Avaliar a economicidade do modelo de gestão da frota adotado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul.

PERÍODO DE ANÁLISE: Exercício 2019.

PERÍODO DE REALIZAÇÃO DA AUDITORIA: Julho/2020 a Dezembro/2020.

EQUIPE: Alessandra Falcão Gutierrez de Souza (supervisora da auditoria), Adriana Morales Alencar Souto (líder de equipe), Ricardo Reis Rocha e Valdemir da Silva Severino (auditores).

ATO DE DESIGNAÇÃO: Portaria Presidência n. 152/2020 TRE/PRE/GABPRE (ID 0854016), publicada no DJEMS n. 2457, de 8 de julho de 2020, páginas 1/2.

RESUMO

A presente auditoria é parte integrante do Plano Anual de Auditoria 2020 do TRE/MS e teve por finalidade avaliar o modelo de gestão da frota da Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul. Para isso, buscou-se responder à seguinte questão de auditoria: o modelo de gestão da frota utilizado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul é economicamente viável?

A partir dos dados coletados, foi elaborada uma base que deu suporte à criação de um *dashboard*, no qual é apresentado um conjunto de informações, com indicadores, percentuais e suas métricas. Utilizou-se o programa *Power BI* para elaboração do referido painel visual. A visualização iterativa do *dashboard* do *Power BI* está disponível no link: <http://intranet.tre-ms.jus.br/unidades/ccia/auditoria-interna/relatorios-de-auditoria>.

O resultado das análises, as recomendações e orientações resultantes dos trabalhos realizados, foram comunicados ao cliente de auditoria por meio de Relatório Preliminar (ID 0938337) e apresentados em reunião agendada com tal finalidade, em observância ao disposto no art. 53 da Resolução CNJ n. 309/2020.

LISTA DE SIGLAS

ASJES	Assessoria Jurídica Especial da Presidência
BI	Business Intelligence
CCIA	Coordenadoria de Controle Interno e Auditoria
CNJ	Conselho Nacional de Justiça
CSG	Coordenadoria de Serviços Gerais
DG	Diretoria-Geral
DJEMS	Diária da Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul
GABPRE	Gabinete da Presidência
PAA	Plano Anual de Auditoria
PRE	Presidência
SAF	Secretaria de Administração e Finanças
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SETRAN	Seção de Transportes
TCU	Tribunal de Contas da União
TRE/MS	Tribunal Regional Eleitoral de Mato Grosso do Sul
TSE	Tribunal Superior Eleitoral

I - INTRODUÇÃO

A área de gestão da frota de veículos foi prevista para ser auditada no Plano de Auditoria de Longo Prazo 2018/2021 e no Plano Anual de Auditoria de 2020. O PAA 2020 foi aprovado pela Decisão n. 328/2020 - TRE/PRE/ASJES (ID 0923718), constante do Processo SEI n. 0010333-64.2019.6.12.8000.

Com vistas a subsidiar a determinação do escopo da auditoria, inicialmente foi enviado um questionário ao cliente (ID 0854199), para construção da visão geral do objeto auditado. A partir desse panorama, foi elaborado o Plano de Trabalho (ID 0864915), no qual foram definidos o objetivo, a técnica a ser aplicada, o objeto dos exames, os meios e o tempo demandado para a sua concretização.

Foram realizadas reuniões de abertura (ID 0872406), reunião para mapeamento do processo (ID 0875891) e reunião de encerramento dos trabalhos (ID 0947627) entre a equipe de auditoria e os gestores responsáveis pelo objeto auditado.

Na reunião de encerramento, foram apresentados os resultados das análises, as recomendações e orientações da equipe por meio do Relatório Preliminar (ID 0938337). Oportunizada a manifestação do cliente da auditoria (ID 0954210), as respostas foram consideradas e incluídas neste Relatório Final.

Registra-se que a equipe de auditoria teve acesso limitado aos documentos e informações solicitadas, não obstante a previsão do artigo 4º, da Portaria Presidência n. 152/2020 (ID 0854016) ter estipulado que haveria livre acesso às informações necessárias para a realização dos trabalhos. Dos quinze itens elencados na requisição enviada via Comunicação Interna n. 659/2020 - TRE/PRE/CCIA/SAC (ID 0883465), apenas três foram atendidos. A omissão de respostas do cliente de auditoria só não levou ao colapso dos trabalhos, devido ao esforço da equipe em “garimpar” dados nos sistemas SEI, Siafi, AsiWeb e os sistemas das empresas contratadas. Não houve qualquer solicitação de dilação de prazo ou apresentação de justificativas por parte do cliente. Apenas o não atendimento.

Por conta disso, faz-se uma primeira ressalva quanto às conclusões da equipe, tendo em vista que o valor dos gastos efetivamente incidentes sobre a frota pode ser superior ao que foi apurado, devido à omissão citada.

II – VISÃO GERAL DO OBJETO AUDITADO

A partir das respostas obtidas (ID 0859718) com a aplicação de questionário ao cliente da auditoria (ID 0854199), será apresentada abaixo a visão geral da gestão da frota de veículos da Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul.

O Tribunal Regional Eleitoral de Mato Grosso do Sul utiliza frota própria formada por 77 (setenta e sete) veículos, sendo dois deles considerados veículos de transporte institucional, oito, de transporte de material, e sessenta e sete veículos de serviço, conforme classificação da Portaria Presidência n. 214/2012. Há 43 (quarenta e três) veículos no interior do Estado (um por Zona Eleitoral) e 34 (trinta e quatro) veículos na Capital, sendo que, dentre esses, seis estão nas Zonas Eleitorais de Campo Grande.

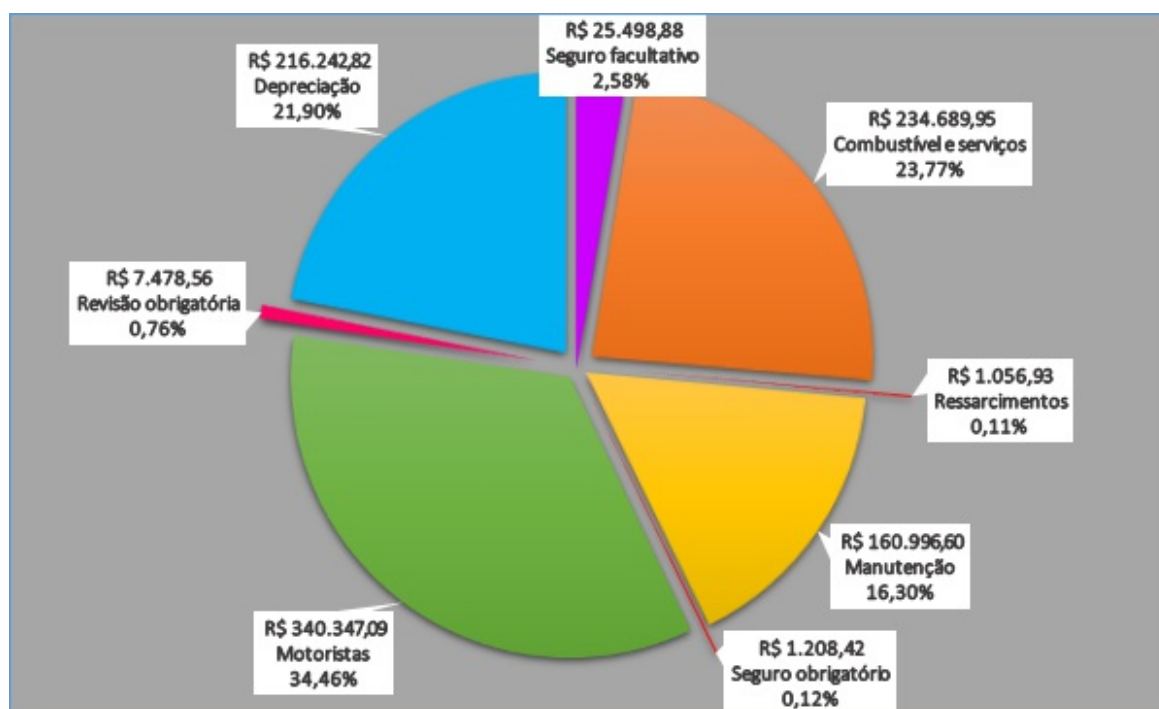
O gerenciamento da frota é realizado pela Seção de Transportes (SETRAN), unidade vinculada à Coordenadoria de Serviços Gerais (CSG) da Secretaria de Administração e Finanças (SAF), com dois servidores efetivos lotados na unidade. Atualmente, não há a utilização de sistema específico para o gerenciamento da frota. A SETRAN controla o uso, lotação e disponibilidade de veículos através de planilhas e tabelas eletrônicas, listas de utilização manuais, e informações extraídas dos sistemas terceirizados de Abastecimento e Manutenção.

O abastecimento da frota é feito mediante a intermediação de empresa, com fornecimento de cartão de abastecimento. Para os veículos das Zonas Eleitorais, é estipulado um valor de cota mensal, que pode ser alterado mediante solicitação. Também há fixação de cota mais ampla para os veículos da Capital, a qual também pode ser reajustada pela SETRAN.

No que se refere à manutenção, há a contratação de empresa para prestação de serviço de manutenção veicular, a qual mantém uma rede de oficinas credenciadas. Em se tratando de revisões obrigatórias, há a solicitação de dispensa/inexigibilidade de licitação ou suprimento de fundos, conforme a situação.

O controle da quantidade de quilômetros rodados é feito mediante folha de controle de tráfego com anotação manual, conferida com o hodômetro, e com acompanhamento paralelo pelas estatísticas do sistema terceirizado de abastecimento. Não há controle em relação aos locais frequentados com os veículos oficiais da Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul.

Os custos incidentes sobre a frota no exercício de 2019, conforme dados extraídos do Siafi e do AsiWeb foram: seguro facultativo (R\$ 25.498,88); combustível e serviços (R\$ 234.689,95); manutenção (R\$ 160.996,60); seguro obrigatório (R\$ 1.208,42); motoristas (R\$ 340.347,09); revisão obrigatória (R\$ 7.478,56); ressarcimentos (R\$ 1.056,93) e depreciação (R\$ 216.242,82). Tais valores estão ilustrados no gráfico abaixo:



III – OBJETIVO DA AUDITORIA

Este trabalho de auditoria teve por objetivo avaliar a economicidade do modelo de gestão da frota adotado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul. Para tanto, buscou-se responder à seguinte questão: o modelo de gestão da frota utilizado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul é economicamente viável?

IV - ESCOPO

Para o alcance do objetivo proposto, as análises desenvolvidas compreenderam os custos incidentes sobre a frota do TRE/MS no exercício de 2019.

V - CRITÉRIOS

Os critérios utilizados como parâmetros para fundamentar as avaliações apresentadas neste trabalho foram os preceitos normativos, os entendimentos jurisprudenciais e os estudos técnicos que regulamentam a matéria, em especial a Resolução CNJ n. 83/2009 e a Portaria PRE/TRE-MS n. 214/2012.

VI - METODOLOGIA

Devido às limitações impostas pelo trabalho remoto emergencial, decorrente da pandemia de Covid-19, a equipe optou por não fazer o levantamento e análise de riscos e controles no processo auditado. Inicialmente, foi aplicado um questionário ao cliente da auditoria (IDs 0854199 e 0859718), para levantamento da visão geral do objeto auditado. Em seguida, foram elaborados os descritivos dos processos de gastos com combustível (ID 0881915) e gastos com manutenção (ID 0881920).

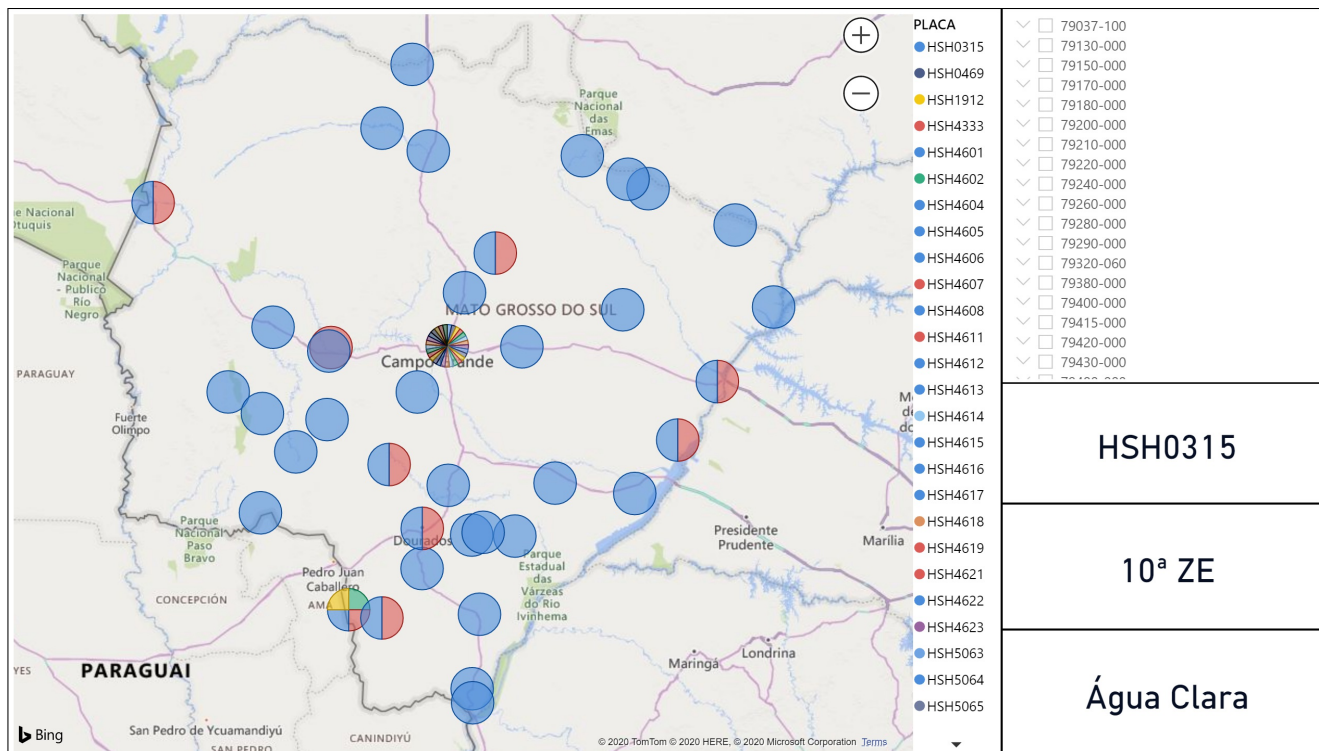
Para atingir o objetivo de avaliar a economicidade do modelo de gestão da frota adotado na Justiça Eleitoral de MS, foi realizado levantamento dos custos envolvidos no referido processo, a partir de consultas aos sistemas Siafi, AsiWeb, SEI, Sistema de Contratos, Portal da Transparência, além dos sistemas das empresas Ticket e Prime, as quais eram as contratadas no período de análise para os serviços de abastecimento e manutenção, respectivamente. Com os dados coletados, somados aos registros das planilhas manuais de controle de tráfego, foi elaborada uma base de dados, a qual deu suporte à criação de um *dashboard* no programa *Power BI*. No painel visual elaborado, é apresentado um conjunto de informações, com indicadores, percentuais e suas métricas.

Foram realizadas três reuniões entre a equipe e o cliente da auditoria: a primeira, para abertura e apresentação dos trabalhos (ID 0872406); a segunda, para mapeamento e elaboração do descritivo dos processos de gastos com combustível e com manutenção (ID 0875891); e a terceira para apresentação do relatório premilinar de auditoria (ID 0938337).

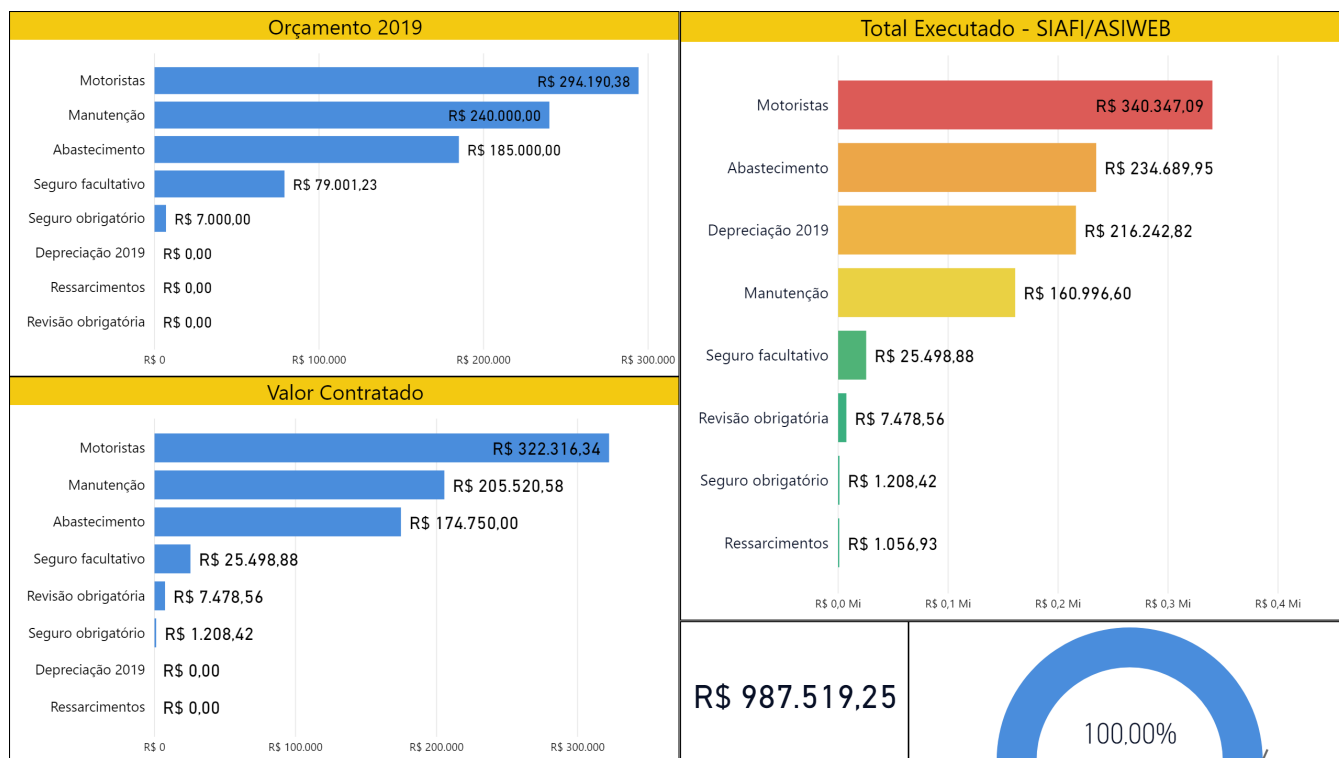
VII – DASHBOARD DO POWER BI

Inicialmente, esclareça-se que as ilustrações abaixo são imagens estáticas de um relatório interativo criado no sistema *Power BI*. Por isso, os campos onde há informações de placa, modelo do veículo, unidade e município refletem a primeira linha da base de dados em ordem alfabética. Eles são ativados com a correspondência correta ao ser selecionado algum item no *dashboard*. O relatório interativo está disponível no link: <http://intranet.tre-ms.jus.br/unidades/ccia/auditoria-interna/relatorios-de-auditoria>.

A primeira imagem ilustra a localização e distribuição geográfica dos veículos que compõem a frota da JEMS. Os círculos em azul significam apenas um veículo e os círculos com mais de uma cor indicam que mais de um veículo foi utilizado no período pela unidade. A maior concentração de carros está na Capital.



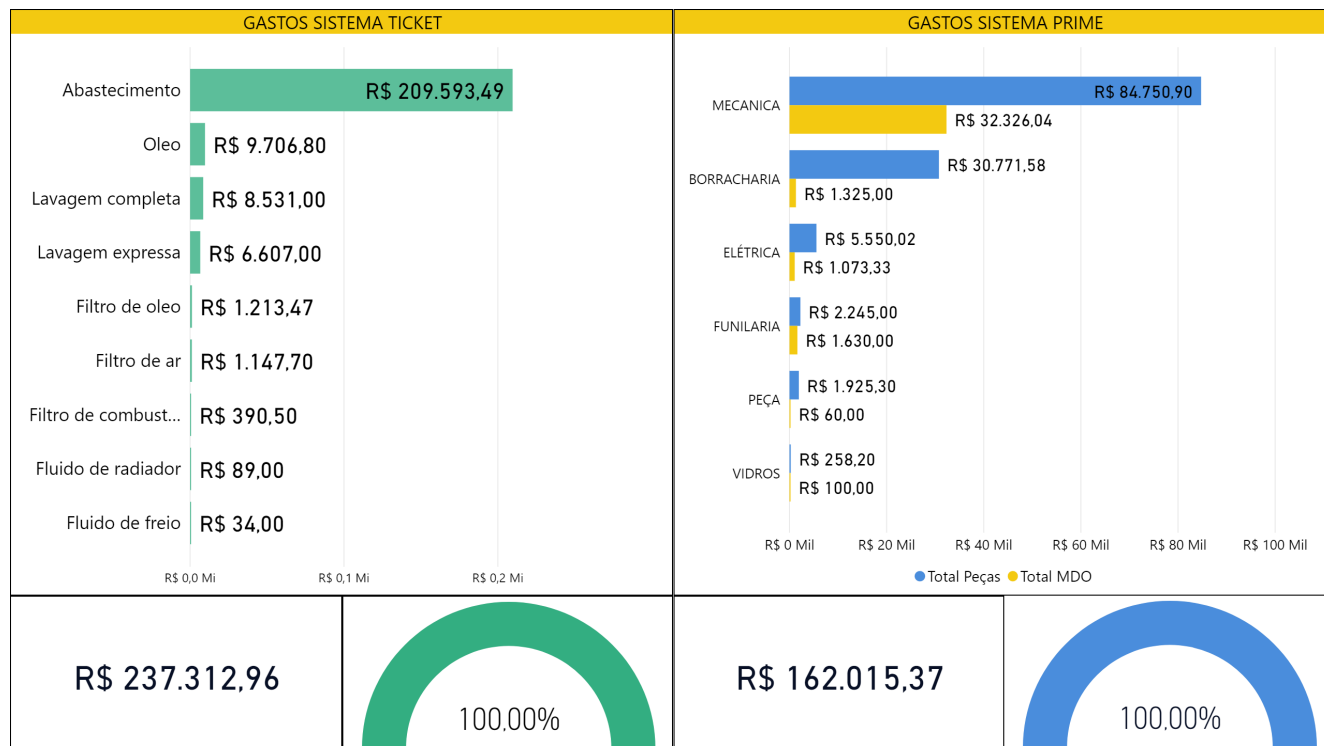
Posteriormente, conforme imagem abaixo, são apresentados os valores que envolveram a gestão da frota no exercício 2019. No primeiro quadro são apresentados os valores orçados, depois os valores contratados e, por fim, os valores efetivamente executados. A fonte para coleta de tais informações foram os sistemas Siafi, AsiWeb e SEI.

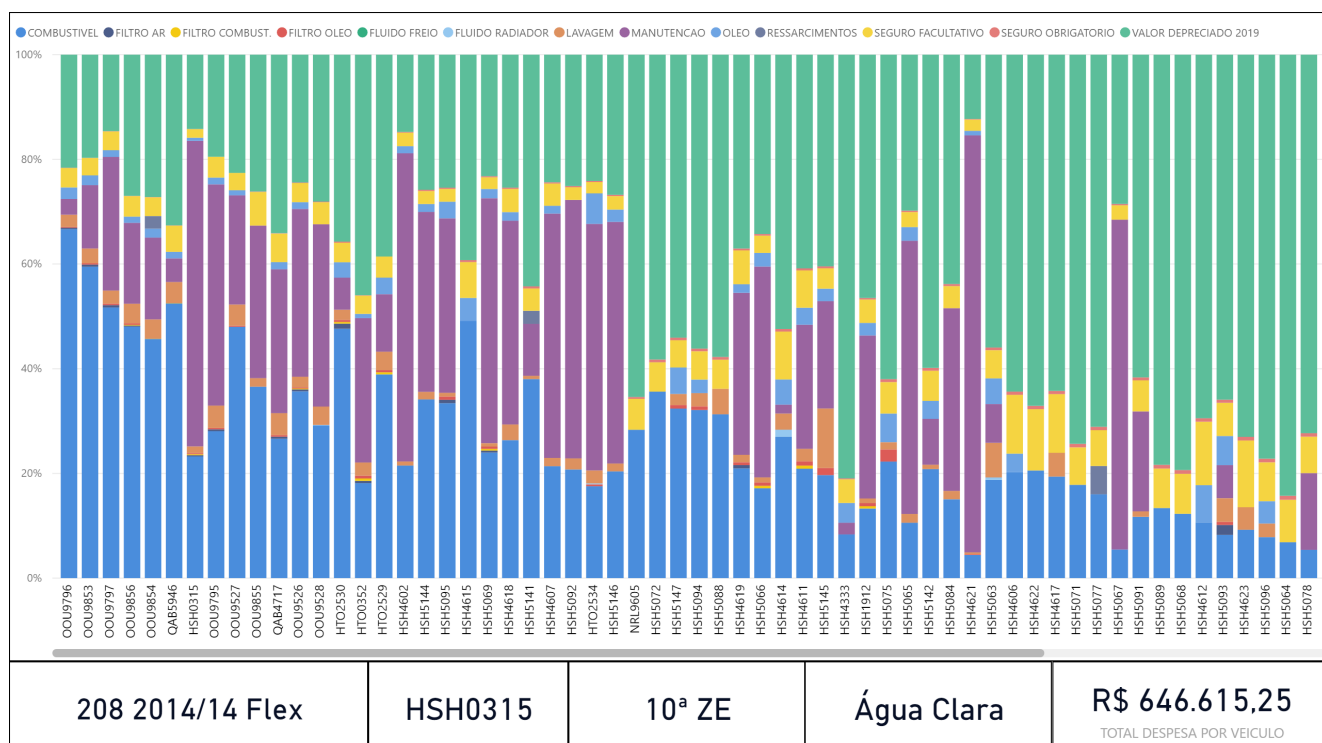


A tabela abaixo retrata tais valores:

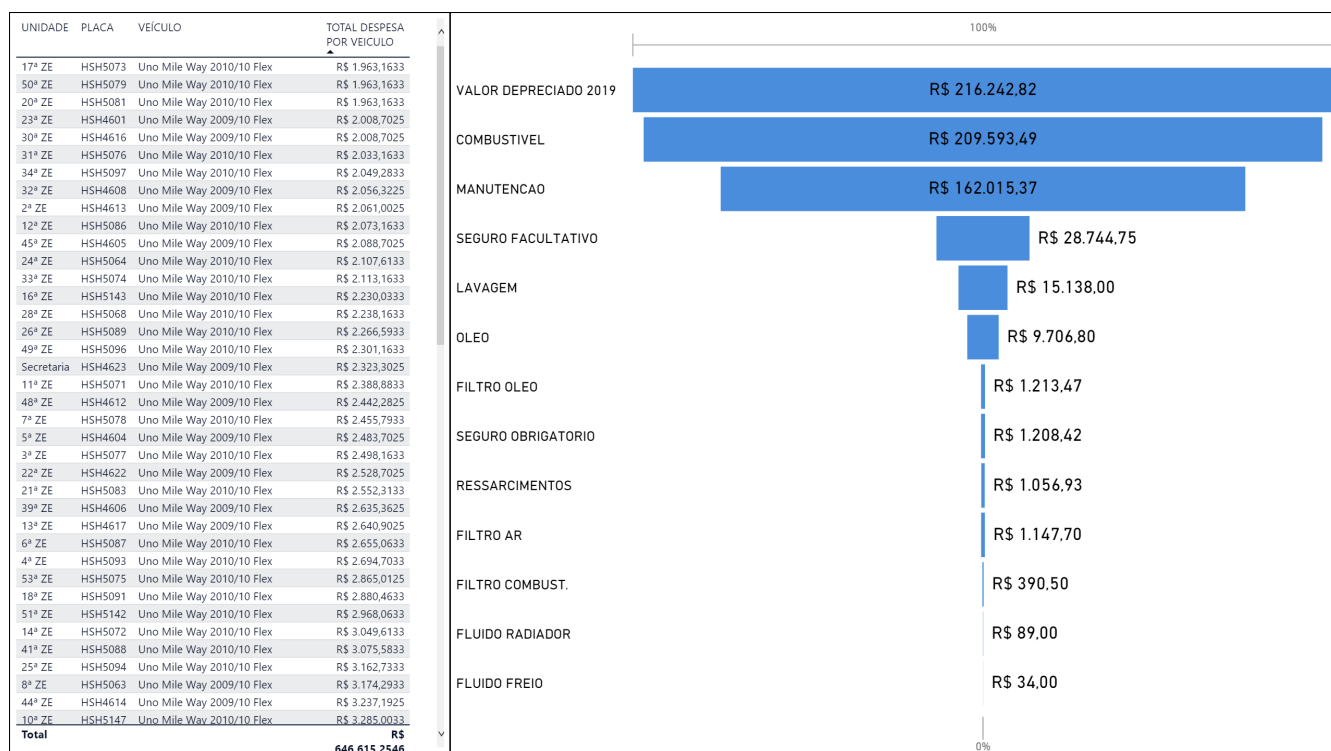
ITEM	ORÇADO	CONTRATADO	EXECUTADO
Motoristas	294.190,38	322.316,34	340.347,09
Manutenção	240.000,00	205.520,58	160.996,60

Abastecimento	185.000,00	174.750,00	234.689,95
Seguro facultativo	79.001,23	25.498,88	25.498,88
Seguro obrigatório	7.000,00	1.208,42	1.208,42
Depreciação	0	0	216.242,82
Ressarcimentos	0	0	1.056,93
Revisão obrigatória	0	7.478,56	7.478,56

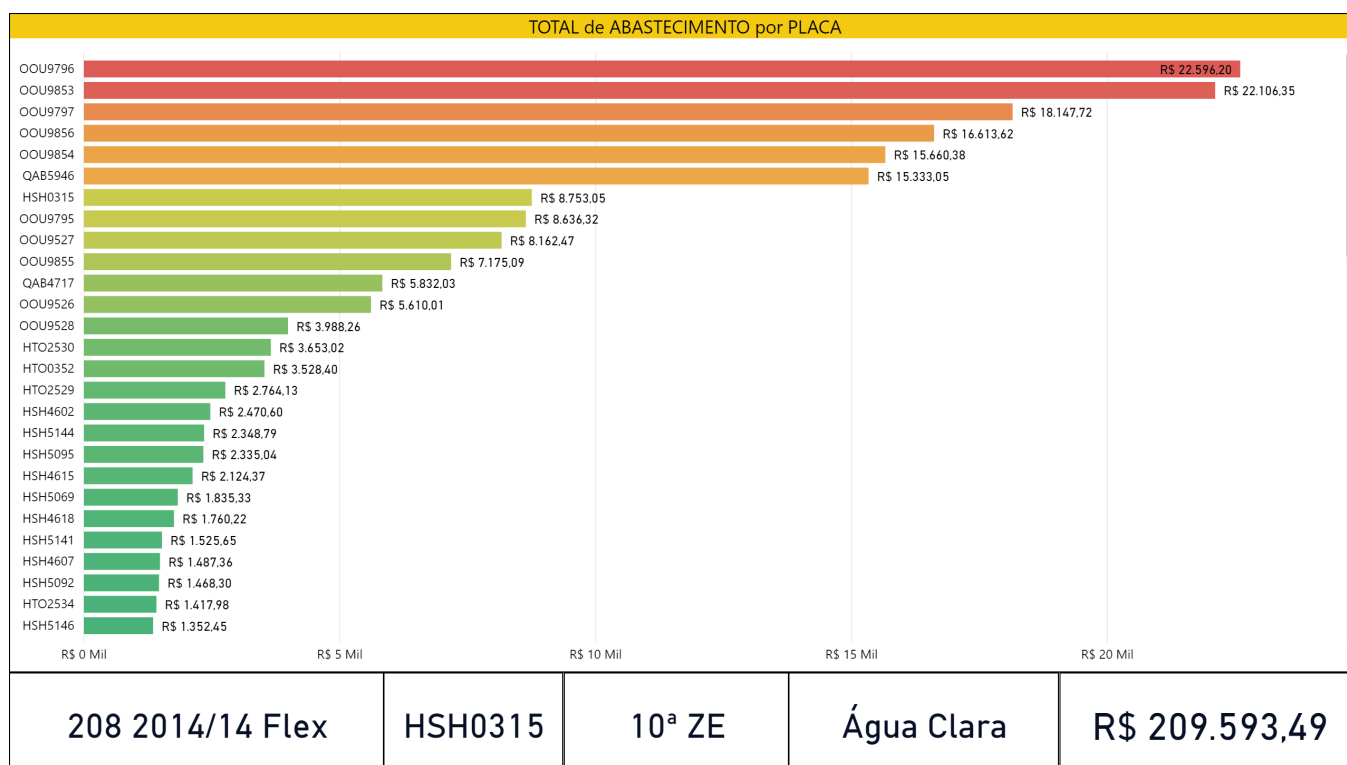




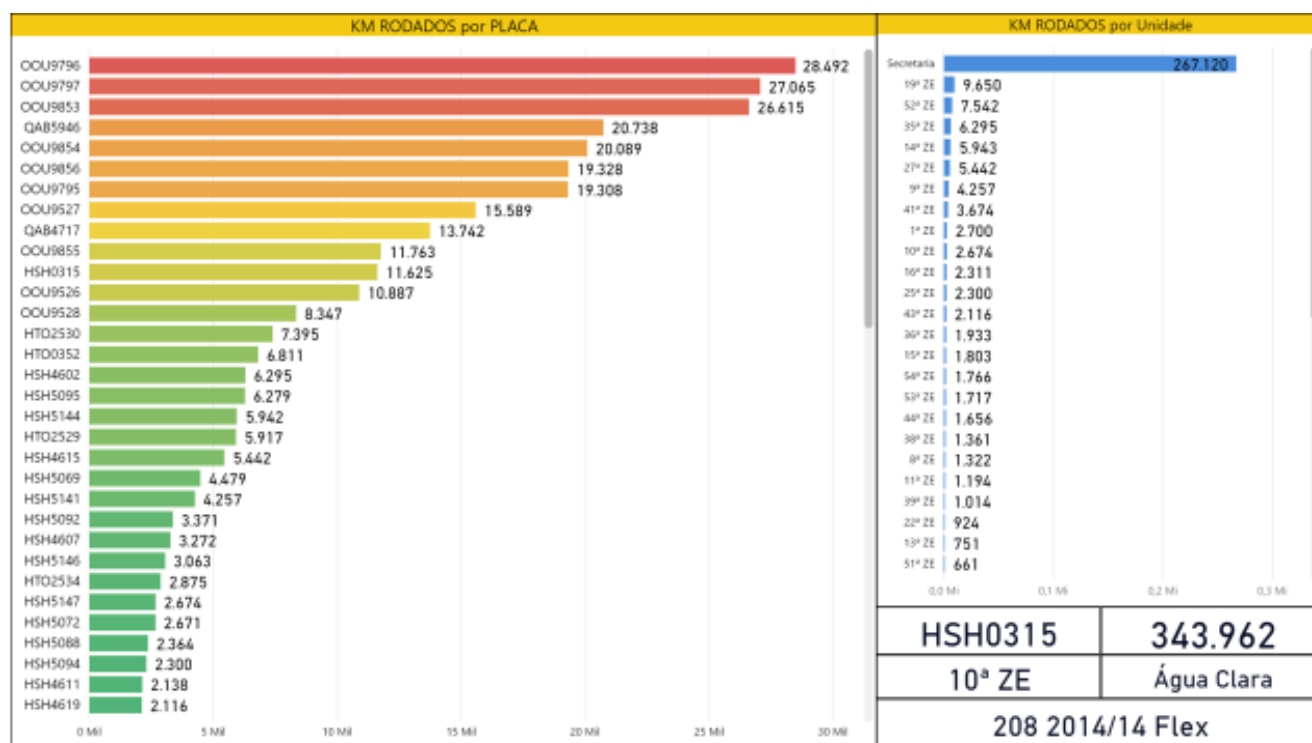
A próxima imagem traz um outro formato para a mesma análise de despesa por placa. Do lado esquerdo há uma tabela com a relação de veículos e valores gastos com cada um deles. Do lado direito, há a representação gráfica da maior despesa, para a menor. Frisa-se que as tais despesas são as incidentes diretamente sobre os veículos. A despesa com motorista, por exemplo, não está representada nessa análise pois ela está relacionada à gestão.



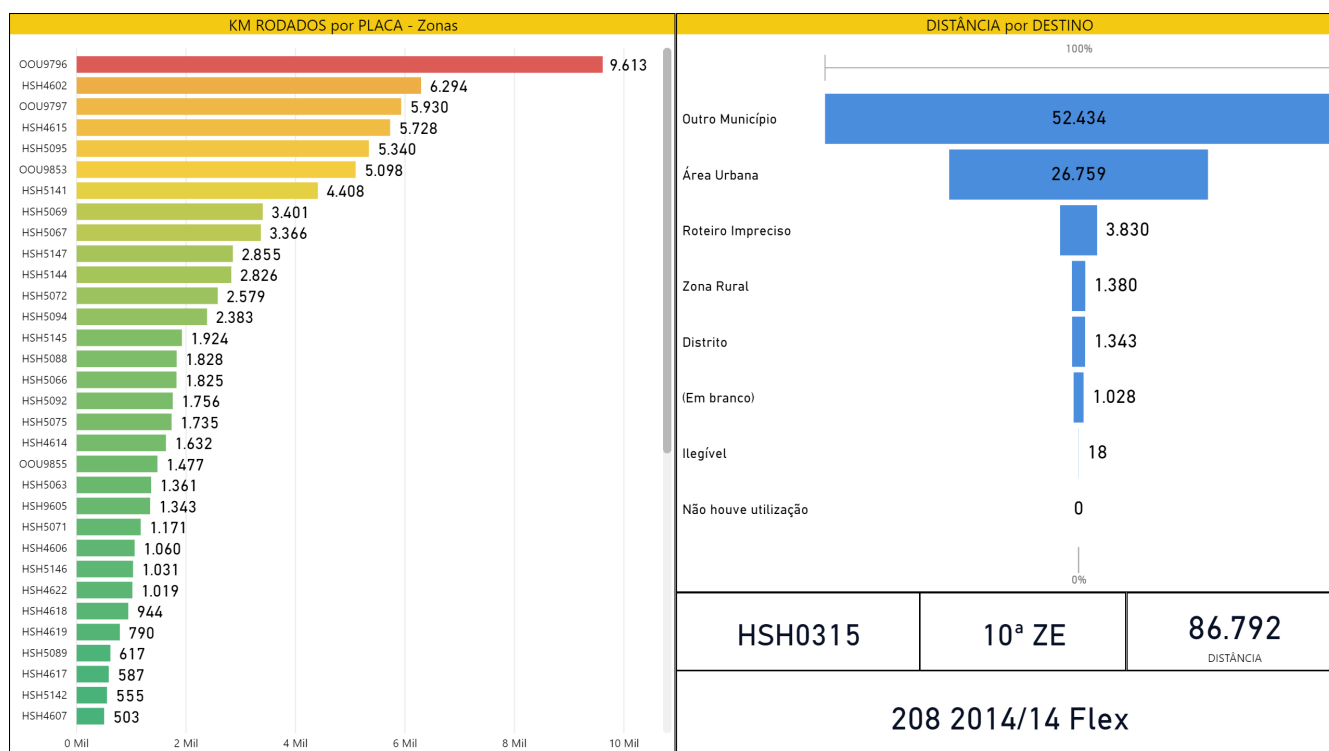
Em seguida, são apresentados os valores relacionados a abastecimento por placa. Por tal gráfico, é possível identificar os veículos que mais gastaram com combustível em 2019.



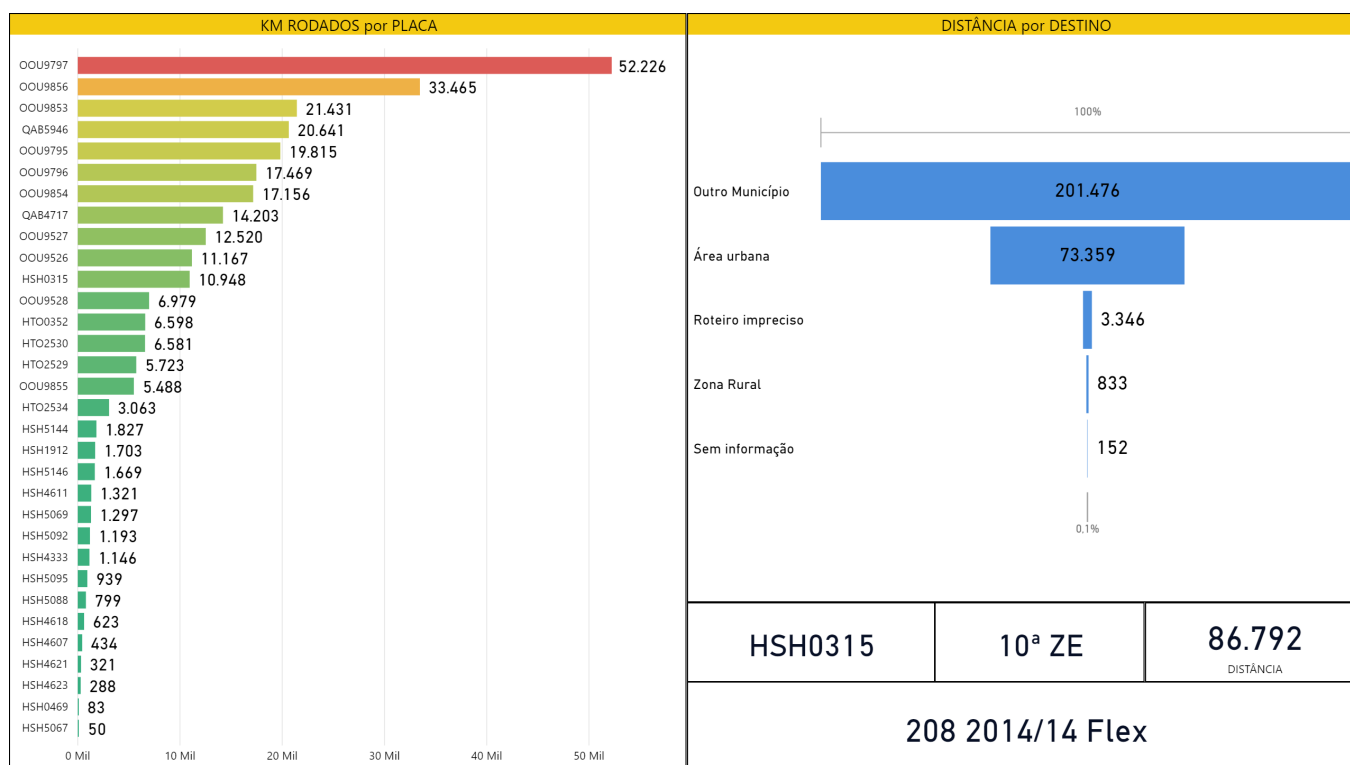
A próxima representação revela a quilometragem por placa e por unidade. Os dados estão classificados em ordem decrescente, estando no topo dos gráficos as placas e as unidades com os maiores valores de quilômetros rodados.



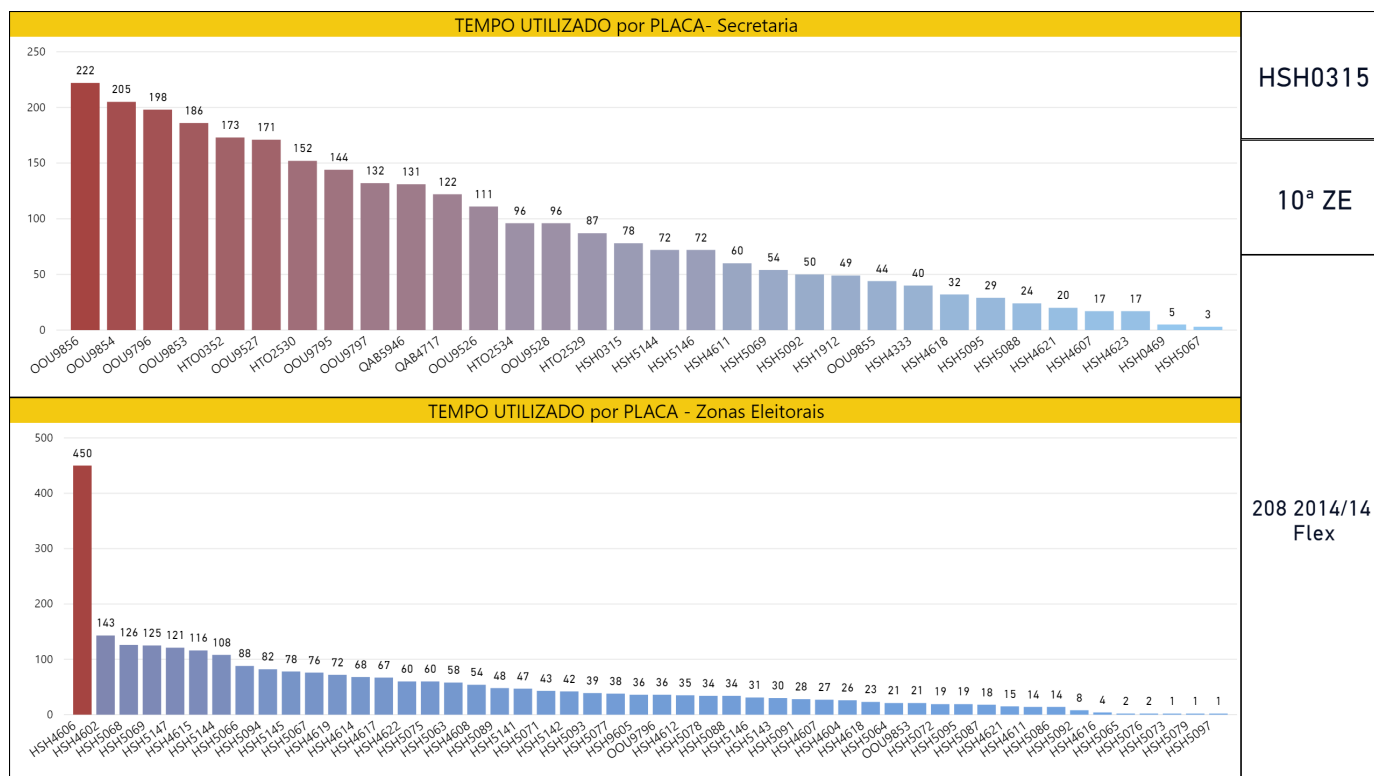
A representação anterior é desdobrada em duas outras: a primeira, com os dados das Zonas Eleitorais. Do lado direito, em azul, está a quantidade de quilômetros rodados por destino. Observa-se que a maior parcela de quilômetros rodados foi para outros municípios, seguida de área urbana. Destaca-se a grande quilometragem nos destinos em que não havia preenchimento nas planilhas (no gráfico, representados por “em branco”) e também os com informação ilegível e, principalmente, os “roteiros imprecisos”. Neste, foram categorizados os registros feitos nas planilhas em que se anotou a finalidade da utilização do carro, e não efetivamente por onde o veículo transitou (por exemplo, “cumprimento de mandados”).



A seguir, há as informações de quilometragem por placa e destino da Secretaria. Da mesma maneira, destacam-se aqui as informações relacionadas a roteiros imprecisos e a falta de preenchimento nas planilhas (no gráfico, representados por “sem informação”).



A próxima representação retrata, a partir dos registros das planilhas de controle de tráfego de veículo, com as informações fornecidas pelo próprio usuário, o tempo de utilização, por placa, dos veículos da Secretaria e das Zonas Eleitorais.

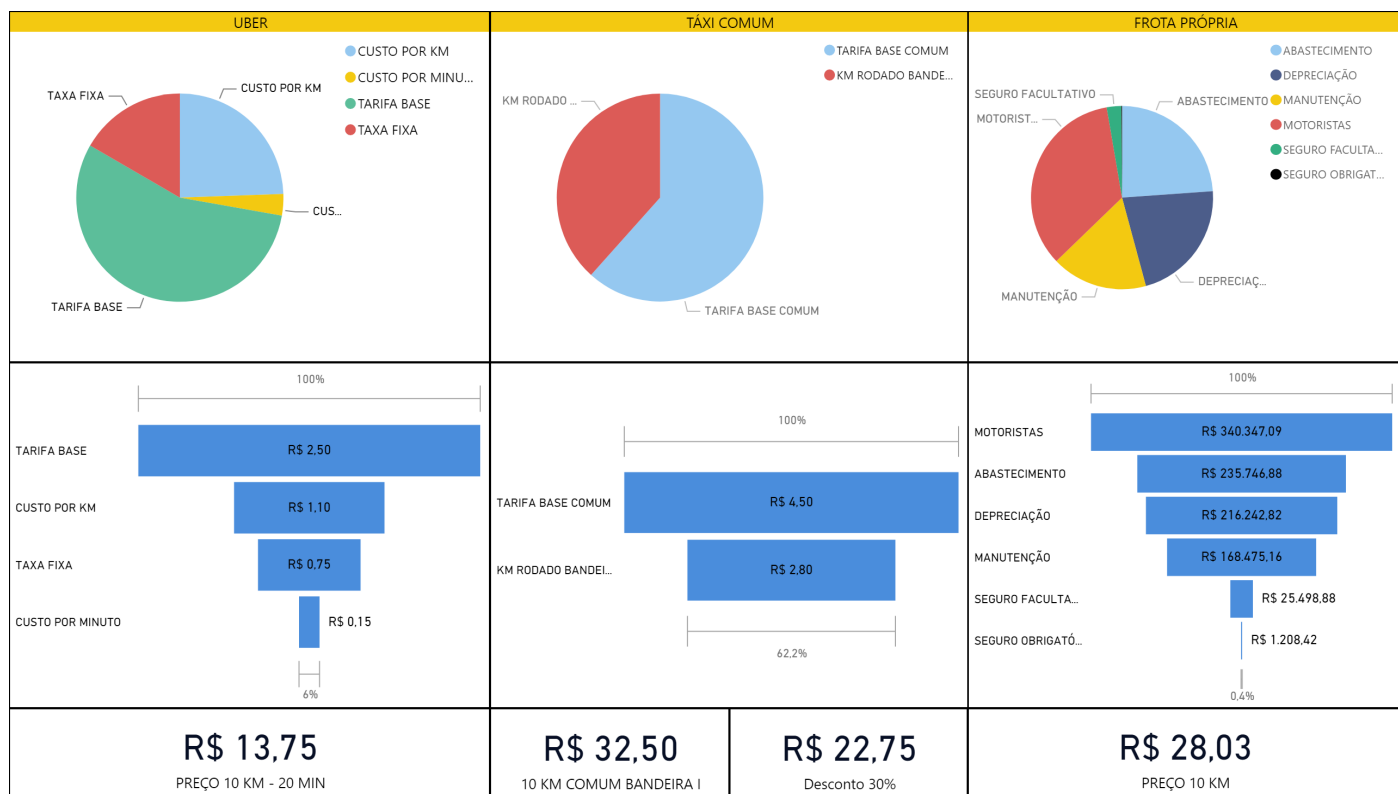


Em seguida, há um comparativo quanto à composição de preços de serviços sob demanda, disponíveis no mercado, com os valores da frota de veículos da JEMS.

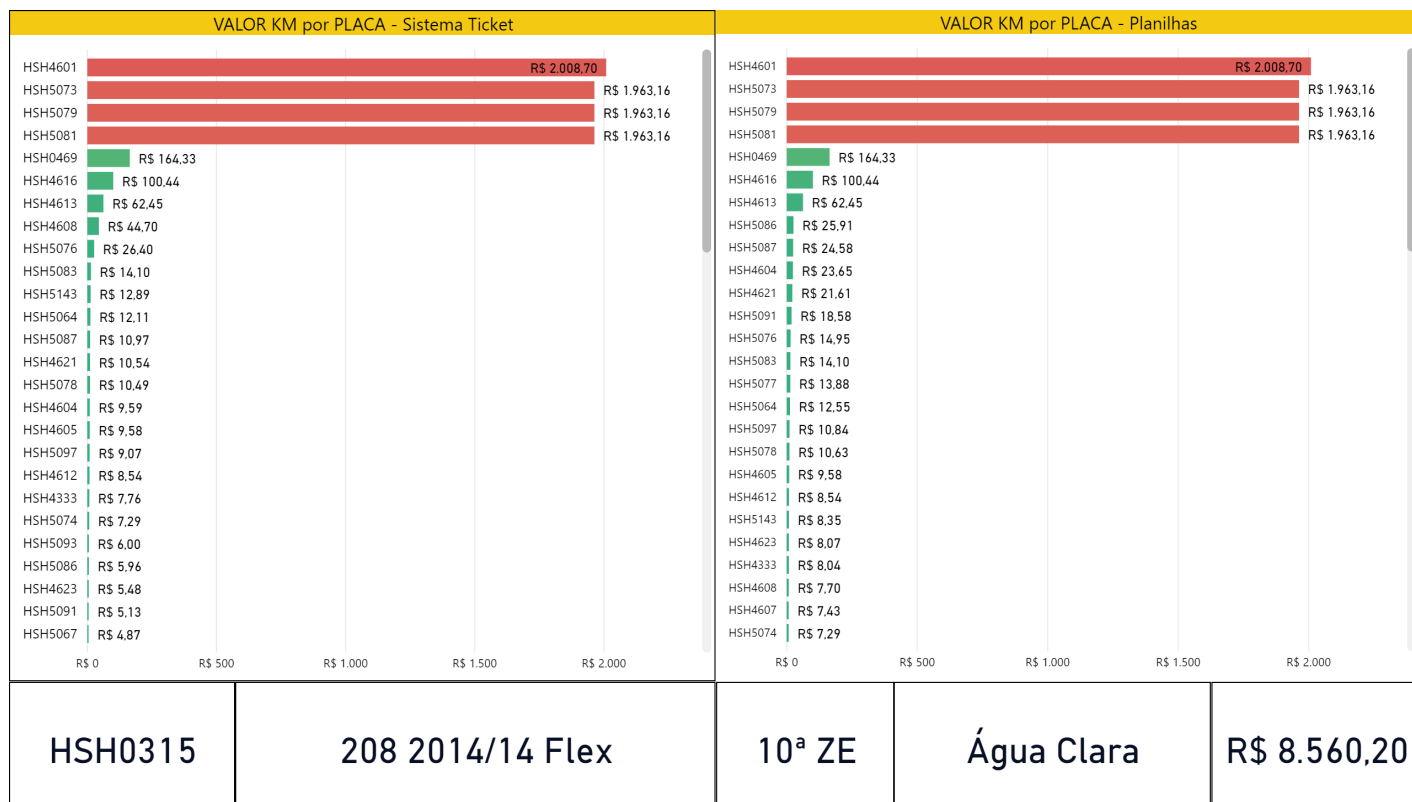
O primeiro quadro refere-se ao Uber. A composição de preços desse serviço leva em conta as seguintes variáveis: tarifa base, custo por km, custo por minuto e tarifa fixa. O gráfico em azul logo abaixo aponta os valores de cada item. No entanto, essas variáveis não podem ser consideradas isoladamente, pois se o cálculo do valor da corrida for inferior a R\$ 5,00 (cinco reais), há a incidência da tarifa mínima. Dessa forma, para conseguir visualizar o valor do quilômetro rodado, foi estimado o valor para uma corrida de 10 km, de 20 minutos de duração. Aplicando a fórmula de cálculo da empresa, o valor dessa corrida fica em R\$ 13,75 (treze reais e setenta e cinco centavos).

O segundo quadro mostra a composição de preços do serviço de táxi do município de Campo Grande/MS, conforme Decreto Municipal n. 12.415, de 31 de julho de 2014. Os valores para cálculo do quilômetro rodado em táxi comum, na Bandeira I (a qual compreende o horário das 6:00 às 22:00) possui as variáveis de tarifa base e valor do quilômetro rodado. Para um deslocamento de 10 km, o valor da corrida é de R\$ 32,50 (trinta e dois reais e cinquenta centavos). No entanto, há um dado relevante quanto ao serviço de táxi no município de Campo Grande/MS: por meio do Decreto Municipal n. 13.128, de 6 de abril de 2017, foi autorizada a concessão de desconto no percentual de 30%. Dessa forma, o valor de uma corrida para um deslocamento de 10 km pode custar R\$ 22,75 (vinte e dois reais e setenta e cinco centavos).

Por sua vez, o terceiro quadro demonstra os valores que fazem parte da composição de preços para cálculo do quilômetro rodado da frota de veículos da JEMS. Nele foram inseridas todas as despesas incidentes sobre a frota, quais sejam: abastecimento, depreciação, manutenção, motoristas, seguro facultativo e seguro obrigatório. Assim, a partir da soma de todas essas despesas, dividida pelo total de quilômetros rodados no exercício 2019, concluiu-se que, para rodar 10 km, o TRE/MS está gastando a média de R\$ 28,03 (vinte e oito reais e três centavos).



Por fim, o último gráfico detalha o valor do quilômetro rodado por placa. Esclarece-se que há dois gráficos com a mesma análise, pois em cada um deles foi utilizada uma fonte diferente.



Como a frota da JEMS não possui controle por GPS, as fontes utilizadas para se estimar a quilometragem rodada no ano foram o sistema da empresa Ticket e as planilhas de controle de tráfego dos veículos. Porém, em nenhum dos dois casos é possível ter um nível de precisão da quilometragem rodada, tendo em vista que, no sistema Ticket, há a distância percorrida do abastecimento anterior até o atual. Ocorre que não se pode afirmar que, principalmente com relação aos abastecimentos realizados em janeiro, se a diferença apurada no hodômetro se refere à distância percorrida no exercício 2019. Além disso, notou-se alguns valores negativos nos dados, o que demonstra erro de preenchimento no

sistema pelo operador.

Quanto às planilhas de controle de tráfego, também não é possível ter certeza quanto aos valores apurados, devido a falhas e omissões de preenchimento observadas na análise.

No entanto, é possível fazer uma análise razoável com os dados obtidos, de forma que, se houver variação, acredita-se que não seja de forma a gerar significativa distorção das conclusões obtidas.

VIII – RED FLAGS OU BANDEIRAS VERMELHAS

Red flags, ou bandeiras vermelhas, são situações, atos e fatos nos quais o comportamento de uma pessoa, a aparência de um documento, de uma transação ou vulnerabilidades nos controles internos e nos processos, devem ser levados em conta por provocarem certas dúvidas e questões que podem sinalizar a existência de uma fraude, mau uso, desvio de finalidade ou a possibilidade de existirem. As bandeiras vermelhas podem ser categorizadas em quatro tipos: comportamentais, transacionais, corporativas e de sistemas.

Quanto ao processo em análise, inicialmente foi informado pelo cliente de auditoria que não há controle qualitativo da frota (ID 0859718), isto é, não são controlados os locais frequentados, tampouco os trajetos feitos com os veículos oficiais.

Há uma planilha que fica dentro de cada um dos veículos que é denominada “controle de tráfego”, na qual o usuário deve indicar os horários de saída e chegada, as quilometragens inicial e final, a distância percorrida, o roteiro, o nome e a assinatura, para cada uma das viagens realizadas. O preenchimento é feito manualmente pelo usuário.

No entanto, o exame desses documentos durante os trabalhos revelou quão frágil é esse tipo de controle. Isso porque o usuário preenche manualmente as informações, nela colocando os dados que bem entender. Além disso, em muitos casos, observou-se a falta de preenchimento de alguns campos, rasuras, letras ilegíveis, erros de preenchimento, roteiros imprecisos e indícios de utilização dos veículos para fins particulares.

Quanto à essa última situação, cita-se, exemplificativamente, pois restaram mais evidentes que os outros, a utilização dos veículos de placas HSH4602, HSH5147 e HSH4606. No primeiro caso, na descrição do roteiro há, repetidas vezes, a finalidade da utilização do carro, e não o trajeto percorrido. As quilometragens diárias e o tempo de utilização elevados não permitem inferir se o veículo transitou unicamente por área urbana. No segundo caso, chama a atenção a frequência mensal de visitas a locais de votação e a distritos, rotina não observada em outras Zonas Eleitorais, o que reflete na quilometragem mensal elevada. Já em relação ao terceiro caso, há a indicação expressa nas planilhas de controle de tráfego de que o veículo oficial é utilizado, em quase totalidade, para deslocamento de ida e volta diárias da casa do servidor ao local de trabalho.

Também observou-se a utilização de veículos oficiais, no final do expediente, para retorno à casa, com frequência, por motoristas terceirizados, sem que houvesse justificativa extraordinária de trabalho no dia seguinte (como, por exemplo, viagem), em contrariedade ao que dispõe o artigo 13, da Resolução CNJ n. 83/2009 (*Ao término da circulação diária, inclusive nos finais de semana, os veículos oficiais serão recolhidos à garagem do órgão onde possam estar protegidos de danos, furtos e roubos, não se admitindo sua guarda em residência de magistrados, de servidores ou de seus condutores*).

São evidências para tal ocorrência as seguintes planilhas: HSH4611-Abril, HSH4618-Agosto, HSH4618-Junho, HSH4621-Maio, HSH4621-Julho, HSH4621-Dezembro, HSH5067-Dezembro, HSH5069-Julho, HSH5069-Outubro, HSH5069-Novembro, HSH5088-Janeiro, HSH5092-Maio, HSH5092-Junho, HSH5092-Agosto, HSH5092-Outubro, HSH5095-Janeiro, HSH5144-Outubro, HSH5144-Novembro, HSH5146-Março, HSH5146-Abril, HSH5146-Maio, HSH5146-Julho, HSH5146-Setembro, HTO0352-Agosto, HTO2529-Julho,

HTO2529-Setembro, HSH0315-Maio, HSH1912-Setembro, HSH4333-Dezembro, HSH4607-Abril, HTO2530-Junho, HTO2534-Maio, HTO2534-Agosto, HTO2534-Novembro, OOU9526-Setembro, OOU9526-Novembro, OOU9527-Agosto, OOU9527-Outubro, OOU9528-Fevereiro, HSH4607-Maio, OOU9795-Agosto, OOU9796-Janeiro, OOU9796-Fevereiro, OOU9796-Março, OOU9796-Julho, OOU9797-Fevereiro, OOU9797-Maio, OOU9853-Abril, OOU9853-Julho, OOU9853-Dezembro, OOU9854-Janeiro, OOU9854-Agosto, OOU9855-Março, OOU9856-Março, OOU9856-Novembro, QAB5946-Maio, QAB5946-Agosto.

Por fim, registra-se também o frequente uso de veículos oficiais para transporte de servidores e autoridades para o aeroporto, conforme se observa nas seguintes planilhas: OOU9856-Março, OOU9856-Abril, OOU9856-Maio, OOU9856-Agosto, OOU9854-Abril, OOU9854-Maio, OOU9854-Junho, OOU9854-Julho, OOU9854-Setembro, OOU9854-Novembro, OOU9853-Maio, OOU9796-Maio. É sabido que, conforme artigo 21 da Resolução TRE/MS n. 532/2015, um adicional de deslocamento correspondente a 80% do valor da diária, poderá ser pago ao beneficiário para cobrir despesas de deslocamento para embarque e desembarque. Tal situação também é prevista no artigo 2º, III, da Portaria PRE n. 214/2012. Quanto a este ponto, não é possível concluir se houve utilização indevida ou não, tendo em vista que os pedidos de diárias correspondentes não foram analisados. Entretanto, cabe o alerta ao cliente de auditoria para que, em cada situação, seja verificado se houve ou não o pagamento de adicional de deslocamento, antes de ser autorizado o uso para tal finalidade.

IX – RESPOSTAS DO CLIENTE AO RELATÓRIO PRELIMINAR

Após apresentação do relatório preliminar de auditoria (IDS 0938337 e 0947627), o cliente foi instado a apresentar manifestação, bem como sugestões de melhorias, em formato de plano de ação, no prazo de oito dias úteis (artigo 54, § 3º, da Resolução CNJ n. 309/2020). A resposta foi apresentada via Comunicação Interna n. 958/2020 (ID 0954210) e estruturada em tópicos, os quais estão sintetizados abaixo:

- Painel visual do *Power BI*: “*não foi realizada a análise dos dados, haja vista a extensão de seu conteúdo e o restrito tempo para manifestação desta unidade auditada*”.

- Limitação de acesso a documentos e informações: “*a restrição decorreu da falta de capacidade desta unidade em produzir o requerido, em tempo hábil, jamais tendo havido sonegação intencional de dados ou informações com o intuito de obstar os trabalhos de auditoria. De modo a buscar sanar a deficiência no que se refere à prestação de dados e informações sobre a frota, esta unidade elaborará plano de ação para o próximo exercício, com objetivo de identificar os conjuntos de dados e informações críticas relacionados com a gestão da frota de veículos, e de sistematizar a coleta e guarda desses dados e informações, de modo que estejam disponíveis quando necessários e que possam ser utilizados, de fato, para produção de informações gerenciais, a exemplo do que consta do relatório preliminar de auditoria.*”

- Controle de uso da frota do Tribunal: houve o reconhecimento acerca da fragilidade do controle de tráfego de veículos feito por meio de planilhas, as quais são preenchidas pelos próprios usuários. Esclareceu-se que a Orientação Normativa CSG n. 01/2017 pretendia reduzir omissões e erros de registros nas planilhas, porém foi reconhecido que há falha no monitoramento e controle no atendimento da referida ON. Destacou-se a intenção da verificação periódica dos dados registrados, por meio de inspeção visual realizada pela SETRAN, e a edição de normativo com os procedimentos e prazos a serem observados.

- *Red flags*: quanto às situações apontadas no relatório preliminar denominadas *red flags* (ou bandeiras vermelhas), houve o questionamento acerca do papel da Seção de Transporte no controle dos deslocamentos. Também houve a indicação de medidas visando a solução de algumas das situações apontadas, como a renovação da orientação aos usuários para que efetuem o registro do trajeto percorrido, a verificação individual das planilhas e lançamentos realizados e o ajuste na solicitação de veículo pelo

usuário, quando o destino da viagem é o aeroporto.

- Início dos estudos de que trata o processo SEI! n. 0006718-37.2017.6.12.8000: não houve a realização dos estudos determinados no referido processo por falha no controle da Coordenação. Foi apontado que o início das atividades será realizada ainda em 2020, ao menos no necessário para fixação de bases e diretrizes.

- Implantação de controle de uso da frota mediante sistema de posicionamento global (GPS): a Coordenação entende que a instalação de sistemas de monitoramento veicular por GPS irá viabilizar registro de informações sobre a utilização dos veículos oficiais, para confronto com os registros manuais. Externa preocupação quanto à verificação dos dados, em razão da demanda de tempo da força de trabalho alocada na unidade.

- Inviabilidade econômica do modelo de gestão da frota utilizado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul: a Coordenação entende que a conclusão do relatório preliminar deve ser tomada como evidência e que seja razoável admitir um período mais amplo, ou ano eleitoral, e a segmentação por tipo de veículo para as análises. Pondera que há outros elementos que são sopesados para a determinação de viabilidade em se ter ou não veículo próprio e se tais elementos devem ser considerados no âmbito da Administração Pública. Finaliza afirmando que as conclusões do relatório preliminar devem fomentar a análise crítica e definição de diretrizes que levem à obtenção de resultados adequados.

- Considerações finais: não houve apresentação de plano de ação em razão do pouco tempo disponível desde a ciência do relatório preliminar e a concorrência com outras atividades típicas de final de exercício.

X – CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

Ante o exposto, a partir de todos os dados coletados, informações apresentadas, análises realizadas e considerando a resposta oferecida pelo cliente da auditoria (ID 0954210), a qual, embora não tenha concordado em todos os termos com o relatório preliminar, não apresentou novos elementos que permitam nova compatibilização entre a situação encontrada e os critérios estabelecidos, mantém-se a conclusão externada no Relatório Preliminar de que o modelo de gestão da frota utilizado na Justiça Eleitoral de Mato Grosso do Sul não é economicamente viável.

Esclareça-se, quanto ao questionamento aventado na Comunicação Interna n. 958/2020 (ID 0954210) sobre o papel da Seção de Transportes quanto à forma de utilização dos veículos, que esta unidade de auditoria interna entende, em conformidade com o previsto no artigo 33-A, § 2º, VI, do Regimento Interno da Secretaria do TRE/MS, que referida unidade deve efetuar o controle do deslocamento dos veículos que compõem a frota deste Regional, com a comunicação às unidades superiores em caso de desconformidade detectada, para eventual esclarecimento e/ou apuração.

Assim, recomenda-se ao cliente da auditoria que:

1) Sejam imediatamente iniciados os estudos mencionados no processo 0006718-37.2017.6.12.8000, com vistas a identificar a viabilidade da implantação de modelos alternativos de gestão para atendimento das necessidades de transporte deste Regional, como, por exemplo, o compartilhamento de frota e a implantação de sistema de transporte por meio de agenciamento de serviço sob demanda.

Para a primeira hipótese, há previsão legal no artigo 12 da Resolução CNJ n. 83/2009 para que os tribunais, mediante convênio de cooperação, compartilhem suas frotas e outros bens para o atendimento racional e econômico de suas necessidades.

No segundo caso, cita-se que o Poder Executivo Federal no Distrito Federal (TáxiGov), o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios (MobiJus) e o Tribunal Regional Eleitoral de Pernambuco, já implantaram soluções semelhantes, com significativos

impactos na redução de despesas e efetividade do serviço. O agenciamento de serviço sob demanda permite maior controle e transparência sobre o serviço de transporte, com informações mais precisas sobre o uso dos veículos, além de diminuir despesas decorrentes de aquisição, manutenção e demais encargos relacionados à utilização de frota própria, e evitar situações de privilégio e de confusão entre o público e o privado.

A ampliação da análise realizada no Relatório Preliminar (ID 0938337) e a consideração do impacto de outras variáveis na conclusão sobre a economicidade do modelo de gestão da frota, avendados na resposta (ID 0954210), poderão ser realizados no âmbito dos estudos acima.

2) Paralelamente à recomendação anterior e até que sejam concluídos os estudos sobre o modelo de gestão da frota, tendo em conta as diversas bandeiras vermelhas apontadas, recomenda-se a implantação de controle de uso da frota mediante sistema de posicionamento global (GPS), com consequente implantação de rotina de análise dos dados gerados pelos relatórios GPS, a fim de identificar, corrigir e inibir o uso inadequado dos veículos oficiais.

Considerando as respostas descritas na Comunicação Interna n. 958/2020 (ID 0954210), principalmente no que tange à edição de normas para utilização de planilhas de controle de tráfego, e já havendo histórico de não cumprimento de normativo editado para fixar rotinas administrativas, é preciso que novas alternativas sejam avaliadas.

Há várias opções de controle de frota por GPS disponíveis no mercado que oferecem, em adição, sistemas em que é possível o acompanhamento do uso e emissão de relatórios com recursos avançados de telemetria. Por meio de sistemas, é possível automatizar tarefas operacionais, reduzir tarefas analógicas, estabelecer filtros e parâmetros de uso (ex.: velocidade excedida, violação de áreas, horários e dias de uso etc.) para que os sistemas emitam alertas acerca do mau uso da frota. Dessa forma, havendo várias opções de rastreamento inteligente, a manutenção de planilhas manuais, pode não se mostrar como a solução mais adequada para o efetivo controle da frota de veículos deste TRE/MS.

3) Incorpora-se às recomendações deste Relatório Final a manifestação do cliente de auditoria (ID 0954210) quanto à elaboração de plano de ação, com objetivo de identificar os conjuntos de dados e informações críticas relacionados com a gestão da frota de veículos, e de sistematizar a coleta e guarda desses dados e informações, de modo que estejam disponíveis quando necessários e que possam ser utilizados, de fato, para produção de informações gerenciais.

XI – QUADRO RESUMO

RECOMENDAÇÕES	
1.	Início imediato dos estudos determinados no processo 0006718-37.2017.6.12.8000, para identificação da viabilidade da implantação de modelos alternativos de gestão para atendimento das necessidades de transporte deste Regional, como, exemplificativamente: a) Compartilhamento de frota; e b) Sistema de transporte por meio de agenciamento de serviço sob demanda.
2.	Implantação de controle de uso da frota mediante sistema de posicionamento global (GPS), com consequente implantação de rotina de análise dos dados gerados.
3.	Elaboração de plano de ação, com objetivo de identificar os conjuntos de dados e informações críticas relacionados com a gestão da frota de veículos, e de sistematizar a coleta e guarda desses dados e informações.

XII - ENCAMINHAMENTOS

Submete-se o presente relatório final à Diretoria-Geral, para ciência dos seus termos e das propostas de recomendações acima.

Simultaneamente, submete-se também este relatório à consideração do Excelentíssimo Des. Presidente do TRE/MS para apreciação, ciência dos seus termos e para fixação de prazo para que o cliente de auditoria apresente plano de ação para adoção das medidas necessárias à implantação das recomendações acima, com os respectivos prazos para atendimento. Solicita-se, em seguida, o envio do processo à unidade GABSAF, para que o cliente da auditoria seja notificado acerca da emissão do relatório final e do prazo fixado por Vossa Excelência.

Numa fase seguinte, esta unidade de Auditoria Interna irá monitorar o cumprimento das medidas, bem como sua efetividade, com o objetivo de contribuir para a melhoria no modelo de gestão da frota adotado no âmbito do TRE/MS.

Campo Grande/MS, na data da assinatura digital.

Elaborado por: Adriana Morales Alencar Souto
Revisado por: Alessandra Falcão Gutierrez de Souza

1. Tetra Solutions, *Curso de prevenção a fraudes*, Agosto/2020.



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRA FALCÃO GUTIERRES DE SOUZA, Coordenador(a)**, em 15/12/2020, às 18:10, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **ADRIANA MORALES ALENCAR SOUTO, Chefe de Seção**, em 16/12/2020, às 13:57, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.tre-ms.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **0965017** e o código CRC **379EFF72**.