

Parecer 25/2026

Processo: SEI 177.00000163/2026-45

Interessado: Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte de São Paulo

Assunto: Competência da autuação da São Paulo Transporte S.A. na fiscalização do trânsito, bem como de seus agentes para lavrar autuação.

I. RELATÓRIO

Trata-se de expediente administrativo originado na Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) e na São Paulo Transporte S/A (SPTrans), consubstanciado no Ofício nº 152253510/2026/SMT-SEMTRA e no Ofício DP nº 001/2026, por meio do qual se pleiteia a **revisão do Parecer CETRAN-SP nº 17.717/2017**.

O parecer ora impugnado firmou o entendimento de que os empregados da SPTrans — em especial os Técnicos de Sistemas de Transporte — não possuem competência legal nem estatutária para atuar como agentes da autoridade de trânsito na lavratura de Autos de Infração de Trânsito (AIT), sob o argumento de que a SPTrans não integra o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) como órgão ou entidade executiva de trânsito, e que seus estatutos sociais originais não contemplavam referida atividade.

Em sua defesa e pleito revisional, a Administração Municipal e a SPTrans sustentam, em síntese, que:

O histórico institucional demonstra que o antigo Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV), então órgão executivo municipal de trânsito, editou portarias regulares de credenciamento (a exemplo da Portaria SMT.DSV nº 55/2018) com amparo no art. 280, § 4º, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual autoriza que o agente encarregado de lavrar o AIT seja servidor civil estatutário ou celetista.

A extinção do DSV e a transferência de suas atribuições à Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-São Paulo) pelo Decreto Municipal nº 60.982/2021 preservaram expressamente a validade dos atos administrativos e normas anteriores vigentes, mantendo hígida a Portaria SMT.DSV nº 55/2018.

O Estatuto Social da SPTrans foi recentemente reformado e atualizado de modo a prever expressamente a competência para dar suporte à Autoridade de Trânsito mediante lavratura de AIT em infrações que afetem a fluidez do transporte coletivo (art. 3º, § 2º, X).

Diversos órgãos de controle (Ministério Público do Trabalho - MPT, Tribunal de Contas do Município - TCM, e o Ministério Público do Estado de São Paulo - MPSP) arquivaram procedimentos investigatórios anteriores, reconhecendo a legalidade da atuação supletiva dos agentes da SPTrans.

A manifestação da Procuradoria Jurídica e da CET-São Paulo corroboram a tese de que a lavratura de AIT constitui ato material de constatação (exercício delegado e acessório do poder de polícia), cuja imposição de sanção permanece adstrita à autoridade competente.

É o relatório. Passo à análise jurídica.

II. ANÁLISE

A celeuma jurídica instalada exige uma rigorosa exegese sistemática e teleológica da [Lei Federal nº 9.503/1997](#) (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) e das normas correlatas de regência do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), sobrepondo-se os critérios estritos de legalidade, tipicidade orgânica e competência administrativa.

1. Da Competência Orgânica no Sistema Nacional de Trânsito (SNT)

O ordenamento jurídico brasileiro de trânsito consagra o postulado da legalidade estrita na outorga de competências fiscalizatórias. Nos termos dos artigos 21 e 24 do [CTB](#), a competência para executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar penalidades é privativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito integrantes do SNT.

A [Resolução CONTRAN nº 811/2020](#) corrobora e consolida tal diretriz, estabelecendo parâmetros rígidos para a integração de órgãos ao SNT e para a delegação de atividades de fiscalização. Exceções à regra de exclusividade orgânica somente ocorrem por expressa autorização em lei federal, a exemplo:

Das Guardas Municipais, expressamente autorizadas pela [Lei Federal nº 13.022/2014](#) e Súmula Vinculante nº 59 do STF;

Da Autoridade Portuária, com amparo no art. 7º-A do [CTB](#);

Das Polícias Militares, com amparo no inciso III do artigo 23 do [CTB](#); e

Das Polícias da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, por força do art. 25-A do [CTB](#).

1.1. Precedente Perigoso e Ausência de Previsão Legal Federal:

A SPTrans ostenta a natureza jurídica de sociedade de economia mista municipal, voltada estritamente à gestão, planejamento e fiscalização do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros ([Lei Municipal nº 13.241/2001](#)).

A SPTrans não figura como órgão ou entidade executiva de trânsito municipal nos moldes exigidos pelos artigos 21 e 24 do [CTB](#). Outrossim, *não existe lei federal* que autorize a atividade de fiscalização de trânsito por empresas estatais de transporte mediante convênio ordinário. Admitir o oposto configuraria grave subversão ao SNT e um precedente perigoso de delegação atípica de poder de polícia a entidade estranha ao sistema viário de trânsito.

Outrossim, não existe lei federal que autorize a atividade de fiscalização de trânsito por empresas estatais de transporte mediante convênio ordinário. Destaca-se, por fim, que mesmo a nomeação por mera portaria ou decreto de agentes da SPTrans pelo órgão ou entidade de trânsito ou pelo chefe do executivo municipal, desprovida de lastro na legislação federal — a exemplo dos órgãos e entidades delegatários já citados — não convalida nem confere o legítimo poder de fiscalização. Admitir o oposto configuraria grave subversão ao SNT e um precedente perigoso de delegação atípica de poder de polícia de trânsito a entidade estranha ao Sistema Nacional de Trânsito.

2. Da Insuficiência das Alterações Estatutárias e Pareceres Administrativos

A consultante e os órgãos municipais envolvidos (SMT e CET-São Paulo) apoiam a tese de revisão no argumento de que a alteração do Estatuto Social da SPTrans e os pareceres favoráveis da Procuradoria e do TCM alterariam o panorama fático-jurídico originário. *Data venia*, tal premissa jurídica é **inconsistente**.

As manifestações jurídicas internas da municipalidade, do TCM e da DSV não possuem o condão de derogar a legislação federal de trânsito. Em direito administrativo, o estatuto social de uma sociedade de economia mista é ato infralegal que consagra o objeto social da empresa fixado nos limites da lei autorizadora de sua criação; **um estatuto social não tem o condão de criar competências públicas de**

trânsito, prerrogativa esta reservada privativamente à União (art. 22, XI, da CF/88) por meio de lei federal.

Portanto, mesmo diante da recente alteração estatutária da SPTrans ou de entendimentos pontuais de órgãos de controle em âmbitos específicos (trabalhista ou contas), a situação jurídica anterior (*status quo ante*) permanece inalterada em sua essência: *a SPTrans carece de competência legal originária ou delegada por convênio com lastro em lei federal para exercer as atividades de fiscalização de trânsito que pretende.*

3. Da Ilegalidade da Delegação por Convênio sem Amparo Legal Federal

A consulente invoca o art. 25 da [Lei nº 9.503/1997](#) do CTB para fundamentar a celebração de convênio com a entidade executiva de trânsito municipal, visando à atuação na fiscalização de trânsito. Ocorre que o *caput* do referido dispositivo legal restringe a celebração de convênios aos órgãos e entidades executivos integrantes do SNT. A extensão de tal permissivo legal a uma sociedade de economia mista prestadora de serviços de transporte coletivo, estranha ao SNT, afronta diretamente os princípios da legalidade estrita e da tipicidade orgânica do trânsito.

Cumprе ressaltar que qualquer pactuação de convênio com órgão ou entidade não integrante do SNT exige expressa e inequívoca autorização em lei federal — tal como ocorre nas hipóteses legais específicas já consagradas no ordenamento — sob pena de nulidade por vício de ilegalidade.

Nesse sentido, eventual celebração de convênio entre a entidade executiva de trânsito da capital e a consulente, à míngua de amparo explícito na legislação federal, afigura-se manifestamente ilegal. Tal ajuste incorre na transferência irregular e destituída de respaldo normativo do exercício do poder de polícia de trânsito, prerrogativa inerente aos órgãos e entidades executivos do SNT ou àqueles delegatários expressamente previstos em lei federal em sentido estrito.

4. Da Inexistência de "Reconstrução Automática" e da Manutenção da Tipicidade Orgânica

A SPTrans sustenta em seu opinativo que o CETRAN teria ignorado o contexto institucional posterior a 2017/2018, repetindo teses antigas sem enfrentar as inovações normativas municipais ([Decreto Municipal nº 60.982/2021](#)) e a manifestação favorável da CET.

O CETRAN/SP não padece de vício de retrospectiva; ao contrário, aplica o princípio basilar do Direito Administrativo da **tipicidade orgânica e da legalidade estrita**. Nenhuma alteração de decreto municipal, alteração de estatuto social ou manifestação de conveniência emitida pela CET tem o condão de derogar a legislação federal de trânsito ([CTB](#)) ou criar competências de trânsito que a lei não conferiu originariamente à SPTrans.

5. Da Distinção entre "Autoridade" e "Agente" (Art. 280, §4º, do [CTB](#))

A defesa da SPTrans apoia-se na premissa de que a empresa não deseja ser "autoridade de trânsito", mas apenas ter seus empregados (admitidos por concurso/seleção pública) designados e credenciados pela CET como agentes da autoridade para lavrar Autos de Infração de Trânsito (AITs), com amparo no art. 280, §4º, do [CTB](#).

Ocorre que o art. 280, §4º, do [CTB](#) autoriza que o agente da autoridade de trânsito seja servidor civil ou celetista, **mas pressupõe lógica e sistematicamente que tal agente esteja vinculado ao órgão ou entidade executiva de trânsito competente ou a órgãos delegatários autorizados pela lei, como ocorre com a Guarda Municipal, a Autoridade Portuária ou suas Concessionárias e Polícias do Congresso Nacional**. Utilizar esse dispositivo para inserir empregados de uma empresa de gestora transporte no polo de fiscalização de trânsito subverte o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). A designação prevista na lei federal valida servidores que integram a estrutura de apoio do próprio SNT, e não o transbordo de prerrogativas de polícia para quadros de empresas estatais de finalidade distinta.

6. Do Paralelo Histórico com a atuação da CET no antigo DSV

O arrazoado alega que o antigo Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV) delegava aos empregados da CET (também sociedade de economia mista) a lavratura de AITs, logo a SPTrans mereceria o mesmo tratamento.

Trata-se de uma comparação juridicamente impertinente. A CET foi concebida, estruturada e integrada formalmente ao SNT como o braço técnico de engenharia, operação e fiscalização de tráfego da municipalidade, com amparo legal específico para atuar no sistema viário. A SPTrans é uma empresa cuja finalidade institucional é a gestão e fiscalização de *contratos de transporte coletivo*, carecendo de atribuição legal para a gestão do trânsito. A equiparação ignora os limites do objeto social e a tipicidade das atribuições estatais.

7. Da Inaplicabilidade do Tema 532 do STF e da [Resolução CONTRAN nº 811/2020](#)

A SPTrans invoca o julgamento do Tema 532 da Repercussão Geral do STF e a [Resolução CONTRAN nº 811/2020](#) para sustentar a constitucionalidade da delegação de poder de polícia a sociedades de economia mista de capital majoritariamente público. No entanto, o referido entendimento não se aplica ao caso em apreço.

O Tema 532 valida a delegação de poder de polícia a sociedades de economia mista desde que haja previsão em lei específica e que a entidade preste serviço público próprio de Estado em regime não concorrencial.

O paradigma originou-se do Recurso Extraordinário (RE) 633.782, interposto em Minas Gerais, cujo debate girava em torno da atuação da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), sociedade de economia mista constituída como entidade executiva de trânsito nos termos da legislação vigente. Diferentemente do caso em apreço, **a BHTrans era a autoridade de trânsito de Belo Horizonte, criada nos termos da lei de trânsito para gerenciar, planejar e fiscalizar o trânsito e o transporte público da capital mineira, restringindo-se a controvérsia jurídica unicamente ao tipo societário da entidade.**

No caso em tela, a CET é a entidade executiva de trânsito da capital por força de lei, sendo inviável a delegação dessa competência à interessada por falta de amparo legal específico.

Quanto à [Resolução CONTRAN nº 811/2020](#), embora admita a participação de entidades da administração indireta na estrutura municipal de trânsito, ela o faz nos estritos limites do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Desse modo, norma infralegal ou estatuto social corporativo não podem suprir a ausência de lei formal de competência de trânsito.

8. Do Precedente da ARTESP

O opinativo apoia-se em decisão do CETRAN/SP de setembro de 2025 que permitiu a fiscais da ARTESP lavrar AITs em rodovias estaduais, sustentando que por isonomia a SPTrans deveria ter o mesmo direito no âmbito municipal.

A tentativa de equiparação com a ARTESP ignora o princípio da especialidade. A ARTESP é uma agência reguladora dotada de poderes de polícia por força de Lei Complementar específica para a regulação de rodovias e serviços delegados de

transporte sob jurisdição do Estado. A SPTrans não possui natureza jurídica de agência reguladora com prerrogativas de trânsito conferidas por lei, mas de empresa gestora de serviços públicos municipais de transporte. **Não há isonomia aplicável entre regimes jurídicos e bases legais absolutamente distintos.**

Ademais, como ente estadual, a ARTESP não se submete à integração formal prevista na resolução supracitada, pois sua integração decorre diretamente de lei. Diferentemente de entes municipais que obrigatoriamente precisam se submeter às regras de integração ou delegação previstas na legislação de trânsito vigentes

A ARTESP possui amparo legal em lei específica que define suas competências de regulação e fiscalização. Não há lei equivalente que dê à SPTrans os mesmos poderes sobre o trânsito da capital.

Por conseguinte, a analogia pretendida é juridicamente inaplicável.

9. Da Inviabilidade de Convênio ou Credenciamento Bilateral (Art. 25 do [CTB](#))

A peça critica o entendimento de que o art. 25 do [CTB](#) proíbe convênios com entidades estranhas ao SNT, argumentando que a CET poderia realizar a delegação material independentemente de convênio, por meio de ato administrativo unilateral de credenciamento.

Ora, o art. 25 do [CTB](#) é taxativo ao restringir a celebração de convênios de trânsito aos integrantes do SNT. Tentar contornar a vedação legal por meio de um "credenciamento unilateral de empregados" constitui burla ao modelo legal estabelecido pela União. O que a lei proíbe de ser feito por via negocial direta (convênio) não pode ser validado por meio de um ato administrativo derivado que tente conferir, por via transversa, o poder de polícia a quem a lei dele não encarregou.

10. Da Inocorrência de Violação à [LINDB](#)

O texto alega que o parecer do CETRAN descumpriu a [Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro](#) (LINDB) ao proferir decisão restritiva sem considerar as consequências práticas para a mobilidade urbana de São Paulo.

A invocação da [LINDB](#) não serve para legitimar atos administrativos pretéritos ou pretendidos que careçam de respaldo legal. A análise de consequências práticas não autoriza órgãos consultivos a cancelar subversões à ordem jurídica e ao SNT sob o pretexto de conveniência administrativa. A eficiência operacional pretendida pela Administração Municipal deve ser buscada por meio dos canais legais adequados

e com os agentes legitimados pelo [CTB](#), e não pela via da flexibilização hermenêutica de competências intransferíveis.

Por fim, frise-se que a CET-São Paulo assumiu formalmente a atribuição de entidade executiva municipal de trânsito, urbano e rodoviário no âmbito do Município de São Paulo, por força do [Decreto Municipal nº 60.982/2021](#). O mero fato de a CET-São Paulo e a SPTrans estarem vinculadas à mesma estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), nos termos do art. 21 do [Decreto Municipal nº 64.344/2025](#) — não convalida nem legitima a pretendida delegação de competências para o exercício da atividade de fiscalização de trânsito, atividade esta insuscetível de transferência pelas vias eleitas pelos motivos expostos.

III. CONCLUSÃO

Diante do exposto, conclui-se que:

O **Parecer CETRAN-SP nº 17.717/2017** encontra-se em absoluto rigor técnico e consonância com a ordem jurídica vigente, notadamente com o [Código de Trânsito Brasileiro](#) (CTB) e a [Resolução CONTRAN nº 811/2020](#).

As alterações estatutárias da SPTrans, bem como as manifestações jurídicas da Procuradoria Municipal, da CET-São Paulo e do TCM, **não alteram a situação quo ante**, sendo inservíveis para conferir competência de trânsito a entidade que não integra o Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

A lavratura de Autos de Infração de Trânsito (AIT) restringe-se exclusivamente aos agentes pertencentes a órgãos executivos de trânsito ou a entidades expressamente autorizadas por lei federal específica (Guardas Municipais, Autoridade Portuária e Polícias Parlamentares).

A existência de convênio ou portarias de credenciamento (a exemplo da [Portaria SMT.DSV nº 55/2018](#)) direcionadas a empregados da SPTrans carece de validade jurídica perante o [CTB](#), afigurando-se tal delegação como indevida e geradora de insegurança jurídica e nulidade insanável nos autos de infração lavrados, sujeitando a atos passíveis de anulação e contestações recursais procedentes.

Por conseguinte, **recomenda-se a manutenção integral do entendimento exarado no Parecer CETRAN-SP nº 17.717/2017**, informando-se essa decisão à Secretaria Executiva de Mobilidade e Trânsito e à SPTrans, ora interessadas no pleito revisional.

É o parecer que submeto ao crivo do Plenário do E. Conselho.



São Paulo, 25 de agosto de 2026.

Marco Fabrício Vieira

Conselheiro Relator

Parecer relatado e aprovado na 66ª Sessão Ordinária do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo-CETRA.N.SP, no dia 25/08/2026.