

ACÓRDÃO

PROCESSO Nº 02/2019 - STJD
RECURSO VOLUNTÁRIO

RECORRENTES: LUIZ RICARDO ZONTA E ZAMAGE MOTORSPORT
COMÉRCIO DE PEÇAS AUTOMOTIVAS LTDA – TMG RACING

RECORRIDO: CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo

RELATOR: Auditor Rubens Tatit

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso de Apelação interposto - tempestivamente e com o devido preparo - por Luiz Ricardo Zonta e Zamage Motorsport Comércio de Peças Automotivas Ltda., contra o acórdão proferido pela Comissão Disciplinar, que, por unanimidade, negou provimento ao Recurso “Desportivo” original interposto pelos pilotos ora recorrentes, para ratificar a aplicação da pena de desclassificação ao piloto e recorrente Luiz Ricardo Zonta.

No presente Recurso de Apelação, os recorrentes aduzem em síntese que merece reforma o Acórdão da Comissão Disciplinar, no que tange à pena de desclassificação aplicada, com base em Análise Técnica exarada pelo Sr. Carlos Roberto Montagner, atual Presidente do CTDN – Conselho Técnico Desportivo Nacional, da CBA. Preliminarmente, os recorrentes aduzem que os Protocolos de Retenção de peças estariam desprovidos de fundamentação legal e que não teriam observado os procedimentos exigíveis, bem como que haveria afronta a princípios basilares do Direito Desportivo, tais como, por exemplo, ampla defesa, contraditório e do devido processo legal. Referem que as conclusões após realização de verificação técnica seriam ilegais em relação a pelo menos uma parte dos componentes avaliados. Aduzem que o Presidente do CTDN não é autoridade desportiva competente para aplicação da pena de desclassificação e que tal decisão de aplicação da pena de desclassificação estaria desacompanhada de fundamentação legal e, por estes motivos, estaria eivada de nulidade, pelo que levantam a ilegalidade como um todo

do procedimento adotado. Levantam questões acerca das irregularidades dos procedimentos para retenção das peças e sobre as disposições legais e regulamentares aplicáveis, tecendo considerações acerca dos conceitos técnicos aplicáveis ao caso em tela, tais como modificação, retrabalho, raspagem, entre outros. Ao final, esgrimam de forma subsidiária pedido de realização de nova prova pericial, em caso de não provimento do recurso.

Importante relatar que o presente processo acolheu prova emprestada decorrente de mandado de garantia anterior, conforme constante dos autos, inclusive com esclarecimentos por parte de comissários e CNV.

Este é o Relatório.

VOTO

Ab initio, é preciso fixar que o objeto recursal é sobre a regularidade dos procedimentos adotados para retenção e análise técnica (perícia) das peças retidas, bem como a competência e legalidade da decisão do Presidente do CTDN. Compõe também o objeto deste recurso, como sucedâneo das questões anteriormente mencionadas, pleito subsidiário no sentido de que este STJD analise o pedido de realização de nova perícia.

Destas premissas iniciais para julgamento, pode-se concluir que o provimento do recurso poder-se-ia se dar com reconhecimento de eventuais nulidades quanto aos procedimentos adotados antes e ou nulidade da própria decisão do Presidente do CTDN. Caso não seja decidido acatar nenhuma das hipóteses por este STJD, o presente recurso deverá, então, ter negado provimento *in totum*, pois em nenhum momento os recorrentes pleiteiam neste recurso a alteração da penalização de desclassificação imposta, para outra eventualmente possível frente aos ditames da legislação e dos regulamentos desportivos aplicáveis ao caso concreto.

Por isto, é importante fixar que os recorrentes não interpuseram recurso contra a dosimetria na aplicação da penalização de desclassificação, mas tão somente quanto à adequação procedimental dos atos anteriores à

decisão e quanto à competência do Presidente do CTDN para aplicar a penalização.

Neste caso específico, o que aconteceu foi que após o término das provas e face à impossibilidade de conclusão segura quanto à ocorrência da irregularidade técnica apontada pelos comissários técnicos e desportivos ao reterem as peças, optou-se, por cautela, no sentido de realização posterior de análise técnica nas peças, via realização de perícia, o que, na verdade, veio até mesmo em benefício dos recorrentes, na medida em que não houve decisão sem análise pormenorizada das então supostas irregularidades e nem mesmo aplicação de penalização – o que poderia ter ocorrido, diga-se de passagem.

Nos parece claro que tanto os procedimentos de retenção das peças como a própria perícia resgataram, sem mais delongas, os princípios do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal. Vê-se dos autos que as partes recorrentes sempre estiveram presentes e ou foram notificadas sobre a realização dos atos, tanto de retenção quanto de realização da perícia, bem como sempre tiveram – e de fato o fizeram – oportunidade de se manifestar. A retenção se deu em âmbito da prova, no autódromo e com a devida cautela, com a presença óbvia dos comissários técnicos e desportivos e dos interessados, utilização de lacres regulamentares e outros cuidados acima de suspeitas. Importante referir também que houve retenção na mesma ocasião, das mesmas peças de outros 11 carros, sendo que em relação a estes outros carros, pelo que se sabe e pelo que se denota dos autos, não houve qualquer reclamação quanto ao procedimento de retenção ou irregularidade técnica constatada.

A perícia técnica, que não pôde ser realizada no local da prova por falta de elementos comparativos, foi realizada posteriormente em local que se mostrou o mais adequado possível, ou seja, no próprio recinto da empresa JL, que homologa as peças da categoria. É bem verdade que os recorrentes, através de seus representantes na ocasião, após exaustivo debate *in locu*, decidiram por ausentar-se do local, o que, no entanto, não prejudica a lisura e a legitimidade do ato realizado, que inclusive foi filmado e fotografado em detalhes e está à disposição de todos.

A conclusão da vistoria refere que havia um desacordo entre parte das peças do freio do carro do recorrente e as especificações constantes na

ficha de homologação e catálogo de peças. O enquadramento de tais peças no que tange à permissividade de alterações é na chamada categoria A da ficha, quenão autoriza nenhuma modificação, pelo que devem seguir estritamente as especificações constantes da Ficha de Homologação e do catálogo de Peças.

Especialmente quanto aos anéis, a conclusão foi a de que apresentaram-se com *“forma e perfil diferentes de peça nova e original de referência”* e, de outro lado, em relação aos pistões, a conclusão é no sentido de haver *“acabamento superficial com sinais de retrabalho”*, mas sem alteração significativa, conforme conclusão. Deve-se ressaltar que foi constada uma raspagem dos pistões, ação que dependendo da profundidade pode ou não alterar as configurações originais, discussão que não tem maior relevância *in casu*, face às conclusões da perícia pela normalidade dos pistões e pelo fato de que, as irregularidades importantes se deram nos anéis de vedação. Para estes efeitos, então, o que importa é que não há nos regulamentos técnicos da categoria qualquer permissão para qualquer tipo de alteração nestas específicas peças dos freios dos carros.

Aliás, sobre isto, de forma indireta, é bom salientar também, por exemplo, que as diferenças dimensionais e de peso encontradas nos pistões da pinça de freio dianteiro são na casa do centésimo de milímetro, grandeza esta que sequer é considerada pelo próprio fabricante das peças - AP Racing - para efeitos de especificação das peças em comento (ver, sobre isto, o link a seguir, acessado em 30/07/2019, onde se vê a utilização de décimo de milímetro:

https://www.apracing.com/product_details/race_car/brake_calipers/pro_5000_r_range/6_piston-cp9665-2_-3s7l-210mm_centres-25mm_thick_pad.aspx

Igualmente as diferenças de peso são insignificantes, como, aliás, foi expressamente reconhecido após a perícia realizada.

Quanto aos anéis, como se disse, a conclusão já não pode ser a mesma, pois de fato existem alterações perceptíveis a olho nú no perfil, conforme se verifica inclusive nas fotos juntadas aos autos. Tais alterações nos anéis, devidamente constatadas, somente podem ter sido utilizadas, *ad argumentandum*, para aumento de eficiência, por questões de durabilidade ou, admite-se, tais peças poderiam ter sido utilizadas por

algum tipo de equívoco ou negligência. Mas, para qualquer situação, a alteração irregular é objetiva e não admite interpretações quanto ao objetivo ou seu fim. O fato é que existe e não é permitida, não havendo qualquer tipo de permissivo de exceção para alterações previstas nos regulamentos desportivo e técnico da categoria, estes, aliás, que quanto ao particular optaram por tolerância zero e, também, previram a penalização de desclassificação caso constatada irregularidade técnica.

Como se vê, portanto, a perícia foi executada de forma detalhada, legal e com utilização de procedimentos equilibrados, sendo que inclusive as suas conclusões são opostas quanto às alterações existentes ou não, respectivamente, nos anéis e nos pistões. Aos recorrentes, repete-se, não foi negado em nenhum momento total acesso aos atos que estavam sendo levados a efeito após a conclusão da prova, sendo que puderam inclusive encaminhar suas razões. Tiveram oportunidade de comparecer à perícia e até mesmo recorrerem da decisão do CTDN, em duas instâncias, o que garante inclusive a prolação de decisão colegiada, por duas vezes.

Desta forma, não há que se falar em nulidades – sequer irregularidades não sanadas – relativos aos procedimentos adotados tanto durante a retenção das peças (ainda no autódromo) como posteriormente, já em sede de realização da perícia nas peças. Diga-se que a verificação técnica foi comparativa e relativa às questões dimensionais, de peso, forma e perfil, pelo que não cabem maiores discussões quanto às conclusões trazidas aos autos, pois são objetivas e claras.

Diante de tais fatos anteriores, amplamente comprovados e presentes nos autos, nada mais tinha a fazer o CTDN além de decidir acerca do que não poderia ter sido decidido ainda no âmbito do momento da prova, ou seja, a aplicação da penalização cabível, justamente pela irregularidade técnica verificada entre as peças do carro dos recorrentes e as originais de referência.

Ademais, é sabido que os comissários encerram a sua “jurisdição” após entregarem o relatório da prova, cabendo, a partir daí, a outros órgãos institucionais, desportivos, técnicos e de justiça desportiva, a consecução de atos pendentes relativos à prova encerrada, inclusive no tocante à aplicação de penalizações.

O próprio Art. 83.11, inciso XXIV do CDA refere que os comissários desportivos devem *“Enviar à CBA ou à FAU as pendências técnicas e desportivas que, por qualquer motivo, não tiverem sido apresentadas e julgadas até a emissão final dos relatórios.”* E deve-se ressaltar que a pendência havida ocorreu justamente por cautela e pela falta de comprovação técnica cabal na ocasião, o que veio a respaldar ainda mais os procedimentos adotados pelos comissários quanto ao caso particular, dando oportunidade inclusive de realização posterior de perícia comparativa pormenorizada, com participação de todos os envolvidos.

Nesta linha, o CDA também estatui claramente, no seu Art. 132.2, que *“As penalizações ou multas poderão ser impostas pelos comissários desportivos da prova, pela CBA, pelas FAUs, pelas comissões disciplinares e pelos tribunais desportivos, conforme mencionado nas seções e artigos deste Código.”*

Assim, o órgão competente para tanto, na CBA, é o CTDN. Aliás, se não fosse desta forma, se constataria um absurdo, pelo que não há que se falar em verificação de uma irregularidade técnica posterior à prova que não possa ser efetivamente punida, mormente quando exsurge após realização e detalhada perícia, como no caso. Contra a decisão deste órgão técnico, que no caso ratificou relatório dos comissários após conclusão pericial acerca do que já havia sido verificado ainda em âmbito da prova pelos comissários técnicos e desportivos, inclusive houve recurso, houve contraditório, houve garantia da ampla defesa, que redundou da chegada até aqui neste STJD, no dia de hoje, das razões dos recorrentes que ora são amplamente analisadas, como típicas razões de apelação que são, de fundamentação ampla e irrestrita, portanto.

Ainda sobre a penalização aplicada, é importante referir que poderíamos admitir, em tese, também ser adequada a aplicação de uma pena de multa (conforme previsão genérica no CDA, Secção VI – Das Multas, Art. 137, item 7 – de 5 a 50 UP’s), caso, por exemplo, fosse comprovado que não teria havido dolo por parte da equipe ou se tratasse de um equívoco. Mas, tal comprovação não ocorreu, não obstante a extensa dilação probatória ocorrida neste caso, inclusive com realização posterior de perícia.

O próprio Regulamento Desportivo da categoria, que opta pela maior severidade em casos como este, prevê no seu item 31 de forma específica

que “*Na vistoria técnica realizada imediatamente após a classificação ou prova, caso seja constatada alguma irregularidade técnica em algum carro, contrariando o Regulamento Técnico, o piloto/equipe será desclassificado.*” Diante desta previsão regulamentar específica e de um ponto de vista puramente normativo, praticamente se retiraria a possibilidade de aplicar penalização que não fosse a desclassificação do concorrente.

Mas, como já se disse, mesmo que se admitisse eventual penalização diversa ao caso – o que não é de todo absurdo - , é importante gizar ainda que no recurso não há pedido expresso quanto à diminuição de penalização com observância da escala de penalizações previstas no CDA (art. 133), mas somente pedido de “reversão da penalidade”, com base em pretendidas ilegalidades de procedimentos, violações a regulamentos e ao CDA, as quais não são reconhecidas, conforme e pelas razões já referidas acima. O recurso, de forma sucessiva, pretende a anulação do acórdão e realização de nova perícia, com o que também não se pode concordar, por tudo que já vem exposto neste voto.

Tal *status* de alto rigor dos regulamentos de categorias como a StockCar se justificam ainda mais neste caso específico dos sistemas de freios, pelo que se vê especificamente no Art. 16.3 do Regulamento Técnico. E isto se dá até mesmo e principalmente por questões de segurança, pois tratamos de sistemas que servem também para garantir a segurança do piloto, mecânicos, público, fiscais de prova etc. A pinça de freio e seus componentes homologados na categoria – da marca AP Racing – são reconhecidas mundialmente como peças de alta performance e, por isto mesmo, são rigorosa e continuamente testadas em laboratório e em competições, sendo que sua melhor e mais segura forma de funcionamento é exatamente como são concebidas originalmente pelo fabricante, que utiliza de tecnologia de ponta na sua concepção.

O regulamento técnico, por sua vez, assim prevendo visa tentar garantir a segurança quase ao estado da arte e uma performance excelente em matéria de freios, sem falar no resgate do equilíbrio entre os competidores. Cabe a todos os envolvidos na competição (pilotos, equipes, comissários, CTDN, STJD), portanto, garantir e zelar para que as peças de freio serão utilizadas durante as provas exatamente como “saíram da caixa”. Em nosso entendimento, pensar diferente disso parece inadequado, para não dizer temeroso.

Diante do Exposto, conheço do recurso e nego provimento ao Recurso de Apelação interposto, para que seja reconhecida a competência do CTDN para decidir acerca de questões relativas às provas após a entrega pelos comissários desportivos da documentação da prova, bem como para reconhecer a preservação e atenção aos princípios do contraditório, ampla defesa e devido processo legal durante os procedimentos anteriores à aplicação da penalização e também no transcurso do processo até este julgamento, para, assim, manter a decisão de aplicação de penalização de desclassificação ao piloto recorrente. Resta, assim, prejudicado o pedido subsidiário de realização de nova perícia.

É O VOTO.

Rio de Janeiro-RJ, 1º de julho de 2019.

RUBENS TATIT

Auditor Relator – STJD.