Processo nº: 27/2025 – CD – Recurso

Recorrente: Felipe Barrichello Bartz

Recorridos: Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Light 2025 – Velocitta – Mogi Guaçu/SP

VOTO

I – RELATÓRIO

Felipe Barrichello Bartz (#24) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Light 2025 – Velocitta – Mogi Guaçu/SP que julgou improcedente a reclamação desportiva que ofertara em primeiro grau em face do piloto Enzo Bedani (#98).

O expediente em questão tinha por objetivo a aplicação da penalidade de acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo de prova do piloto #98, ou, subsidiariamente, a perda de 10 (dez) posições no *grid* de largada da próxima etapa, pedidos que são reiterados em sede recursal. Para tanto, aduz que Enzo Bedani ignorou instruções transmitidas pelas autoridades por ocasião do *briefing* que antecedeu a prova, tendo sido informado que infrações seriam penalizadas com *drive through*.

Assim, na impossibilidade de cumprir o *drive through* durante a prova, o art. 138.3 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA) traria a previsão de que, no seu lugar, deveriam ser aplicadas as penas de acréscimo de 20 segundos ou perda de 10 posições no *grid* da prova seguinte. Todavia, o piloto #98 teria sido penalizado apenas com advertência, o que deveria ser revisto por este e. Tribunal.

O terceiro interessado apresentou contrarrazões sustentando que a penalidade aplicada observou a proporcionalidade, eis que a infração cometida teria sido apenas uma leve redução na velocidade durante o segundo procedimento de relargada. Alega que orientações passadas no briefing não têm o condão de aplicar penalidades severas quando não são traçados parâmetros objetivos. Defende, ainda, a ausência de nulidade na decisão, citando precedente local.

Por seu turno, a i. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a decisão guerreada, ao argumento de que, segundo consulta realizada junto ao Diretor de Prova, Sr. Renan Cassetta, houve uma advertência geral durante o *briefing* para que todos os pilotos seguissem suas instruções, evitando episódios indesejáveis como os havidos em etapas anteriores, mas que isso não retirava a discricionariedade dos Comissários na aplicação de penalidades.

É o breve relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, rejeito a preliminar de nulidade da decisão recorrida, com esteio na máxima "*pas de nullité sans grief*", tendo em vista que, embora a fundamentação da decisão recorrida seja sucinta, não houve prejuízo ao Recorrente, que exerceu seu direito ao recurso, inclusive se desincumbindo do ônus de dialeticidade, isto é, enfrentando o entendimento exarado pelos Comissários Recorridos.

Posto isso, passa-se à análise do mérito recursal, que tampouco prospera.

Na linha do entendimento jurisprudencial sedimentado no âmbito desta Corte Desportiva, os atos decisórios dos Comissários Desportivos gozam de presunção de veracidade e legalidade, somente podendo ser reformados em caso de robusta produção probatória em sentido contrário, eis que são as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, detendo o conhecimento técnico necessário ao exercício de suas atribuições.

Com efeito, essa presunção de veracidade e legalidade está intimamente ligada à experiência dos Comissários Desportivos, que, por isso mesmo, podem decidir de modo discricionário a penalidade aplicável conforme o caso concreto, sopesando os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, desde que a moldura regulamentar assim permita.

In casu, verificou-se, mediante a colheita da prova oral na sessão de julgamento, que o Diretor de Prova e os Comissários Recorridos transmitiram instruções gerais quanto ao *fair play* por parte dos competidores no *briefing* que antecedeu a prova, na forma esperada para a ocasião, o que pressupõe uma advertência geral quanto ao rigor nas penalidades a serem eventualmente aplicadas.

Todavia, não restou indubitavelmente comprovada a imposição de regra no sentido de que qualquer infração – por menor que fosse – seria punida com *drive through*.

Ademais, ainda que houvesse o estabelecimento da referida regra, não há como se concluir, como pretende o Recorrente, que o art. 114 do CDA conferiria força de lei de caráter superior às determinações ocorridas no *briefing*. Confira-se o teor do dispositivo em questão:

> Art. 114 – Briefing é uma reunião oficial comandada pelo diretor de prova, com a participação dos comissários desportivos, obrigatória para os pilotos, navegadores, e chefes de equipe quando convocados pelo diretor de prova, destinada a serem transmitidas informações quanto aos procedimentos que serão adotados exclusivamente à prova em questão.
>
> 114.1 – O Briefing poderá ser feito exclusivamente através de pauta escrita pelo Diretor de Prova.
>
> 114.2 – O Briefing é de exclusiva participação dos citados no caput deste artigo.
>
> 114.3 – A ausência não justificada e não aceita pelos comissários desportivos acarretará ao faltoso, multa nos termos deste Código.
>
> 114.4 – Assuntos relacionados com outras etapas do mesmo campeonato deverão ser registrados por escrito e entregues na secretaria de prova.

De fato, a interpretação conferida pelo Recorrente ao dispositivo acima reproduzido ultrapassa os limites semânticos do texto e do contexto probatório, o que não se pode admitir.

Em arremate, verifica-se que a infração cometida pelo terceiro interessado foi considerada leve de acordo com os critérios de experiência, proporcionalidade e sensibilidade dos Comissários Desportivos, sendo punida com advertência e o consequente acréscimo de 2 (dois) pontos na cédula desportiva do piloto #98, com esteio nos arts. 133, III, e 141, III, do CDA, *in verbis*:

> Art. 133 – Poderão ser impostas as seguintes penalizações, em ordem crescente de gravidade: [...]
>
> **III – Advertência Escrita**;

> Art. 141 – Durante as provas/corridas, os pilotos poderão receber pontos punitivos que serão registrados em sua matrícula na CBA.
>
> Será aplicada a suspensão por 30 (trinta) dias ao Piloto que atingir o limite máximo de 22 (vinte dois) pontos durante a validade da sua Cédula.
>
> Se o Piloto atingir o limite de 22 (vinte e dois) pontos e a pena de suspensão for aplicada, a contagem de pontos será iniciado novamente.
>
> Deverá ser observado os seguintes critérios: [...]
>
> **III – Advertência por bandeira ou escrita – 2 (dois) pontos**;

Logo, não cabe a este Tribunal Desportivo reformar decisão proferida pelos Comissários Recorridos na ausência de elementos concretos e robustos que autorizem a medida, sob pena de indevida substituição das autoridades competentes para apurar os fatos e decidir de acordo.

Ante o exposto, o recurso comporta desprovimento.

III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo desprovimento do recurso, mantendo-se integralmente a decisão recorrida.

Rio de Janeiro, 03 de setembro de 2025.

GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO AUTOMOBILISMO