



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 01/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO
PROCESSO ORIGEM Nº: 07/2022 – COMISSÃO DISCIPLINAR
RECORRENTE: RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES AUTOMOBILISTICA LTDA.
RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO
BRASILEIRO DE STOCK CAR 2022 – MOGI GUAÇU – SP.

ACÓRDÃO

RECURSO AVIADO POR CONTA DE PENALIDADE DE DESCLASSIFICAÇÃO DE NATUREZA TÉCNICA. INTERCAMBIO DE PNEUS. NORMA INFRINGIDA DE NATUREZA AUTOAPLICAVEL, DE CARATER FORMAL/NORMA COGENTE DE CARATE OBJETIVO, QUE NÃO ADMITE INTERPRETAÇÃO EXTENSIVA PARA FLEXIBILIZAÇÃO DE EFEITOS OU MINORAÇÃO DA PENALIDADE APLICADA COM SUBSTITUIÇÃO POR UMA DE MENOR POTENCIAL LESIVO AO CAMPEONATO DO PILOTO, POUCO IMPORTANDO A EXISTENCIA DE DOLO OU CULPA. IMPOSSIBILIDADE DE DESCARTE. DESCLASSIFICAÇÃO DE TODAS AS PROVAS DO EVENTO E PENA DE MULTA MANTIDAS. RECURSO DESPROVIDO/REJEITADO NA INTEGRA.

Por **MAIORIA DE VOTOS** acordam os Auditores do **Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo**, acompanhando o Relator na integra de seu voto, no sentido de **NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO AVIADO**, mantendo-se as punições nos termos integrais fixados na instancia de piso, inclusive, com a manutenção da decisão exarada na comissão disciplinar. Votaram em divergência os Drs. Vancler, Ticiano e Italo, para conhecer em parte do Recurso aviado, possibilitando o descarte da punição de desclassificação dos resultados do Recorrente no campeonato, mantendo-se a penalidade de multa tal como lançada.

No mais, todos os Auditores acolheram a determinação de expedição de ofícios ao departamento responsável pela categoria (CBA), nos termos da decisão do Relator.

RIO DE JANEIRO, 09 DE AGOSTO DE 2022.

JEFFERSON DENNIS PEREIRA FISCHER
AUDITOR – RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 01/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSO ORIGEM Nº: 07/2022 – COMISSÃO DISCIPLINAR

RECORRENTE: RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES AUTOMOBILISTICA LTDA.

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO
BRASILEIRO DE STOCK CAR 2022 – MOGI GUAÇU – SP.**

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso aviado pela equipe RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES AUTOMOBILISTICAS LTDA., com finalidade de ver reformada a decisão proferida pela Comissão Disciplinar deste E. STJD, que manteve a penalidade de desclassificação por irregularidade técnica, mais multa fixada pela instancia de piso em 05 (cinco) UP's.

Importante informar que na instancia de piso houve parcial provimento do Recurso a ela endereçado para, tão somente, reduzir a penalidade de multa que antes fora fixada, pelos comissários desportivos, em 25 UP's.

O enredo que envolve toda a situação ora discutida nestes autos, se deu por conta de em vistoria técnica e aleatória, terem os comissários desportivos constatado a ocorrência de intercambio irregular de pneus, vez que em referido ato vistoriador, constatou-se que o pneu traseiro direito do carro #90 (piloto Ricardo Mauricio), em verdade, constava no rol oficial de pneus do carro #29 (piloto Daniel Serra), ambos da mesma equipe. Por isso, tendo em vista a constatação da irregularidade técnica, os comissários desportivos aplicaram penalidade de desclassificação e mais multa no importe citado no parágrafo anterior, fundamentando, para tanto, sua decisão em ato de transgressão do artigo 13 do RPP e, por consequência, aplicou os arts. 83, 137, item 7 e 140 do CDA.

Inconformada com a penalidade aplicada, a Recorrente interpôs recurso perante a D. Comissão Disciplinar deste E. STJD, argumentando ter havido possível falha no sistema de lacração de pneus e no procedimento de informação aos pilotos (fornecimento de rol/lista de pneus lacrados por veículo), ausência de dolo/má-fé e/ou culpa, bem como, pugnou pelo reconhecimento da desproporcionalidade da penalidade aplicada



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

(desclassificação), invocando precedente de julgamento anterior proferido pela mesma D. Comissão Disciplinar.

Após votação unânime a D. Comissão Disciplinar deste E. STJD, inclusive, com declaração de modificação de entendimento por parte do Auditor Leonardo Papillon, quanto a situação de voto proferido em julgamento anterior de caso análogo ao presente, deu parcial provimento ao Recurso para manter a penalidade de desclassificação do veículo #90 de todas as provas da 4ª etapa do campeonato brasileiro de Stock Car 2022 – Mogi Guaçu – SP, reduzindo a multa anteriormente fixada em 25UP's, para o patamar de 5UP's, em atenção ao princípio da razoabilidade e previsão do inciso IV do art. 180 do CBJD.

Ainda, a Recorrente não conformada com a decisão proferida na instância anterior, recorre a este E. Pleno, solicitando a reforma da decisão proferida, por conta da inexistência de dolo/má-fé ou culpa, solicitando seja a penalidade de desclassificação reconhecida como desproporcional, por conseguinte, requer o afastamento de todas as punições aplicadas e, ou, alternativamente a conversão de referida penalidade e advertência em atenção ao escalonamento de punições previstos no artigo 133 do CDA e por conta da necessária proporcionalidade prevista no artigo 178 do CBJD ou outra penalidade que permita seja realizado o descarte.

O recurso foi devidamente respondido pela Ilma. Procuradoria, que pugnou pela manutenção da decisão proferida pela instância anterior em seus integrais termos, ante a proporcionalidade/razoabilidade e caráter educativo das punições aplicadas no caso em tela.

É o relatório.

RIO DE JANEIRO – RJ, 09 DE AGOSTO DE 2022.

JEFFERSON DENNIS PEREIRA FISCHER
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 01/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO
PROCESSO ORIGEM Nº: 07/2022 – COMISSÃO DISCIPLINAR
RECORRENTE: RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES AUTOMOBILISTICA LTDA.
RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO
BRASILEIRO DE STOCK CAR 2022 – MOGI GUAÇU – SP.

ACÓRDÃO

Após a detida análise da documentação juntada, argumentos, fatos e apontamentos arguidos pela parte Recorrente, entendo pertinente fazer algumas ponderações, antes de adentrar o cerne da questão.

Em que pese o esforço do Ilmo. Patrono em tentar modificar o julgamento lançado em primeiro grau de análise, com todas as vênias possíveis e respeitando entendimentos contrários, tenho que não tenha razão em seus argumentos, senão vejamos:

Primeiramente, importante consignar que toda e qualquer desconformidade com previsões regulamentares de ordem técnica das competições, enseja em imediato reconhecimento de irregularidade técnica, portanto, a norma cogente tem caráter objetivo de efeitos autoaplicáveis e, por conseguinte, não comporta raciocínio de cunho elástico ou interpretativo, no que se refere ao reflexo de penalidade; ou seja, o que indicar o regulamento quanto a situação de punição por sua violação deve ser imediatamente aplicado/cumprido.

Desta forma, de simples análise, ou o competidor está dentro dos padrões de conformidade técnica, ou não está, pouco importando, para tanto, haver tido dolo/culpa/ganho de vantagem em situação de violação de norma de caráter técnico.

Tal raciocínio deve-se em atenção ao equilíbrio nas relações de competição e ao princípio do fair play.

Nota-se, que a discussão nestes autos envolve análise de situação de desconformidade técnica, inclusive, reconhecida de forma expressa pela parte Recorrente, o que, por si, garante a aplicação do quanto previsto no item 140.3 do artigo 140 do CDA:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

SEÇÃO IX – DA DESCLASSIFICAÇÃO

Art. 140– A desclassificação será aplicada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.

140.3 - Essa penalização será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

Mas não é só. O que se extrai do constante do item 140.4 do artigo 140 do CDA é que para os casos de irregularidade técnica não há direito ao prévio contraditório e ampla defesa, para sua imediata aplicação:

140.4 – A desclassificação por motivo desportivo somente poderá ser aplicada após a convocação do piloto, navegador ou chefe de equipe, de modo que faça valer o seu direito de ampla defesa, **não havendo necessidade em caso de irregularidade técnica.**

O que conduz até o entendimento de que em casos de constatação de irregularidade técnica não há outra conclusão a não ser a desclassificação, excetuando-se por situação de penalidade diversa prevista de forma expressa no regulamento próprio da prova, o que se aplica por atenção ao princípio da legalidade.

Ainda, diante dos argumentos lançados sobre a inexistência de norma legal que implicasse no imediato reconhecimento de penalidade de desclassificação no regulamento particular da prova, haveria de ser considerado o que dispõe os incisos X e XI, ambos do artigo 130 do CDA, vez que estamos tratando, *in caso*, de item lacrado:

SEÇÃO XIX – DO RESULTADO DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 130 – No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos, em qualquer momento do evento, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

(...);

X – Caso um item lacrado, venha a ser vistoriado e constatada a irregularidade técnica, o piloto, o navegador e equipe serão penalizados com a perda de todos os resultados obtidos no evento.

XI – Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

O que denota que para tal situação a penalidade não seria outra senão a penalidade de desclassificação pertinente ao presente caso, bem como, que seus reflexos devem considerar todos os resultados obtidos no evento/prova/bateria (4ª Etapa).



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Sem descuidar do fato de que da análise do acima previsto e diante da autonomia lançada pelo que conta do artigo 83 e itens seguintes do CDA, os comissários desportivos possuem autonomia para decisão colegiada que melhor se afigure ao caso em tela.

SEÇÃO VI – DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Art. 83 – Os comissários desportivos são os encarregados de julgar os atos e fatos desportivos e técnicos durante um evento. Para o julgamento (...).

Por segundo, diferentemente do que alega a parte Recorrente, o rol previsto nos incisos do artigo 133 do CDA não é vinculativo, mas sim interpretativo, pois para cada caso há de ser escolhida a punição pertinente, isso tudo em grau de análise feita pelos comissários desportivos e dentro de sua autonomia funcional.

Inclusive, a situação dos autos, embora não imbrigue em reconhecimento de situação de culpa ou dolo, de um todo é grave, pois o não cumprimento de normas estabelecidas em regulamento técnico pode macular o caráter limpo da competição.

Desta forma, em que pese o entendimento apontado pelo Ilustre patrono da Recorrente, no presente caso não caberia outro raciocínio senão o da aplicação imediata de desclassificação por conta de irregularidade técnica.

Ao meu ver, somente poderia ser considerada a possibilidade de raciocínio diverso para a punição, se o regulamento desportivo e técnico da prova, permitisse de forma expressa a aplicabilidade de punição diversa da de desclassificação, pois em direito desportivo, em atenção ao equilíbrio nas competições somente é dada a possibilidade de ser aplicado o que expressamente está previsto nos regulamentos, à medida que o que não estiver expressamente autorizado/escrito não se pode fazer, ante a ausência de vinculação a lei em relação a discricionariedade.

De mais a mais, em prestígio ao D. e Ilmo. Relator da Comissão Disciplinar (Dr. Guilherme Castro Gouvêa), com todas as vênias, ousou reproduzir o entendimento exposto em seu brilhante voto, quanto ao argumento de aplicabilidade do



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

previsto no artigo 178 do CBJD, *in verbis*:

Sabe-se que a consideração do resultado e dos motivos determinantes ao cometimento da infração como vetor para a fixação da pena é restrita aos casos das penalidades que devem ser graduadas entre limites máximos e mínimos, a teor do art. 178 do CBJD¹. A desclassificação não é uma dessas penalidades, razão pela qual deve ser mantida.

MÉRITO

No mérito, resta claro e objetivo que a parte Recorrente transgrediu, mesmo que sem dolo ou culpa, o previsto no artigo 13 do Regulamento Particular da Prova, quando do intercambio e uso de pneu do veículo de seu companheiro de equipe, senão vejamos o que dispõe o art. 13 do RPP

ARTIGO 13. PNEUS

Será permitido lacrar para cada veículo, no máximo 8 pneus novos (versão 2022) e adicionalmente 8 pneus usados lacrados em 2022. Para Equipes, pilotos ou veículos que venham estrear a partir da 2ª Etapa poderão lacrar no máximo para cada veículo, 16 pneus novos ou mínimo de 8 pneus novos e 8 usados (todos versão 2022).
Dimensão: Pneu para pista seca (slick) - 305/660-18 PZero Pneu para pista molhada - 305/660-18 Cinturato

Ainda, importante ressaltar que embora o Recorrente argumente ter havido possível erro de sistema, não convence, pois não há nos autos documentos abeis a provar tal situação, mesmo tendo a parte informado em depoimento tal situação, se negou a juntar provas de anotações feitas, ou ao menos, providenciou arrolamento para oitiva do oficial de provas que mencionou ter ciência de tal situação, portanto, não se desincumbiu do ônus de provar que tal fato/situação de falha do sistema de lacração de pneus ocorrera.

Ora, o que não está nos autos não está no mundo, portanto, ao meu ver não passa tal argumentação de mera fumaça, por isso, sequer deve ser levado em consideração neste julgamento.

Por fim, reitero que ao meu entender, não se pode reconhecer



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

qualquer possibilidade de modificação/substituição da punição de desclassificação aplicada, pois derivada de norma objetiva e de natureza e caráter autoaplicável, o que induz ao entendimento de que a mera violação determina a imediata aplicabilidade de penalidade pertinente, sendo certo que se este E. Tribunal permitisse o abrandamento dos seus reflexos, poderia incorrer no grave ato de ferimento da segurança jurídica das relações desportivas.

No mais a mais, tenho que a decisão consignada pela D. Comissão Disciplinar foi sobrea e acertada e deve ser mantida por seus integrais fundamentos.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, NEGOU PROVIMENTO recurso aviado, mantendo a decisão exarada pela instancia de piso, em seus integrais termos.

Diante dos argumentos lançados pela parte contrária, entendo pertinente o encaminhamento de ofícios ao Departamento responsável pelo acompanhamento e desenvolvimento de provas de automóveis, no intuito de que incluam no regulamento particular da prova, norma expressa que determine desclassificação ou aplicação de pena diversa em casos de constatação de irregularidade técnica para itens lacrados, inclusive, no que se refere a situação de pneus, bem como, com previsão de sobre quais reflexos referida desclassificação poderá ensejar ao piloto apenado.

Ainda, determino que conste em referido ofício, ordem de implementação de sistema ou meio adequado de consulta de listagem de pneus lacrados em ato de vistoria técnica aos responsáveis pelas equipes, nos eventos, listagem esta que deve ser encaminhada as equipes de forma imediata a conclusão do ato de lacração.

É como voto.

RIO DE JANEIRO, 09 DE AGOSTO DE 2022.

JEFFERSON DENNIS PEREIRA FISCHER
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 01/2022

**RECORRENTE: RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES
AUTOMOBILÍSTICAS LTDA**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2022 – MOGI
GUAÇU/SP**

RELATOR: TICIANO FIGUEIREDO

**DIVERGÊNCIA.
DESproporcionalidade da pena de
desclassificação à luz do caso
concreto. Ausência de violação
do caráter competitivo da prova.
Ausência de lesividade ao bem
jurídico. Má-fé não comprovada.
Intensidade da culpa relativizada
pela falta de clareza nos
procedimentos de lacre do
material que não permitiam a
conferência adequada dos
registros. Recomendação e
efetiva alteração dos
procedimentos de lacre dos pneus
que corroboram o alegado.
Provimento do recurso para
substituir a pena de
desclassificação por
advertência, sem prejuízo da
multa aplicada ou,
subsidiariamente, para permitir o
descarte das corridas realizadas.**



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

I – VOTO-VISTA (DIVERGÊNCIA)

Inauguro a divergência, rogando as mais respeitosas *venias* ao ilustre Relator e aos eminentes pares que o acompanharam. Isto porque, analisando os autos e as circunstâncias do caso concreto, entendo que a manutenção da pena de desclassificação ao competidor da equipe recorrente é deveras desproporcional, sobretudo por não ter vislumbrado má-fé em suas condutas – e nem de sua equipe - e, ainda que se pudesse cogitar eventual existência de conduta culposa, entendo que não teria sido comprovada a efetiva ofensa aos bens jurídicos tutelados pelos regulamentos de prova vigentes – os quais teriam sido suposta e formalmente violados – quais sejam: o caráter competitivo da prova, a igualdade e a isonomia entre os competidores.

Conforme se verifica da pasta de prova da 4ª etapa da competição, o piloto da equipe recorrente, Ricardo Maurício, de carro nº 90, teria sido desclassificado pelos comissários desportivos em razão deste ter violado o artigo 13 do Regulamento Particular de Prova, que permite a cada competidor, lacrar, no máximo, 8 pneus novos (versão 2022) e adicionalmente 8 usados lacrados em 2022 para que pudessem ser utilizados na competição.

In casu, no momento da checagem dos pneus do competidor Ricardo Maurício (carro nº 90), durante o *pit stop* da segunda corrida, verificou-se que o pneu *slick* traseiro direito de seu veículo encontrava-se lacrado como pertencente ao carro de nº 29, do competidor Daniel Serra, também integrante da equipe recorrente.

Tal constatação levou os comissários a concluírem pela aplicação das normas previstas nos artigos 83, 137.7, 140, *caput*, e item 3 do CDA, resultando no arbitramento das penas de desclassificação e multa ao piloto da equipe recorrente (carro nº 90), por terem entendido que a referida violação consistiria em irregularidade técnica e/ou desportiva.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Apesar de ter confessado o ocorrido, a equipe recorrente justifica que o equívoco teria se dado em razão de uma confusão feita por seus integrantes, que teriam se equivocado na triagem interna dos materiais (pneus), uma vez que o pneu que foi lacrado como pertencente ao carro nº 29 teria sido marcado em sua lateral como sendo o do carro de nº 90.

Assim, tem-se que, muito embora o pneu estivesse marcado como sendo do carro nº 90, ele foi registrado por meio eletrônico (scanner) pelos comissários como pertencente ao carro nº 29, o que teria levado a equipe recorrente a **erro no momento da troca do pneu direito traseiro do veículo nº 90 no pit stop da corrida nº 2.**

O equívoco da equipe (grau/intensidade da culpa), contudo, deve ser visto com bastante parcimônia na medida em que, a meu sentir, os procedimentos adotados para a realização do lacre dos pneus, e consequente cumprimento da norma prevista no art. 13 do RPP, até aquela etapa da prova (4ª etapa), careciam de clareza, segurança e publicidade, haja vista que não eram acompanhados de comprovantes ou extratos que viabilizassem a checagem segura do lacre dos pneus pelas equipes. É dizer, a equipe não possuía acesso às informações armazenadas via scanner do código de barras que registra os lacres.

A falta de clareza e segurança do procedimento até então adotado (4ª etapa), salvo melhor juízo, é compartilhada pelo voto do eminente relator que, apesar de ter votado pela improcedência do recurso interposto, fez recomendações de alteração no procedimento de lacre à comissão de prova, determinando que conste no ofício a ser eventualmente enviado “*ordem de implementação de sistema ou meio adequado de consulta de listagem de pneus lacrados e ato de vistoria técnica aos responsáveis pelas equipes dos eventos*” para que equívocos semelhantes não voltem a ocorrer e, sobretudo, pela efetiva implementação de novos procedimentos – que garantem mais clareza e segurança ao procedimento de lacre dos pneus – que passaram a vigorar nas etapas subsequentes (5ª e 6ª etapa).

A título de exemplo, veja-se que o Regulamento Particular de Prova da 5ª e 6ª etapa da competição já passou a prever, em seu



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

artigo 13, que “***A LACRAÇÃO DE PNEUS SERÁ NO BOX DA TÉCNICA DA CBA***”, o que não estava previsto no regulamento anterior da 4ª etapa, justamente com o fim de evitar novos equívocos semelhantes, que geram indiscutível prejuízo à competição como um todo (Doc. 1).

Assim, diante da dificuldade em realizar uma conferência rápida e segura dos pneus pela equipe, esta acabou trocando os pneus dos carros de seus competidores gerando a celeuma que ora se discute.

Não há dúvidas, contudo, que se houvessem provas de que o vício constatado no veículo de nº 90 tivesse sido suficiente para ofender o caráter competitivo da prova, gerando vantagem indevida a um competidor em detrimento de outro, não haveria alternativa senão a manutenção da pena aplicada com a desclassificação do competidor favorecido, o que, todavia, não há como se dizer que ocorreu no caso concreto ora analisado.

Compulsando o caderno de prova, verifica-se que o pneu traseiro direito do carro de numeral #90, que estava identificado com o código de barras nº 5901874928 como pertencente ao carro de nº 29, tratava-se de pneu novo e a divergência entre pneus foi constatada apenas na 2ª corrida da 4ª etapa.

Não ficou claro no caderno de prova, contudo, qual o paradeiro do pneu pertencente ao carro de nº 90 que teria sido trocado. Assim, não é possível infirmar a possibilidade de ter havido o intercâmbio puro e simples de pneus novos entre os carros de nºs 29 e 90 da equipe recorrente, haja vista a inexistência de vistoria do veículo de nº 29 e de informações claras nesse sentido. Entender de forma distinta, *data maxima venia*, legitimaria a indevida inversão do ônus da prova em prejuízo do competidor, o que não é admitido nos processos disciplinares desportivos.

De qualquer modo, verifica-se que quando da constatação da divergência (2ª corrida), ainda haveria pneus novos a serem utilizados pelo competidor do veículo nº 90, dentre aqueles disponíveis de mesmas características, o que denota a inexistência, a princípio, de qualquer



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

vantagem para o competidor em detrimento de outro, que é o que se procura preservar com o regulamento que fora, apenas formalmente, violado (art. 13, RPP).

Ainda, frise-se que não se pode perder de vista a necessidade de interpretação e aplicação da norma à luz do caso concreto por parte deste Tribunal Desportivo. Afinal, se a aplicação fosse objetiva e só fosse possível a interpretação meramente literal da norma, não haveria razão para a existência de intérpretes e julgadores. Assim, deve-se analisar o espírito da norma, a *ratio* por trás da norma à luz dos critérios de proporcionalidade e razoabilidade.

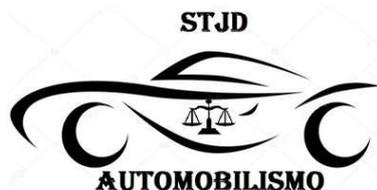
Neste diapasão, convém invocar o precedente deste Tribunal, de relatoria do eminente auditor Ítalo Magalhães, no sentido de se permitir a mitigação da pena aplicada, ainda que prevista expressamente em regulamento, quando as circunstâncias do caso concreto (ausência de má-fé, grau de intensidade da culpa, ausência de prova da lesão ao bem jurídico tutelado, circunstâncias atenuantes) assim recomendarem. Senão vejamos:

“A aplicação da pena de exclusão fixada na decisão recorrida, mostra-se como norma específica de prova, em normativo derivado ou “especial”, cuja colidência, pelo menos para o caso dos autos, entendo exagerada.

Note-se que não há para os autos nenhuma configuração de má-fé, ao contrário, há uma confissão expressa de erro de interpretação de tantas normas divergentes entre si que regulamentam a prova e, em seu regimento, pune diretamente o infrator com pena de exclusão.

O CDA e o CBJD permitem a aplicação das penas de acordo com a sua gravidade ou verificação de intenção do infrator em se beneficiar da penalidade, *in verbis* respectivamente:
(...)

Observando o intuito da norma geral, CBJD e CDA, a graduação da pena de acordo com sua lesividade à competição, permite aplicar dosimetria condizente com as provas dos autos e a amplitude da lesão causada pelo ato a



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ser apenado, conduta não observada no regramento posto sub judice, ou mesmo na decisão recorrida.

Assim, entendo que o regramento específico pesa sua mão na aplicação da pena, bem como na decisão recorrida, quando mantém a exclusão do recorrente da prova, sem que tenha sido configurada má-fé, prejuízo à prova, no caso concreto, diante nas normas dispares que geraram confusão na aplicação do direito do recorrente.

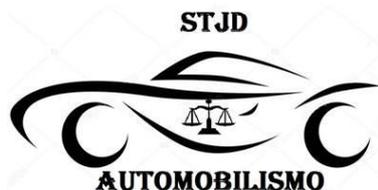
(...)

Nesse sentido, concludo pelo conhecimento e provimento do recurso para cassar a pena de exclusão da prova e, embasado no artigo 178 do CBJD e art. 133 do CDA, aplicar a pena inscrita no art. 133, inciso V, do CDA, cominando ao recorrente a penalização em tempo de 10 segundos.

(PROCESSO N° 08/2021-STJD-RECURSO VOLUNTÁRIO. RECORRENTE: FULL TIME EIRELI E RUBENS BARRICHELO. RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2021 – GOIÂNIA-GO. RELATOR: DR. ITALO MAGALHÃES – JULGADO EM 08/07/2021)

Realizando-se um paralelo com o precedente citado alhures e a hipótese dos autos, verifica-se que, assim como no precedente, não se verifica má-fé nas condutas do competidor ou da equipe recorrente e, segundo se verifica dos autos, o equívoco, o qual foi confessado pela equipe recorrente, se deu pela ausência de segurança e clareza nos procedimentos de lacres de pneus até então adotados, o que retira sobremaneira o grau de intensidade de eventual culpa.

Ademais, como já esclarecido, não há provas de que houve lesão efetiva ao caráter competitivo da prova, à igualdade ou à isonomia entre os competidores, não sendo possível impor o ônus dessa prova ao competidor ou à sua equipe, em razão de o procedimento administrativo disciplinar não admitir a inversão do ônus da prova, bem como pelo fato de se tratar de prova de fato negativo, consistindo em prova diabólica, de difícil ou impossível produção.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Releva ainda registrar que, além das circunstâncias atenuantes já relatadas, o competidor da equipe recorrente não detém nenhuma punição nos últimos 12 meses, o que também deve ser levado em consideração no caso ora analisado.

A propósito, há precedente da Comissão de Disciplinar autorizando a substituição da pena de desclassificação por advertência e multa em caso bastante semelhante, senão vejamos:

“1. Cuida-se de recurso interposto pelo piloto PEDRO HENRIQUE DIAS BOESEL, carro#11, contra r. decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Light 2019, realizada entre os dias 16 a 19/05/2019, em Goiânia, **que aplicou pena de desclassificação ao recorrente pelo uso do pneu do carro de numeral #34, em desacordo com o art. 15.6.1. Item “b”, do regulamento técnico da categoria.**

2. A defesa do Recorrente está pautada no reconhecimento do erro, requerendo, outrossim, a mitigação da pena que lhe foi imposta.

3. Com efeito, considerando que o piloto, sem buscar a existência de culpa ou dolo, efetuou um proibido intercâmbio de pneus lacrados, entre carros de uma mesma equipe, acabou por infringir a regra do art. 15.6.1, b, do Regulamento da Categoria e, portanto, atraiu a incidência da pena imposta pelo art. 312 do mesmo regulamento.

4. **Outrossim, levando em consideração que o piloto confessou o erro e possui atenuante que deve ser considerada, alternativa não há que não a reavaliação da pena imposta, com base no art. 178, do CBJD.**

5. **Considerando que o Recorrente, na forma do art. 180, IV, do CBJD, não foi punido nos últimos 12 meses, torna-se obrigatório considerar tal fato.**

6. **Nesse sentido, voto para dar provimento ao recurso a fim de alterar a pena de desclassificação para advertência escrita e multa, que estipulo em 25 UPS, na forma do art. 136 c/c art. 137, 7, do CDA.**

(PROCESSO 07/2019. RECORRENTE: PEDRO HENRIQUE DIAS BOESEL. RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

LIGHT. RELATOR: LEONARDO PAMPILLON. RECURSO. INFRAÇÃO TÉCNICA COMETIDA. PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO. ATENUANTES. REVISÃO. PENA DE ADVERTÊNCIA ESCRITA E MULTA. JULGADO EM 11/06/2019).

Ainda sobre o tema, interpretação da norma, agora para o procedimento de lacração de itens, registro a necessidade de exercício da interpretação por detrás da norma do art. 130 do CDA, base para a intelecção do voto que ora divirjo.

O art. 130, incisos seguintes do CDA prescrevem:

Art. 130 – No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos, em qualquer momento do evento, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

I – Toda e qualquer irregularidade técnica constatada deverá ser comunicada ao infrator, pelas vias previstas neste Código.

II – Se a irregularidade técnica demandar exame especializado, o objeto do exame será lacrado e examinado após a prova.

III – Na situação acima, o piloto e o navegador não perderão sua posição no grid de largada, em se tratando de tomada de tempo, ou na classificação final, se o fato ocorrer após a prova.

IV – Caso seja comprovada a irregularidade após os exames especializados, o piloto e o navegador serão desclassificados da prova.

V – Se, durante a prova, o piloto, o navegador ou equipe optarem pela não utilização do objeto de análise previsto no inciso II acima, ou de outros itens lacrados, mesmo assim, deverão ser desclassificados, na hipótese de comprovação da irregularidade técnica em seu veículo, exceto se abrir mão da sua posição de largada.

VI – Todos os pilotos, navegadores e equipes enquadrados nos incisos II e V acima deverão receber documento elaborado pelos comissários desportivos, relativo à determinação de que sejam retidos os objetos no qual deverão dar o respectivo ciente.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

VII – Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

VIII – Nas provas em que o regulamento técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto, do navegador e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

IX – O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

X – Caso um item lacrado, venha a ser vistoriado e constatada a irregularidade técnica, o piloto, o navegador e equipe serão penalizados com a perda de todos os resultados obtidos no evento.

XI – Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

XII – A situação prevista no inciso anterior não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado.

Note-se que a regra do comando de lacração exige que haja, na forma do inciso IX, **o rompimento, ausência ou violação dos lacres** e tais atos acarretarão a irregularidade técnica. No caso dos autos, se a norma não puder ser interpretada, temos, indubitavelmente que não houve nenhum dos requisitos para irregularidade técnica, pois o sistema de lacração de pneus, careciam de um lacre passível de rompimento, não foi constatado sua ausência ou violação, tendo em vista que uma mera inscrição numerológica não pode ser considerado um lacre se a norma não prevê.

Não há nos regimentos automobilísticos a normatização dos tipos de lacres para os pneus, pois os lacres constantes nos regimentos automobilísticos se resumem a massas, cabos de aço com números, fitas e outros meios que permitem o, repita-se: rompimento, supressão ou violação.

A ação ou omissão quanto ao ato referente ao lacre, na forma do normativo existente, não se aplica aos pneus, pois o lacre é um número e seu ato de lacrar é fictício, sua aplicação sobre o caso posto em



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Julgamento acarretaria uma nulidade absoluta por falta de regramento específico, pois o intercâmbio de pneus não detém tipificação. Ao contrário do voto que divirjo, não sou favorável à aplicação literal da lei sem o exercício interpretativo da norma e sua adequação na interpretação da norma na busca do ideal de justiça.

Desta forma, necessário avançar sobre os desdobramentos do art. 130 e seus incisos.

Os incisos X e XI, aplicam a pena sobre o caso de **rompimento, supressão ou violação**, determinando que a irregularidade técnica desclassificará o competidor desde o primeiro resultado obtido.

Nasce aqui, mais uma necessidade de revisão do regramento. Explico.

O inciso XII do art. 130 determina que a **situação prevista no inciso anterior não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado.**

Qual o momento de homologação do resultado da prova na 4ª Etapa da Stock Car que detém DUAS PROVAS SEQUENCIADAS?

O regramento é omissivo e não existe uma *time line* dos atos intervalados entre cada uma das provas que permita ao competidor exercer seus direitos ou se socorrer dos resultados com a possibilidade de impugnação por não saber onde se inicia seu direito; se ao término da primeira prova, ou ao término a segunda prova ou quicá o término da Etapa.

Para tentar interpretar o regramento existente, mais uma vez buscamos os artigos do CDA e em seu texto temos desdobramentos que nos permite exercitar a hermenêutica normativa.

Se o regulamento de prova não prevê o início e o término de cada direito a ser exercitado em uma Etapa com 1ª e 2ª prova, o art. 140 do CDA assim explicita:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 140– A desclassificação será aplicada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.

Inegável que a norma prevê a desclassificação ao final de uma prova e sua consequente punição com a perda da classificação obtida.

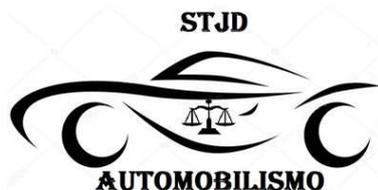
Note-se que o comando da norma fala AO FINAL DE UMA PROVA. Se a Etapa é composta por 2 provas, divididas em 1ª e 2ª, o art. 140 dá azo ao comando de aplicação, ao final da prova e não pode ser conduzido de outra forma.

A omissão do RPP quanto ao início e término de cada prova, a homologação do resultado e o início e término de cada direito, esbarra na aplicação da desclassificação na forma do art. 140 e art. 130, inciso XII, haja vista que para esta relatoria, o término da primeira prova e sua homologação se encerra e efetiva, com o início da segunda prova.

Todo e qualquer exercício de direito deve ser, salvo melhor juízo e instituição de norma específica, experimentado após o encerramento da primeira prova, sob pena de tornar letra morta a necessidade de encerramento entre a primeira e segunda prova de cada etapa e sua homologação, como determina o CDA.

Sendo assim, após longo debate acerca do meu voto e os posicionamentos dos demais auditores, verifica-se que seria absolutamente desproporcional a manutenção da pena de desclassificação arbitrada sobre toda a ETAPA, razão pela qual, com base nesses argumentos, VOTO pela parcial procedência do recurso para aplicar a pena de desclassificação apenas para a segunda prova da 4ª ETAPA, momento de possível caracterização de irregularidade técnica, mantendo-se a pena de multa de 5 UPS (art. 180, IV, do CBJD).

Por fim, perfilho da preocupação e do entendimento esposado pelo eminente relator, relativo à necessidade de se oficializar a comissão de prova, recomendando-se a implementação de sistema ou meio



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

adequado de consulta de listagem de pneus lacrados e ato de vistoria técnica aos responsáveis pelas equipes dos eventos para evitar que equívocos semelhantes aconteçam e permitir eventual e futura penalização de desclassificação.

É como voto.

Brasília, 08 de agosto de 2022.

Ticiano Figueiredo
Auditor Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 01/2022

**RECORRENTE: RC MOTORSPORT COMPETIÇÕES
AUTOMOBILÍSTICAS LTDA**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2022 – MOGI
GUAÇU/SP**

RELATOR: TICIANO FIGUEIREDO

**DIVERGÊNCIA.
DESproporcionalidade da pena de
desclassificação à luz do caso
concreto. Ausência de violação
do caráter competitivo da prova.
Ausência de lesividade ao bem
jurídico. Má-fé não comprovada.
Intensidade da culpa relativizada
pela falta de clareza nos
procedimentos de lacre do
material que não permitiam a
conferência adequada dos
registros. Recomendação e
efetiva alteração dos
procedimentos de lacre dos pneus
que corroboram o alegado.
Provimento do recurso para
substituir a pena de
desclassificação por
advertência, sem prejuízo da
multa aplicada ou,
subsidiariamente, para permitir o
descarte das corridas realizadas.**



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

I – VOTO-VISTA (DIVERGÊNCIA)

Inauguro a divergência, rogando as mais respeitosas *venias* ao ilustre Relator e aos eminentes pares que o acompanharam. Isto porque, analisando os autos e as circunstâncias do caso concreto, entendo que a manutenção da pena de desclassificação ao competidor da equipe recorrente é deveras desproporcional, sobretudo por não ter vislumbrado má-fé em suas condutas – e nem de sua equipe - e, ainda que se pudesse cogitar eventual existência de conduta culposa, entendo que não teria sido comprovada a efetiva ofensa aos bens jurídicos tutelados pelos regulamentos de prova vigentes – os quais teriam sido suposta e formalmente violados – quais sejam: o caráter competitivo da prova, a igualdade e a isonomia entre os competidores.

Conforme se verifica da pasta de prova da 4ª etapa da competição, o piloto da equipe recorrente, Ricardo Maurício, de carro nº 90, teria sido desclassificado pelos comissários desportivos em razão deste ter violado o artigo 13 do Regulamento Particular de Prova, que permite a cada competidor, lacrar, no máximo, 8 pneus novos (versão 2022) e adicionalmente 8 usados lacrados em 2022 para que pudessem ser utilizados na competição.

In casu, no momento da checagem dos pneus do competidor Ricardo Maurício (carro nº 90), durante o *pit stop* da segunda corrida, verificou-se que o pneu *slick* traseiro direito de seu veículo encontrava-se lacrado como pertencente ao carro de nº 29, do competidor Daniel Serra, também integrante da equipe recorrente.

Tal constatação levou os comissários a concluírem pela aplicação das normas previstas nos artigos 83, 137.7, 140, *caput*, e item 3 do CDA, resultando no arbitramento das penas de desclassificação e multa ao piloto da equipe recorrente (carro nº 90), por terem entendido que a referida violação consistiria em irregularidade técnica e/ou desportiva.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

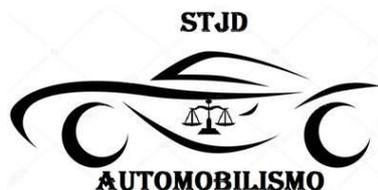
Apesar de ter confessado o ocorrido, a equipe recorrente justifica que o equívoco teria se dado em razão de uma confusão feita por seus integrantes, que teriam se equivocado na triagem interna dos materiais (pneus), uma vez que o pneu que foi lacrado como pertencente ao carro nº 29 teria sido marcado em sua lateral como sendo o do carro de nº 90.

Assim, tem-se que, muito embora o pneu estivesse marcado como sendo do carro nº 90, ele foi registrado por meio eletrônico (scanner) pelos comissários como pertencente ao carro nº 29, o que teria levado a equipe recorrente a **erro no momento da troca do pneu direito traseiro do veículo nº 90 no pit stop da corrida nº 2.**

O equívoco da equipe (grau/intensidade da culpa), contudo, deve ser visto com bastante parcimônia na medida em que, a meu sentir, os procedimentos adotados para a realização do lacre dos pneus, e consequente cumprimento da norma prevista no art. 13 do RPP, até aquela etapa da prova (4ª etapa), careciam de clareza, segurança e publicidade, haja vista que não eram acompanhados de comprovantes ou extratos que viabilizassem a checagem segura do lacre dos pneus pelas equipes. É dizer, a equipe não possuía acesso às informações armazenadas via scanner do código de barras que registra os lacres.

A falta de clareza e segurança do procedimento até então adotado (4ª etapa), salvo melhor juízo, é compartilhada pelo voto do eminente relator que, apesar de ter votado pela improcedência do recurso interposto, fez recomendações de alteração no procedimento de lacre à comissão de prova, determinando que conste no ofício a ser eventualmente enviado “*ordem de implementação de sistema ou meio adequado de consulta de listagem de pneus lacrados e ato de vistoria técnica aos responsáveis pelas equipes dos eventos*” para que equívocos semelhantes não voltem a ocorrer e, sobretudo, pela efetiva implementação de novos procedimentos – que garantem mais clareza e segurança ao procedimento de lacre dos pneus – que passaram a vigorar nas etapas subsequentes (5ª e 6ª etapa).

A título de exemplo, veja-se que o Regulamento Particular de Prova da 5ª e 6ª etapa da competição já passou a prever, em seu



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

artigo 13, que “***A LACRAÇÃO DE PNEUS SERÁ NO BOX DA TÉCNICA DA CBA***”, o que não estava previsto no regulamento anterior da 4ª etapa, justamente com o fim de evitar novos equívocos semelhantes, que geram indiscutível prejuízo à competição como um todo (Doc. 1).

Assim, diante da dificuldade em realizar uma conferência rápida e segura dos pneus pela equipe, esta acabou trocando os pneus dos carros de seus competidores gerando a celeuma que ora se discute.

Não há dúvidas, contudo, que se houvessem provas de que o vício constatado no veículo de nº 90 tivesse sido suficiente para ofender o caráter competitivo da prova, gerando vantagem indevida a um competidor em detrimento de outro, não haveria alternativa senão a manutenção da pena aplicada com a desclassificação do competidor favorecido, o que, todavia, não há como se dizer que ocorreu no caso concreto ora analisado.

Compulsando o caderno de prova, verifica-se que o pneu traseiro direito do carro de numeral #90, que estava identificado com o código de barras nº 5901874928 como pertencente ao carro de nº 29, tratava-se de pneu novo e a divergência entre pneus foi constatada apenas na 2ª corrida da 4ª etapa.

Não ficou claro no caderno de prova, contudo, qual o paradeiro do pneu pertencente ao carro de nº 90 que teria sido trocado. Assim, não é possível infirmar a possibilidade de ter havido o intercâmbio puro e simples de pneus novos entre os carros de nºs 29 e 90 da equipe recorrente, haja vista a inexistência de vistoria do veículo de nº 29 e de informações claras nesse sentido. Entender de forma distinta, *data maxima venia*, legitimaria a indevida inversão do ônus da prova em prejuízo do competidor, o que não é admitido nos processos disciplinares desportivos.

De qualquer modo, verifica-se que quando da constatação da divergência (2ª corrida), ainda haveria pneus novos a serem utilizados pelo competidor do veículo nº 90, dentre aqueles disponíveis de mesmas características, o que denota a inexistência, a princípio, de qualquer



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

vantagem para o competidor em detrimento de outro, que é o que se procura preservar com o regulamento que fora, apenas formalmente, violado (art. 13, RPP).

Ainda, frise-se que não se pode perder de vista a necessidade de interpretação e aplicação da norma à luz do caso concreto por parte deste Tribunal Desportivo. Afinal, se a aplicação fosse objetiva e só fosse possível a interpretação meramente literal da norma, não haveria razão para a existência de intérpretes e julgadores. Assim, deve-se analisar o espírito da norma, a *ratio* por trás da norma à luz dos critérios de proporcionalidade e razoabilidade.

Neste diapasão, convém invocar o precedente deste Tribunal, de relatoria do eminente auditor Ítalo Magalhães, no sentido de se permitir a mitigação da pena aplicada, ainda que prevista expressamente em regulamento, quando as circunstâncias do caso concreto (ausência de má-fé, grau de intensidade da culpa, ausência de prova da lesão ao bem jurídico tutelado, circunstâncias atenuantes) assim recomendarem. Senão vejamos:

“A aplicação da pena de exclusão fixada na decisão recorrida, mostra-se como norma específica de prova, em normativo derivado ou “especial”, cuja colidência, pelo menos para o caso dos autos, entendo exagerada.

Note-se que não há para os autos nenhuma configuração de má-fé, ao contrário, há uma confissão expressa de erro de interpretação de tantas normas divergentes entre si que regulamentam a prova e, em seu regimento, pune diretamente o infrator com pena de exclusão.

O CDA e o CBJD permitem a aplicação das penas de acordo com a sua gravidade ou verificação de intenção do infrator em se beneficiar da penalidade, *in verbis* respectivamente:
(...)

Observando o intuito da norma geral, CBJD e CDA, a graduação da pena de acordo com sua lesividade à competição, permite aplicar dosimetria condizente com as provas dos autos e a amplitude da lesão causada pelo ato a



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ser apenado, conduta não observada no regramento posto sub judice, ou mesmo na decisão recorrida.

Assim, entendo que o regramento específico pesa sua mão na aplicação da pena, bem como na decisão recorrida, quando mantém a exclusão do recorrente da prova, sem que tenha sido configurada má-fé, prejuízo à prova, no caso concreto, diante nas normas dispares que geraram confusão na aplicação do direito do recorrente.

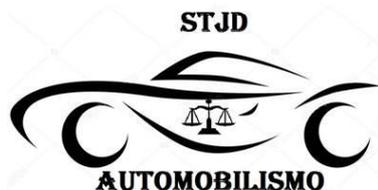
(...)

Nesse sentido, conluo pelo conhecimento e provimento do recurso para cassar a pena de exclusão da prova e, embasado no artigo 178 do CBJD e art. 133 do CDA, aplicar a pena inscrita no art. 133, inciso V, do CDA, cominando ao recorrente a penalização em tempo de 10 segundos.

(PROCESSO Nº 08/2021-STJD-RECURSO VOLUNTÁRIO. RECORRENTE: FULL TIME EIRELI E RUBENS BARRICHELO. RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2021 – GOIÂNIA-GO. RELATOR: DR. ITALO MAGALHÃES – JULGADO EM 08/07/2021)

Realizando-se um paralelo com o precedente citado alhures e a hipótese dos autos, verifica-se que, assim como no precedente, não se verifica má-fé nas condutas do competidor ou da equipe recorrente e, segundo se verifica dos autos, o equívoco, o qual foi confessado pela equipe recorrente, se deu pela ausência de segurança e clareza nos procedimentos de lacres de pneus até então adotados, o que retira sobremaneira o grau de intensidade de eventual culpa.

Ademais, como já esclarecido, não há provas de que houve lesão efetiva ao caráter competitivo da prova, à igualdade ou à isonomia entre os competidores, não sendo possível impor o ônus dessa prova ao competidor ou à sua equipe, em razão de o procedimento administrativo disciplinar não admitir a inversão do ônus da prova, bem como pelo fato de se tratar de prova de fato negativo, consistindo em prova diabólica, de difícil ou impossível produção.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Releva ainda registrar que, além das circunstâncias atenuantes já relatadas, o competidor da equipe recorrente não detém nenhuma punição nos últimos 12 meses, o que também deve ser levado em consideração no caso ora analisado.

A propósito, há precedente da Comissão de Disciplinar autorizando a substituição da pena de desclassificação por advertência e multa em caso bastante semelhante, senão vejamos:

“1. Cuida-se de recurso interposto pelo piloto PEDRO HENRIQUE DIAS BOESEL, carro#11, contra r. decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Light 2019, realizada entre os dias 16 a 19/05/2019, em Goiânia, **que aplicou pena de desclassificação ao recorrente pelo uso do pneu do carro de numeral #34, em desacordo com o art. 15.6.1. Item “b”, do regulamento técnico da categoria.**

2. A defesa do Recorrente está pautada no reconhecimento do erro, requerendo, outrossim, a mitigação da pena que lhe foi imposta.

3. Com efeito, considerando que o piloto, sem buscar a existência de culpa ou dolo, efetuou um proibido intercâmbio de pneus lacrados, entre carros de uma mesma equipe, acabou por infringir a regra do art. 15.6.1, b, do Regulamento da Categoria e, portanto, atraiu a incidência da pena imposta pelo art. 312 do mesmo regulamento.

4. **Outrossim, levando em consideração que o piloto confessou o erro e possui atenuante que deve ser considerada, alternativa não há que não a reavaliação da pena imposta, com base no art. 178, do CBJD.**

5. **Considerando que o Recorrente, na forma do art. 180, IV, do CBJD, não foi punido nos últimos 12 meses, torna-se obrigatório considerar tal fato.**

6. **Nesse sentido, voto para dar provimento ao recurso a fim de alterar a pena de desclassificação para advertência escrita e multa, que estipulo em 25 UPS, na forma do art. 136 c/c art. 137, 7, do CDA.**

(PROCESSO 07/2019. RECORRENTE: PEDRO HENRIQUE DIAS BOESEL. RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

LIGHT. RELATOR: LEONARDO PAMPILLON. RECURSO. INFRAÇÃO TÉCNICA COMETIDA. PENA DE DESCLASSIFICAÇÃO. ATENUANTES. REVISÃO. PENA DE ADVERTÊNCIA ESCRITA E MULTA. JULGADO EM 11/06/2019).

Ainda sobre o tema, interpretação da norma, agora para o procedimento de lacração de itens, registro a necessidade de exercício da interpretação por detrás da norma do art. 130 do CDA, base para a intelecção do voto que ora divirjo.

O art. 130, incisos seguintes do CDA prescrevem:

Art. 130 – No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos, em qualquer momento do evento, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

I – Toda e qualquer irregularidade técnica constatada deverá ser comunicada ao infrator, pelas vias previstas neste Código.

II – Se a irregularidade técnica demandar exame especializado, o objeto do exame será lacrado e examinado após a prova.

III – Na situação acima, o piloto e o navegador não perderão sua posição no grid de largada, em se tratando de tomada de tempo, ou na classificação final, se o fato ocorrer após a prova.

IV – Caso seja comprovada a irregularidade após os exames especializados, o piloto e o navegador serão desclassificados da prova.

V – Se, durante a prova, o piloto, o navegador ou equipe optarem pela não utilização do objeto de análise previsto no inciso II acima, ou de outros itens lacrados, mesmo assim, deverão ser desclassificados, na hipótese de comprovação da irregularidade técnica em seu veículo, exceto se abrir mão da sua posição de largada.

VI – Todos os pilotos, navegadores e equipes enquadrados nos incisos II e V acima deverão receber documento elaborado pelos comissários desportivos, relativo à determinação de que sejam retidos os objetos no qual deverão dar o respectivo ciente.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

VII – Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

VIII – Nas provas em que o regulamento técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto, do navegador e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

IX – O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

X – Caso um item lacrado, venha a ser vistoriado e constatada a irregularidade técnica, o piloto, o navegador e equipe serão penalizados com a perda de todos os resultados obtidos no evento.

XI – Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

XII – A situação prevista no inciso anterior não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado.

Note-se que a regra do comando de lacração exige que haja, na forma do inciso IX, **o rompimento, ausência ou violação dos lacres** e tais atos acarretarão a irregularidade técnica. No caso dos autos, se a norma não puder ser interpretada, temos, indubitavelmente que não houve nenhum dos requisitos para irregularidade técnica, pois o sistema de lacração de pneus, careciam de um lacre passível de rompimento, não foi constatado sua ausência ou violação, tendo em vista que uma mera inscrição numerológica não pode ser considerado um lacre se a norma não prevê.

Não há nos regimentos automobilísticos a normatização dos tipos de lacres para os pneus, pois os lacres constantes nos regimentos automobilísticos se resumem a massas, cabos de aço com números, fitas e outros meios que permitem o, repita-se: rompimento, supressão ou violação.

A ação ou omissão quanto ao ato referente ao lacre, na forma do normativo existente, não se aplica aos pneus, pois o lacre é um número e seu ato de lacrar é fictício, sua aplicação sobre o caso posto em



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Julgamento acarretaria uma nulidade absoluta por falta de regramento específico, pois o intercâmbio de pneus não detém tipificação. Ao contrário do voto que divirjo, não sou favorável à aplicação literal da lei sem o exercício interpretativo da norma e sua adequação na interpretação da norma na busca do ideal de justiça.

Desta forma, necessário avançar sobre os desdobramentos do art. 130 e seus incisos.

Os incisos X e XI, aplicam a pena sobre o caso de **rompimento, supressão ou violação**, determinando que a irregularidade técnica desclassificará o competidor desde o primeiro resultado obtido.

Nasce aqui, mais uma necessidade de revisão do regramento. Explico.

O inciso XII do art. 130 determina que a **situação prevista no inciso anterior não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado.**

Qual o momento de homologação do resultado da prova na 4ª Etapa da Stock Car que detém DUAS PROVAS SEQUENCIADAS?

O regramento é omissivo e não existe uma *time line* dos atos intervalados entre cada uma das provas que permita ao competidor exercer seus direitos ou se socorrer dos resultados com a possibilidade de impugnação por não saber onde se inicia seu direito; se ao término da primeira prova, ou ao término a segunda prova ou quicá o término da Etapa.

Para tentar interpretar o regramento existente, mais uma vez buscamos os artigos do CDA e em seu texto temos desdobramentos que nos permite exercitar a hermenêutica normativa.

Se o regulamento de prova não prevê o início e o término de cada direito a ser exercitado em uma Etapa com 1ª e 2ª prova, o art. 140 do CDA assim explicita:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 140– A desclassificação será aplicada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.

Inegável que a norma prevê a desclassificação ao final de uma prova e sua consequente punição com a perda da classificação obtida.

Note-se que o comando da norma fala AO FINAL DE UMA PROVA. Se a Etapa é composta por 2 provas, divididas em 1ª e 2ª, o art. 140 dá azo ao comando de aplicação, ao final da prova e não pode ser conduzido de outra forma.

A omissão do RPP quanto ao início e término de cada prova, a homologação do resultado e o início e término de cada direito, esbarra na aplicação da desclassificação na forma do art. 140 e art. 130, inciso XII, haja vista que para esta relatoria, o término da primeira prova e sua homologação se encerra e efetiva, com o início da segunda prova.

Todo e qualquer exercício de direito deve ser, salvo melhor juízo e instituição de norma específica, experimentado após o encerramento da primeira prova, sob pena de tornar letra morta a necessidade de encerramento entre a primeira e segunda prova de cada etapa e sua homologação, como determina o CDA.

Sendo assim, após longo debate acerca do meu voto e os posicionamentos dos demais auditores, verifica-se que seria absolutamente desproporcional a manutenção da pena de desclassificação arbitrada sobre toda a ETAPA, razão pela qual, com base nesses argumentos, VOTO pela parcial procedência do recurso para aplicar a pena de desclassificação apenas para a segunda prova da 4ª ETAPA, momento de possível caracterização de irregularidade técnica, mantendo-se a pena de multa de 5 UPS (art. 180, IV, do CBJD).

Por fim, perfilho da preocupação e do entendimento esposado pelo eminente relator, relativo à necessidade de se oficializar a comissão de prova, recomendando-se a implementação de sistema ou meio



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

adequado de consulta de listagem de pneus lacrados e ato de vistoria técnica aos responsáveis pelas equipes dos eventos para evitar que equívocos semelhantes aconteçam e permitir eventual e futura penalização de desclassificação.

É como voto.

Brasília, 08 de agosto de 2022.

Ticiano Figueiredo
Auditor Relator