



Processo nº: 19/2023 - CD – Recurso

Recorrente: Rafael Hideo Suzuki

Recorridos: Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2023 – Mogi Guaçu/SP

VOTO

I – RELATÓRIO

Rafael Hideo Suzuki (#08) interpôs recurso (fls. 2/7) em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2023 – Mogi Guaçu/SP que aplicou a punição de acréscimo cinco segundos ao seu tempo, afirmando que o “piloto [...], durante o procedimento de *safety car*, deixa mais espaço do acordado durante o briefing fazendo que a fila indiana deixe de estar compacta e retrasando seus concorrentes” (fl. 8). Com essa penalidade, afirma o Recorrente, sua posição na prova teria caído do quarto para o sétimo lugar.

Inicialmente, o Recorrente sustenta que não há previsão normativa para a aplicação da referida punição no caso, de modo que os dispositivos citados pela decisão recorrida – arts. 83 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e 15.4 do Regulamento da Categoria – não teriam ligação com os fatos apurados.



O Recorrente aponta que tampouco haveria uma ata formal a respeito do que teria sido tratado no *briefing* que antecedeu a prova, além do que a dita reunião não havia sido convocada com o propósito de discutir esse tema, como exigiria o art. 6.1 do Regulamento. Ainda no tocante ao *briefing* ocorrido, não se definiu qual seria o critério objetivo de distanciamento entre os carros a ser adotado na prova.

Noutro plano, o Recorrente aduz que obedeceu à velocidade determinada pelo regulamento e que, na verdade, teria sido o piloto da sua frente quem acelerava e freava de maneira brusca, ocasionando a distância alegada e contra a qual o Recorrente tentou se recompor.

Às fls. 20/26 dos autos, manifestou-se a i. Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva, narrando que dúvidas dos próprios pilotos sobre o distanciamento entre os veículos foram dirimidas pelo diretor de prova, Renan Casetta, por ocasião do *briefing*, inclusive com ilustrações.

O *parquet* chama a atenção para o fato de que o Recorrente não afirma não ter se afastado do piloto da frente. Acrescenta que a penalidade se justifica *in casu* com base na vontade dos próprios pilotos, pois já havia sido constatada a prática de acelerar bastante e, em seguida, colocar o veículo no ponto morto, desligando-o, como forma de economizar combustível.

Ato contínuo, a Procuradoria adiciona que o piloto Allam Khodair também foi penalizado pelo mesmo motivo na prova, mas não recorreu por saber que a regra havia sido acordada entre os pilotos. Por fim, aduz que não foi produzida prova que possibilite a desconstituição da punição aplicada pelos Comissários Recorridos, opinando pelo desprovemento do recurso e pela oitiva do diretor da prova.

É o breve relatório.



II – FUNDAMENTAÇÃO

Adiante-se que o recurso comporta provimento, sobretudo, diante da ausência de amparo normativo que pudesse fundamentar objetivamente a decisão recorrida.

Não se questiona a presunção de veracidade e legalidade das decisões proferidas pelos Comissários Desportivos, que são os primeiros a terem contato com a situação de fato. No entanto, a presunção de veracidade e legalidade citada é de natureza relativa, admitindo o seu afastamento quando houver prova em contrário, como ocorre no presente caso: é incontroverso, conforme citado no depoimento do diretor de prova, que não havia como se afirmar que o piloto Recorrente havia de fato desligado o motor do veículo. Pelo contrário, como descreveu o Recorrente em seu depoimento pessoal, seria facilmente perceptível caso o veículo fosse desligado, em função de sinais luminosos e sonoros que deixariam de operar.

Se o principal prejuízo da conduta imputada ao Recorrente é a vantagem desleal e antidesportiva de economizar combustível através do desligamento do motor durante o percurso do *safety car*, como ressaltado pela d. Procuradoria, não haveria como punir o piloto sem a definitiva comprovação de que teria praticado o ato.



Tampouco é colocada dúvida sobre a importância das instruções passadas aos pilotos por ocasião do *briefing* que antecede cada prova. No entanto, percebe-se que não houve clareza quanto ao conteúdo da orientação feita naquele momento, que veio desacompanhada de um parâmetro objetivo ao qual os pilotos pudessem se ater, bem como que não houve redução a termo das instruções passadas na ocasião.

Evidentemente, a função de aplicar penas por infrações disciplinares no âmbito desportivo é de punir os atletas que, tendo conhecimento da regra vigente, optam por desrespeitá-la em troca de vantagens desportivas. Se não há uma definição objetiva de qual é a regra, isto é, se não é definida uma distância a ser obedecida entre os veículos da fila indiana, não há como se esperar que os pilotos pautem suas condutas de acordo com o que esperavam os novos organizadores da prova, muito embora seja patente que a sua intenção de promover o *fair play* era legítima.

Nesse cenário, se não há a possibilidade de autodeterminação do piloto diante da regra objetiva – leia-se: decidir se seguirá ou descumprirá a norma –, não é possível aplicar penalidades em seu desfavor.

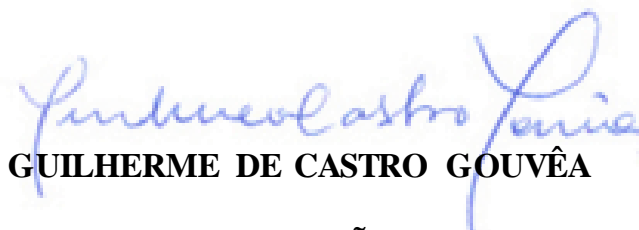
Dessa forma, por qualquer ângulo que se analise a questão, resta evidente a necessidade de provimento do recurso, seja porque os atos do Recorrente não resultaram em prejuízo à competição, sendo incontroverso que não havia certeza sobre o piloto ter desligado o motor do veículo e conseqüentemente economizado combustível de forma indevida, seja porque a punição veio desamparada de um fundamento regulamentar ou uma orientação precisa apta a legitimá-la.



III – DISPOSITIVO

Ante o exposto, voto pelo conhecimento e provimento do recurso interposto, com a consequente anulação da penalidade imposta ao Recorrente e o seu retorno à colocação de origem.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 2023.


GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

**AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD
DO AUTOMOBILISMO**