SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 20/2024 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO
(Processo Originário 42/2024 – CD / Recurso)

RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

RECORRIDOS: MATHEUS DE BARROS COMPARATTO (Representado por seu responsável, Sr. Carlos Frederico Comparatto).

AUDITOR RELATOR: VANCLER DE SOUZA

PROCURADORIA: ROMULO PALITOT

VISTOS,

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pela Procuradoria Desportiva em face do Acordão que deu provimento ao Recurso do então Recorrente, o **piloto Matheus de Barros Comparatto - carro #118.**

O presente caso vem sendo sistematicamente abordado em resumo do acontecido, desde a exposição dos fatos pelo Recorrido (naquela ocasião Recorrente) perante a Comissão Disciplinar, bem como os vários resumos apresentados tanto pelo Ptrono do recorrido, pelo Representante da Procuradoria Desportiva e, por fim, pela própria relatora.

- Trata-se de penalização do Recorrido pelos Comissários Desportivos da 6ª Etapa da Fórmula 4, Temporada 2024, materializada na Decisão n°05, que puniu o Recorrido com Desclassificação da Etapa.

- O motivo da exclusão dá-se pelo fato de ter sido encontrada *"irregularidade técnica no seu veículo durante a vistoria técnica feita após a 3ª prova, em que foi evidenciado que o carro n°118 utilizou 1 pneu que foi cadastrado para o carro n°98 e um pneu cadastrado para o carro n°*

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

48" mencionando os referidos números de série." (pag. 4 dos autos).

- O Recorrido, por sua vez, ainda em pista, manifestou seu interesse em recorrer da decisão dos comissários, o que fez no prazo legal, e obedecendo todas as formalidades de prazo e preparo;

- Alega o Recorrido, em seu Recurso perante a Comissão Disciplinar, que as condições climáticas foram extremamente desfavoráveis; pontua a quantidade de pneus de pista molhada e seca para cada participante e, explica ainda a forma de conferência dos mesmos, ou seja, por meio de leitor digital e manualmente; (fls. 02 a fls. 15).

- Em suas razões Recursais, atribui o ocorrido exclusivamente a subsidiária da CBA, a Stock Series, que teria invertido os pares dos pneus nos carros das equipes, pois já era noite quando da montagem dos pneus para a corrida do dia seguinte.

- Alega que não faz parte da legislação atinente a Fórmula 4 o intercâmbio de pneus, vez que não há, em lugar algum nos Regulamentos, expressa proibição de tal fato, oposto do que ocorre na Categoria Sotck Car Pro series, que expressamente veda a troca de pneus.

- Requer a anulação da decisão de n° 05 dos Comissários Desportivos, mantendo-se assim o resultado obtido em pista. Juntou Fotos da punição e da corrida, bem como a pasta de provas.

A Procuradoria Desportiva, por sua vez, às fls. 46 – 52, elucidou as suas razões, pugnando pelo não acolhimento do Recurso, vez que, ao seu ver, o Recorrido, (a) confessou o tema central da aplicação da pena, a saber, o intercambio dos pneus e a participação com pneus diferentes daqueles informados aos comissários desportivos; (b) Diz que o processo de lacração de um pneu "consubstancia no ato de vincular o pneu ao respectivo carro de competição, visando garantir que tais pneus não sejam alterados ou substituídos após a inspeção técnica"; (c) Alega a Procuradoria que toda e qualquer responsabilidade seria de reponsabilidade exclusiva da equipe e do piloto e por fim, (d) pede que o Recurso do Recorrente (ora recorrido) seja negado provimento.

Estando os autos em termos, foram as partes devidamente intimadas da sessão de instrução e julgamento, que se deu no último dia 04 de dezembro.

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Na instrução, foram produzidas, sobretudo provas testemunhais, a fim de que se demonstrasse as questões procedimentais e recriasse a realidade dos fatos, no melhor de sua possibilidade. Foram ouvidos (as) a Sra. Gabriela Cunha (representante da Stock Service); Sr. Carlos Marcelo Sotorilli (mecanico da equipe do carro #118) e o Sr. Caio Binachinni (Comissário Técnico atuante na 6ª Etapa da Fórmula 4)

Após a extensa audiência de instrução e julgamento (a qual foi assistida integralmente por este Auditor), a D. Relatora Darlene Bello prolatou seu voto, constante às fls. 64 -74, afirmando, em síntese que

a. Iniciamente, alega os pontos incontroversos, ao dizer que "a lacração dos pneus se resume na aposição de uma etiqueta com um código de barras no pneu em si", não havendo assim a concepção de um lacre, que una dois elementos juntos; que a forma de conferência dos pneus secos e de chuva eram diferentes e que todos os pneus eram de um único fabricante;

b. Afirma a relatora que o lacre, ao contrário do sentido literal da palavra, trata-se apenas de uma etiqueta aposta aos pneus, comportando interpretações distintas, fazendo um cotejo com artigo 11 do RPP:

> *Da disposição do art. 11 em comento denota-se haver como principal preocupação do Organizador que os pneus assim 'lacrados e guardados' não sejam objeto de quaisquer modificações que os faça distinguir dos demais. Por outro eito, <u>não resta evidente haja uma preocupação formal do Organizador quanto a essa lacração traduzir uma vinculação específica do número de série da etiqueta ao carro de um determinado piloto</u>, vez que não há nenhum apontamento tanto no CDA, como no Regulamento da Categoria ou mesmo no RPP, que assim o determine expressamente, tanto é que não há na pasta de provas menção a qualquer listagem de vinculação desse componente ao carro a determinado ao piloto.*

c) A Relatora ainda faz uma análise dos testemunhos prestados na audiência, os quais, ao seu ver, foram conflitantes e houve divergência nos relatos prestados, em especial quanto ao tempo disponível que a equipe teria para efetivamente conferir os pneus.

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

d) Analisa ainda a legislação que aborda o caso em concreto, ao dizer que *"mas no caso concreto, mais do que tentar buscar de quem seria responsável pela troca observada pelos Comissários Desportivos, para manter ou afastar a punição cominada, na verdade entendo que a resposta se encontra na própria legislação de regência inicialmente destacada, consoante passo a aduzir"*

e) Por fim, cria um paralelo com a legislação que rege a categoria Stock Car Series, vez que essa não se aplica a categoria em comento (Fórmula 4) por expressa ausência de mandamento que impeça o carro de INTERCAMBIAR pneus, o que, ao seu ver, é um conceito diferente do que LACRAR.

Pelas razões acima expostas, em breve resumo, a Comissão Disciplinar, de forma unânime, **deu provimento** ao Recurso do Recorrido, a fim de anular a decisão de no 05 dos Comissários Desportivos

A Procuradoria, não satisfeita com o provimento do Recurso do Recorrido perante a Comissão Disciplinar, manejou Recurso a este Tribunal Pleno, constante às fls. 81 – 92, em que sustenta, em tese que é incontroverso o fato de que o Recorrido teria utilizado um pneu diferente daquele informado aos Comissários. Aduz que, segundo o Regulamento Desportivo 2024, um **"pneu lacrado significa a vinculação do pneu ao carro",** uma vez que tal entendimento visa resguardar a equidade de condições de equipamento entre os competidores. Reforça que, como bem destaca em sua peça às fls. 86, que

> *"Então, um pneu, ainda que nunca utilizado, ao ser montado em um carro para o qual não foi vinculado pela própria equipe, é considerado um pneu sem lacre, ainda que lacrado para outro carro"*

Alega ainda que a equipe não pode delegar a terceiros obrigação sua, de conferir se cada carro está competindo com o pneu que lhe pertence. Busca uma interpretação sistêmica dos vários regulamentos que regem a Fórmula 4, dizendo que a única interpretação condizente, na ótica da Procuradoria, seria no sentido de não poder trocar os pneus entre participantes da mesma equipe.

Por fim, requer a Procuradoria que seu recurso seja provido, e a decisão recorrida reformada, a fim de manter-se incólume a decisão n°05 da Pasta de Provas, a qual condenou o piloto do carro #118 com a pena de desclassificação.

O recorrido, em suas contrarrazões ao Recurso, destacou os argumentos do Acordão Combatido pela Procuradoria, alegando que, em suas palavras, há uma *"confusão generalizada dos conceitos de lacração de pneu (que é a*

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

determinação que os pneus sejam fornecidos pela organização e fiquem em parque fechado) e a vinculação específica dos pneus a um determinado carro"

Alega que todos os pneus de chuva utilizados eram "lacrados" e novos, colocando todos os competidores em posição de igualdade. Ataca o fato de que não há na pasta de provas qualquer informação condizente com a listagem de pneus supostamente correta, a qual fora entregue pelas equipes.

Requer a reforma da decisão n 05 do resultado de pista, bem como a manutenção do acordão recorrido pela Procuradoria e prolatado pela Comissão Disciplinar.

É o que cumpre relatar.

VOTO

Para um melhor entendimento do caso, este Auditor Relator assistiu toda a audiência de instrução e julgamento.

Merecem destaque alguns trechos.

Aos 22'46" minutos, a testemunha Marcelo narra como deu-se a lacração dos pneus, e respectiva montagem da 6ª etapa,

> *O mesmo alega que não tem acesso aos pneus e que este procedimento é feito pela empresa da organização Stock Service, sem qualquer acesso aos pneus nesse processo, que após a montagem os pneus ficam em um carrinho com o nome do respectivo piloto e armazenados em parque fechado com total responsabilidade e guarda da CBA (minutos 25'50" do vídeo) que o mespo só tem acesso ao carrinho com os pneus 20 minutos antes das atividades em pista, que no momento da montagem das rodas nos veículos ele se baseia nos carrinhos que está com o nome do piloto, que por já ter informado os comissários técnicos e a equipe de montagem dos pneus sobre quais pneus eram de cada carro, o mesmo não confere o código de barras de cada pneu no momento de colocar no carro. Confirma ainda que todos os pneus eram novos e lacrados.*

Aos 29'05", quando endagado pleo procurador sobre a dinamica da lacração dos pneu até o momento de colocar as rodas no carro, o mesmo reafirma que

> *.... após lacração dos pneus, o mesmo só tem acesso ao conjunto pneu/roda 20 minutos antes do inicio das atividaddes em pista e que, ele identifica cada jogo de pneus com*

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

seu respectivo carro atraves do carrinho com o nome do piloto.

Já por volta dos 41' minutos, o depoimento é da Sra. Gabriela Cunha Veiga, coordenadora do time de borracharia da Stock Auto Service, que diz que:

> *A borracharia não fica dentro do parque fechado onde os pneus lacrados montados e lacrados ficam armazenados. Que os pneus são entregues aos mecânicos e são eles que acompanham a montagem dos pneus e depois levam os mesmos para a o parque fechado, que a Sotck Service, através de seus borracheiros, só montam os pneus nas rodas e nada mais alem disso.*

Aos 42"55', a mesma quando indagada pelo Procurador, afirma que a borracharia na 6ª Etapa ficou dentro do parque fechado.

Aos 44"30", a mesma diz que o time dela monta os pneus e coloca-os no carrinho e que os mecanicos não tem acesso, apenas acompanhando de perto.

E por fim, temos o testemunho do Comissário Desportivo, Sr. Caio Augustus Bianchini.

Aos 53"30', o mesmo, quando endagado pelo Procurador sobre os procedimento de montagem e lacração dos pneus, relata que o local onde é feito a montagem dos pneus é considerado como parque fechado, e que este é o local onde as rodas já montadas com os seus respectivos pneus, ficam armazenadas até o momento da liberação de entrega para as equipes.

Afirma que este local **é restrito tão somente aos comissários técnicos e o time da Stock Service**, responsável pela montagem dos pneus nas rodas.

Aos 56"30 ", quando indagado pelo patrono do recorrido, o mesmo relata que o sistema de controle dos pneus é homologado pela CBA, porém ele está preparado somente para controle de pneus slicks, que para os pneus de pista molhada, o sistema não comporta e para poder solucionar este problema, eles utilizam uma planilha de excel de controle interno deles.

A 1h04" , quando indagado pela Relatora do processo sobre o procedimento de lacração dos pneus e o estado de cada pneu no momento da lacração, o mesmo não soube dizer se os mesmos eram novos ou usados.

Aos 1h08", o próprio Sr. Caio alega que não previsão legal no Regulamento da Categoria Fórmula 4 quanto ao intercambio de pneus pois diz que o

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Regulamento é genérico.

Com o teor dos argumentos das testemunhas perante a Comissão Disciplinar, aplico a comparação dessas informações com àquelas apresentadas no Acordão da Comissão Disciplinar.

Inicialmente, a Relatora pontua que

1. Todos os pneus utilizados eram de um único fabricante (hankook);
2. Que a lacração dos pneus se resume na aposição de uma etiqueta com o código de barras do pneu em si, e que não efetivamente um "lacre" como se faz sugerir a nomemclatura utilizada.

No que diz respeito à "raiz do problema", ou seja, seria lacrar pneus a ideia de dois elementos efetivamente lacrados ou a simples colocação de uma etiqueta?

Copiamos aqui seus argumentos,

> *É fácil entender que um conjunto mecânico lacrado deve continuar assim unido numa conferência posterior e, em caso do lacre que os une se encontrar rompido a sua inviolabilidade se perdeu,* ***mas quando esse lacre é apenas uma 'etiquetagem', ao contrário do entendimento geral sobre um conjunto 'lacrado'****, essa 'etiqueta' pode ser também interpretada como a inviolabilidade daquele ÚNICO componente, como por exemplo, no caso de um pneu, onde as rodas são iguais para todos os carros e onde há apenas um único fornecedor do próprio pneu... (grifo nosso)*

E ainda, para que fechemos a análise das razões combatidas pela Procuradoria, ficou claro a este Relator que, buscando-se nos Regulamentos Técnicos e Desportivos da Categoria, se encontra, no artigo 11 do RPP, diferente do entendimento da Relatora neste ponto, *data maxima venia*, que os pneus devem sim estar lacrados para cada veículo.

Artigo 11 do RPP,

"Será permitido lacrar para cada veículo, no máximo 12 pneus novos, (versão 2024) slick, desses doze pneus, quatro serão exclusivamente para o treino oficial e os oito para classificatório e corrida. Será permitido lacrar no máximo oito pneus de chuva ...."

Por outra parte, o argumento trazido pelo Recorrido e, não combatido pela Procuradoria (o que o torna fato incontroverso), é o fato de que realmente não

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

há, na pasta de provas, qual seria a listagem correta dos pneus, fazendo uma correlação estrita para cada carro.

Assim, ao entedimento deste relator, tal impossibilidade de conferência atinge fatalmente a sustentação do princípio da publicidade e do contraditório.

Encontra também este Relator convergência de idéias na análise da Relatora dos testemunhos colhidos na Audiência de Instrução e julgamento, vez que este Relator observou que os testemunhos coletados não demonstram qual seria efetivamente o tempo exato que a equipes receberam os pneus antes da corrida.

Ora, comparando os depoimentos colhidos em audiência, chega-se à conclusão de que são bastante divergentes e não refletem se a equipe do piloto penalizado, de fato, teve condições e tempo hábil para verificar os pneus recebidos pela empresa responsável pela montagem. Seria esse argumento suficiente para, na falta de provas contudentes contra o Recorrido, aplicar o princípio “in dúbio pró-reu”.

Assim, embora discorde da D. Relatoria que a legislação aplicável supostamente não ordenaria a necessidade dos pneus serem vinculados a cada um dos carros (já que o entendimento deste Relator é que, sim, os pneus são vinculados a cada carro), não encontra, por outra parte, motivos para que a penalização do Recorrido seja mantida. Explico o porquê.

Com base nos depoimentos e as provas carreadas aos autos, como já mencionado acima, fica claro a divergência nas versões das testemunhas, ao dizer que a equipe não tinha acesso a montagem dos pneus como também acesso a numeração de código de barras de cada pneu.

Diante disso, fica muito dificil de imputar culpa exclusiva da equipe do Recorrido, como também o acesso claro e transparente do sistema homologado da CBA de conferencia dos pneus como sua planilha de excel de controle interno, trazendo assim prejuízo ao recorrido.

Isso posto, entendo no mesmo sentido dos Auditores da Comissão Disciplinar, que deverá ser aplicado o princípio do “in dubio pró-reu”.

Por fim, é de conhecimento de vários auditores, tanto da Comissão Disciplinar, quanto do Pleno, que lá estiveram assistindo a 6ª Etapa da Fórmula 4, que esta categoria foi a categoria suporte à Formula 1 naquela ocasião,

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ficando bastante prejudicada no que diz respeito aos horários e a programação, devido às fortes chuvas durante o evento, que acarretaram em cancelamentos e alteração de horários, como também nesta 6ª Etapa a CBA passou a adotar o armazenamento dos pneus de chuvas em parque fechado, por eventos anteriores envolvendo pneus de chuva de grande repercursão em outra categoria. No entanto, a CBA não estava preparada para acolher a demanda de fiscalização e guarda.

Assim, determino a notificação da CBA em caráter de orientação, a fim de que possa dar mais transparência e legalidade, inclua em seu software de lacração de pneus slick, como também a acomodação dos pneus de chuva e que, após a lacração dos mesmos, tal informação seja registrada na pasta de provas do evento.

Por todo o exposto, VOTO pelo conhecimento do Recurso e no mérito, **NEGO PROVIMENTO** a fim de manter incólume a decisão da Comissão Disciplinar.

É como voto Sr. Presidente,

VANCLER DE SOUZA

AUDITOR RELATOR.