

RELATÓRIO

A FULL TIME COMPETIÇÕES AUTOMOBILÍSTICAS EIRELI e o piloto RUBENS BARRICHELLO (carro #111) apresentam RECURSO (fls. 16/26) perante à COMISSÃO DISCIPLINAR contra decisão dos Comissários Desportivos que penalizou o piloto Recorrente com exclusão da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR realizado entre os dias 23 a 25 de abril de 2021 (cidade de Goiânia/GO) bem como acrescentando 6 pontos em sua cédula desportiva diante do não respeito à janela obrigatória para realização do *pit stop*.

Em suas razões recursais aponta ter respeitado a previsão contida no **item 15.2** do Regulamento Particular da Prova (*RPP*), na medida que este estabelece " *O intervalo para o procedimento obrigatório terá início assim que o líder da prova, completar a volta número 7, da primeira prova, devendo todos os demais pilotos, igualmente passarem pela linha quadriculada, junto ao PSDP, antes de acessarem o pit lane. O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a volta número 10, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane. Na eventual Intervenção do Safety Car, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal "safety car line 1" com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.* "

Observa ainda "... tivesse o procedimento se iniciado na forma programada, a última oportunidade de ingresso aos boxes teria sido no curso da

volta 11, nos exatos termos do regulamento. Ou seja, caso algum piloto fechasse a volta 11, passando pelo PSDP, estaria excluído da prova, pois encerrada a "janela de pit stop obrigatório".

Alega também que "... Entretanto, em razão do ingresso do Safety Car, ANTES DA ABERTURA DA JANELA, ou seja, ANTES da passagem do líder da prova pelo PSDP (doc.) fechando a volta 7, ficou prorrogado automaticamente o procedimento para após sua saída, nos termos dos artigos 15.2 (3º parágrafo) do Regulamento da Prova abaixo transcrito e 5.2.5. do Regulamento da Categoria acima transcrito "e desta forma entende terem os Comissários Desportivos se confundido em razão do ingresso do Safety Car defendendo que " O término do procedimento obrigatório foi na volta de n. 11, ou melhor, TERMINA quando o líder completar a volta n. 10, por óbvio, iniciando a volta de n.11. quando é encerrado)".

E finaliza alegando a regra dizer que" o procedimento que deveria ter sido iniciado com a passagem do líder no FECHAMENTO DA VOLTA n.7, iniciou-se somente após a saída do Safety Car na volta n 8 e abertura da volta n.9 pelo líder da prova, contando-se esta como a 1ª volta do procedimento, sendo certo que o encerramento se deu 1 volta após a passagem do líder da prova pelo PSDP fechando a volta n. 11 (9+10+11=3 voltas), ou seja, NO CURSO DA VOLTA 12, antes de seu fechamento com a passagem do líder pelo PSDP!)" e que desta forma foi cumprida a regra pelo carro #111 na corrida.

A ilustre **Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva** apresentou Parecer opinando pelo não provimento do recurso.

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 10 DE JUNHO DE 2021

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA

PROCESSO Nº 07/2021-CD
RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.
RECORRENTE: RUBENS BARRICHELLO #111
NÃO CUMPRIMENTO DE PROCEDIMENTO
OBRIGATÓRIO. RECURSO PARCIALMENTE
PROVIDO.

VOTO

A FULL TIME COMPETIÇÕES AUTOMOBILISTICAS EIRELI e o piloto RUBENS BARRICHELLO (carro #111), ora Recorrentes, apresentam RECURSO (**fls. 16/26**) perante à COMISSÃO DISCIPLINAR contra decisão dos Comissários Desportivos que penalizou o piloto Recorrente com exclusão da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR e com acréscimo de 6 pontos em sua cédula desportiva diante do não respeito à janela obrigatória para realização do *pit stop*.

Em suas razões recursais suscitam PRELIMINAR de nulidade da 'DECISÃO' nº '8' e na verdade deve ter havido alguma falha material de digitação, pois a DECISÃO '8' à **pagina 232 da Pasta de Prova** diz respeito ao piloto do carro#51 - Átila Abreu, ao passo que deve ser entendido referirem-se os Recorrentes ao COMUNICADO nº '7' à **pagina 234, observando também que no Item 6 do RELATÓRIO DA CORRIDA - pagina 263** – o mesmo COMUNICADO acabou sendo ali listado como '*COMUNICADO 8*').

O referido COMUNICADO informa que os Comissários Desportivos estariam apontando um acréscimo de 06 (três) pontos à cédula desportiva do piloto Recorrente '*por ter sido excluído da 1ª prova por não cumprimento do procedimento obrigatório dentro da janela obrigatória*'.

Entendo que a PRELIMINAR de nulidade do Comunicado nº 8 por carência de '*mínimas explicações*' sobre o motivo que ensejou a punição ao piloto recorrente **perde seu objeto** pela

simples leitura no documento de ostensiva menção ao motivo da penalização ('*excluído da 1ª prova por não cumprimento do procedimento obrigatório*') e a discussão sobre o mérito *per se* desta penalização diz respeito ao próprio julgamento de mérito do recurso, passando desse modo a enfrentar a insurgência diretamente.

Os recorrentes apontam terem respeitado a previsão contida no **item 15.2** do Regulamento Particular da Prova (**RPP**), que estabelece " *O intervalo para o procedimento obrigatório terá início assim que o líder da prova, completar a volta número 7, da primeira prova, devendo todos os demais pilotos, igualmente passarem pela linha quadriculada, junto ao PSDP, antes de acessarem o pit lane. O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a volta número 10, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane. Na eventual Intervenção do Safety Car, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal "safety car line 1" com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.* "

Observam ainda, "*..tivesse o procedimento se iniciado na forma programada, a última oportunidade de ingresso aos boxes teria sido no curso da volta 11, nos exatos termos do regulamento. Ou seja, caso algum piloto fechasse a volta 11, passando pelo PSDP, estaria excluído da prova, pois encerrada a "janela de pit stop obrigatório".*

Outrossim apresentam em sua razões recursais os tempos volta a volta do piloto Recorrente, defendendo entendimento que a janela obrigatória para *pit stop* iniciara-se com a abertura da 9ª volta

e após completar 3 voltas (com tempos de **1:28:787**, **1:28:219** e **1:28:876**, 9ª, 10ª e 11ª voltas) poderia realizar sua parada obrigatória durante a 12ª volta.

Esclarecem que o ritmo normal da corrida para procedimento obrigatório (que deveria ter sido iniciado com a passagem no FECHAMENTO DA VOLTA nº7) se dera a partir da volta 9 justamente com a saída Do *Safety Car* antes do fechamento da volta nº 8 e passagem do líder pelo PSDP abrindo esta volta nº 9 e a janela para troca de pneu.

Revelam considerar **esta volta (9ª) como a 1ª do intervalo para o procedimento obrigatório e seu encerramento se dando 1 volta após a passagem do líder da prova pelo PSDP ao fechar a volta nº 11 (9+10+11=3 voltas), ou seja, entendendo que no curso da 'VOLTA 12', antes de seu fechamento com a passagem do líder pelo PSDP estaria assim previsto no RPP e deste modo ocorreu com o piloto Recorrente, repisando o que se encontra disposto na regra do art. 15.2 : 'O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a volta número 10, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane.'**

Ressalte-se neste ponto para o julgamento do presente recurso, por se tratar de uma previsão técnica quanto a PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO na corrida, na verdade o cerne da questão se resume em analisarmos se a ação do piloto Recorrente (orientado por sua equipe) se subsumiu ao que a norma exigia em cumprimento. **Então vejamos:**

Inicialmente devemos identificar a norma a ser seguida pelo piloto Recorrente no caso concreto. Temos que **REGULAMENTO DESPORTIVO DA STOCK CAR DE 2021** preconiza em seu art. 5, subitens 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.6 *verbis*:

:

Art. 5.2.1 - Regras específicas para as etapas estarão definidas no regulamento particular da prova.

Art. 5.2.2 - Cada etapa será constituída de duas provas, cuja duração constará no regulamento particular da prova.

Parágrafo primeiro: A cada etapa, será definida no regulamento particular da prova o procedimento obrigatório, a duração, o intervalo e a sequência da operação.

Parágrafo segundo: Uma vez definido o procedimento obrigatório no regulamento particular da prova, todos os carros são obrigados, a realizar o mesmo....omissis.....

[].....

Art. 5.2.6 - Serão penalizados com exclusão da(s) prova(s) os pilotos que:

I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo especificado.

[]....

Então ficou estabelecido a uma, que o regulamento particular da prova (RPP) a cada etapa do campeonato define como se dará o procedimento obrigatório a ser realizado pelos pilotos na corrida e a duas, que o descumprimento do procedimento obrigatório acarretará objetivamente aplicação de pena de EXCLUSÃO da prova.

Por sua vez o RPP da 1ª Etapa do Campeonato entende dispor sobre a realização do procedimento obrigatório da seguinte forma:

REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA

1ª ETAPA- GOIANIA

15.2 - PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO

O procedimento obrigatório, consiste na troca de um (1) pneu na primeira prova.

*O intervalo para o procedimento obrigatório terá início assim que o líder da prova, completar a **volta número 7**, da primeira prova, devendo todos os demais pilotos, igualmente passarem pela linha quadriculada, junto ao PSDP, antes de acessarem o pit lane.*

*O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a **volta número 10**, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane.*

Na eventual Intervenção do Safety Car, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal "safety car line 1" com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.

Pilotos que acessem o box, para manutenções ou mesmo que abandonem a prova, sem completar os 75% do número de voltas do vencedor, não serão excluídos da prova, na impossibilidade do cumprimento, do procedimento obrigatório.

O pit lane estará aberto, para reparos mesmo sob regime de safety car.

A critério da Direção de Prova, o procedimento obrigatório poderá ser cancelado..

Visivelmente previstos quanto à janela obrigatória na corrida tanto o momento no qual ela se abrirá regularmente como, em caso de ocorrência de eventual intervenção de *Safety Car* que prejudique a sua realização e podemos destacar:

1º) O momento no qual o procedimento obrigatório será realizado:

*‘O intervalo para o procedimento obrigatório **terá início** assim que o líder da prova, completar a **volta número 7,....’ O término do intervalo** para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a **volta número 10,....’***

Depreende-se de plano haver uma janela de 3 voltas para realização do procedimento obrigatório na corrida. Completada pelo líder a volta nº 7 e os pilotos também passando pela linha quadriculada junto ao PSDP, todos tem ciência que poderão nas próximas 3 voltas (voltas ‘8’, ‘9’ e ‘10’) realizar sua parada obrigatória para troca de pneu nos boxes, adotando uma das seguintes possibilidades de escolha de estratégia de corrida:

- entrar no *pit lane* na PRIMEIRA OPORTUNIDADE DA JANELA, ou seja, antes de completar a volta ‘8’, retornando à corrida após a troca de um pneu, ou
- entrar no *pit lane* na SEGUNDA OPORTUNIDADE DA JANELA, ou seja, segue completando a volta ‘8’, inicia a volta ‘9’ e antes de completá-la se dirigindo à reta dos boxes para fazer sua troca de pneu, ou

- preferindo completar as 8ª e 9ª voltas e sabendo que esta será a TERCEIRA E ÚLTIMA OPORTUNIDADE DA JANELA para fazê-lo, abrirá então a 10ª volta e antes de completá-la, se encaminhará aos boxes para realizar a sua troca de pneu, certo que um novo líder da corrida estará então em paralelo completando a sua 10ª volta '10' ao passar pela linha quadriculada junto ao PSDP fechando a janela na corrida para realização do procedimento obrigatório, repise-se, todo piloto na corrida ao completar sua 10ª volta tem que já ter realizado a troca de pneu numa das três voltas anteriores conforme escolha na corrida.

2º) Em ocorrendo intervenção de Safety Car na prova (antes ou durante a realização da parada obrigatória) quando se dará o novo momento de sua realização:

‘Na eventual Intervenção do Safety Car, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal “safety car line 1” com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.’

Depreende-se no caso de uma intervenção de *Safety Car* antes da realização do procedimento obrigatório na prova, ou mesmo quando ele já estiver em curso, que este só possa ser realizado por segurança obviamente APÓS SAÍDA DO SAFETY CAR da pista, momento no qual a prova retomará seu curso, tornando-se válida com a sinalização da bandeira VERDE, abrindo-se então uma nova janela **IGUALMENTE DE 3 VOLTAS** para realização da parada obrigatória na corrida.

Desde já ressalte-se que o regulamento em tela deve ser compreendido de forma que suas determinações venham a ser cumpridas por parte de todos os competidores e que diante de eventuais dúvidas ou dificuldades que exsurjam de sua leitura e interpretação que sejam utilizados o **princípio da igualdade** de condições entre os pilotos e o **do bom senso** como ferramentas para dirimi-las em sua compreensão.

E partindo de tal premissa temos que a janela obrigatória na 1ª Etapa do Campeonato se realizou em situação onde houve prévia intervenção de *Safety Car* após incidente ocorrido na 6ª volta e portanto o procedimento obrigatório previsto para se realizar após completada 7ª volta, consoante critério estabelecido no RPP passou para se iniciar *‘com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.’*

As imagens da prova mostraram que os competidores respeitaram em comboio ainda por duas voltas seguintes (7ª e 8ª voltas) até que, com a saída do *Safety Car*, os carros seguem na reta principal e em cruzando a linha quadriculada com sinalização de bandeira verde abrem a dita janela ao iniciar a 9ª volta da primeira prova da corrida.

Obedecendo o intervalo já descrito anteriormente, tem-se ao invés de uma janela de escolhas entre a 8ª, 9ª ou 10ª voltas, agora o piloto poderia escolher entre realizar sua parada ou antes de completar a volta de abertura (agora a 9ª volta) ou seguir parando antes de completar a 10ª, ou a 11ª volta. **Mas tal intervalo acabou descumprido pelo Recorrente.**

Das imagens da corrida verifica-se ter o piloto Recorrente respeitado o comboio nas duas voltas com *Safety Car* (7ª e 8ª voltas) e que, com a saída deste da pista e consoante a regra do *RPP*, já com bandeira verde e prova válida e todos os pilotos passando pelo PSDP em relargada, tem-se abertura da 9ª volta, identificando ali que o piloto Daniel Serra era o Líder naquele momento e que com sua passagem junto ao PSDP abriu-se a **1ª VOLTA DE JANELA (9ª VOLTA)** e esta volta o piloto Recorrente **sem entrar nos boxes** a completou passando pelo PSDP com o tempo de **1:28:787**.

O piloto Recorrente então abre nova volta, a **2ª VOLTA DE JANELA** e mais uma vez ele a completa **sem fazer o pit stop** com o tempo de **1:28: 219** (10ª volta).

O piloto Recorrente abre então a **3ª VOLTA DE JANELA** e também **sem fazer o pit stop** seguiu a completar com o tempo de **1:28:876** a 11ª volta, o que definitivamente descumpra a determinação de 3 voltas de janela contida no *RPP* ao entrar para os boxes na 12ª volta alegando que teria 'mais uma volta' após o líder ter completado a volta de nº 11.

Importante aqui mencionar, consoante prova testemunhal produzida em audiência, que o piloto Recorrente na verdade seguiu o entendimento dado por sua equipe ao *RPP* e dela recebeu o comando para fazer sua troca de pneu na 12ª volta.

Quanto à orientação dada ao piloto, o depoimento pessoal do Chefe da Equipe Recorrente (Sr. Maurício Vinhedo) esclareceu ter entendido da leitura do art. 15.2 *"quando o líder passa pelo PSDP A GENTE ABRE O QUE É CHAMADO PELA NOSSA CRONOMETRAGEM DE VOLTA ZERO e aí nós temos três voltas para poder cumprir o pit stop. Então é volta '0' a gente passou*

ali pelo PSDP, completa UM, DOIS e quando completamos a TRÊS: BOX”.

Acresceu que pela equipe, do mesmo modo foi feito inúmeras outras vezes inclusive, na Corrida do Milhão de 2018, sendo que ali a única mudança fora de uma janela de ‘4’ voltas e não ‘3’ e que ali fecharam a volta ‘1,2,3 e 4’.

Ora na verdade o que transparece é que a equipe Recorrente se confundiu ao atribuir *uma volta ‘0’* ao que na verdade já seria a ‘VOLTA 1’, ou seja, a primeira volta da janela que se iniciara com a volta ‘9’ para ida aos boxes, ou se confundiu com a regra do Regulamento da Categoria onde, ali sim, haveria previsão de ‘4 voltas’ para o procedimento obrigatório em prova da Stock Car.

Outrossim, ainda que houvesse dúvida quanto à intenção da norma a respaldar entendimento no sentido de contabilidade de uma volta a mais com base na assertiva do **art. 15.2, in fine**: “*O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a volta número 10, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane.*” Obrigatoriamente a exegese deste dispositivo não pode desconsiderar aplicação do princípio da igualdade de condições entre os competidores e o bom senso quando se concluiria que ao líder da corrida ao completar a volta 10 só lhe teria sido disponibilizada 3 voltas para escolher fazer seu pit stop **ao passo que a todos os demais que viessem atrás dele** ao cruzarem a linha quadriculada e a mesma volta fechada ao líder AINDA TERIAM MAIS UMA VOLTA de oportunidade para a troca de pneu e tal interpretação estabelece um prejuízo ao líder.

Conclui-se então, mesmo diante de alguma ambiguidade contida na redação do **art. 15.2 do RPP**, que a melhor interpretação a ser dada é que **TODOS OS DEMAIS PILOTOS QUE PASSAREM PELA LINHA QUADRICULADA JUNTO AO PSDP ASSIM COMO O LÍDER O FEZ** terão na volta de número 10 (3ª volta da janela) a última oportunidade para acessarem o *pit lane*.

E acredito que por tais razões de igualdade e bom senso não houve pulverização de interpretação deste dispositivo entre as demais equipes e registre-se que dentre os 32 participantes da 1ª Etapa, 30 pilotos cumpriram o procedimento obrigatório segundo a janela aberta entre a 9ª e 11ª voltas da primeira prova e somente o piloto Recorrente (carro#111) orientado por sua equipe, assim como outro piloto – carro #10 (RICARDO ZONTA) vieram a realizar suas trocas de pneus na 12ª volta da prova. Ressalte-se que este último também apresentou recurso idêntico perante essa Comissão Disciplinar e por se insurgirem contra a mesma punição aplicada e com idênticas razões de defesa vieram a ser reunidos sob mesma relatoria e julgamento em conjunto em análise dos limites de interpretação a ser dado ao **art. 15.2 do RPP**.

Por fim, uma vez que julgamento foi feito em conjunto e tendo o piloto do outro recurso (processo nº 10/CD) sucessivamente REQUERIDO, caso a Comissão mantivesse o reconhecimento de existência de descumprimento do procedimento obrigatório, que houvesse substituição das penalidades impostas (pena de exclusão e acréscimo de pontos na cédula desportiva, aponto que, apesar do presente recurso não se insurgir quanto à eventual ponderação sobre elas, estendo de ofício mesmo resultado da análise feita no processo nº 10/CD (piloto Ricardo Zonta carro #10) a teor do que se segue:

Além de ter sido excluído da 1ª prova pelo não cumprimento do procedimento obrigatório dentro da janela obrigatória, os Comissários Desportivos no COMUNICADO Nº 7 (**fl. 236- Pasta de Provas**) também cominaram acréscimo de 06 (três) pontos na sua cédula desportiva do piloto Recorrente, conforme CDA/2021, Capítulo das Penalizações, Seção X art. 141 III e este dispõe:

*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 90 (noventa) dias, ao piloto que atingir 22(vinte e dois) pontos, em um mesmo campeonato, no período de validade de sua cédula desportiva, **que poderá ser somada a qualquer***

outra penalidade imposta, observando-se os seguintes critérios:

[].....;

III - **Exclusão** ou desclassificação desportiva– 6 (seis) pontos.
terem

Neste aspecto particular do **art. 141** acima colacionado entendo tratar-se de uma faculdade conferida aos Comissários Desportivos para acrescentarem pontos à cédula desportiva do piloto diante do cometimento de uma infração.

Por outro eito **entendo o acréscimo de pontos na cédula desportiva se relacionar a uma eventual atitude de vontade do piloto** que no caso concreto não vejo vislumbro reflexo, uma vez que a interpretação dada ao RPP e comando ao piloto para que fizesse sua parada obrigatória foi de responsabilidade da respectiva equipe como bem explicado pelo Sr. Chefe da Equipe Recorrente,

Destarte, por conter o art. 141 do CDA uma faculdade AOS Comissários Desportivos ao mesmo tempo que não vislumbro a responsabilidade pela escolha da volta em que realizaria o piloto Recorrente sua troca de pneus, **entendo pela anulação da pena de acréscimo de pontos na cédula desportiva do Recorrente.**

E por tais razões **DOU PARCIAL PROVIMENTO ao Recurso do Recorrente apenas para anular a pena de acréscimo de pontos na cédula desportiva do Recorrente** mantendo no mais a decisão recorrida.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE.

RIO DE JANEIRO, 10 DE JUNHO DE 2021

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA