

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 05/2021 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS APENSOS NºS: 10/2021; 11/2021; e 12/2021

RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

RECORRIDOS: BRUNO BAPTISTA; DANIEL GARDANO SERRA; LUCAS FORESTI; e GUILHERME SALAS.

ACÓRDÃO

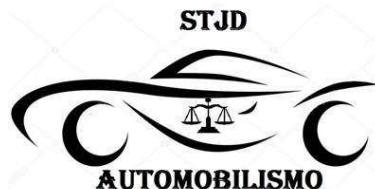
RECURSO DA PROCURADORIA CONTRA DECISÃO DA COMISSÃO DISCIPLINAR. RECONHECIMENTO DE NULIDADE DA PENALIDADE APLICADA PELOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS. ULTRAPASSAGEM EM REGIME DE BANDEIRA AMARELA (SAFETY CAR). ARGUIÇÃO DE NULIDADES POR AUSÊNCIA DE CONTRADITÓRIO EM PUNIÇÃO APLICADA PELOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS. INTERVEÇÃO DE TERCEIRO INTERESSADO. RECURSO DESPROVIDO COM EXTENSÃO DOS EFEITOS DA DECLARAÇÃO DE NULIDADE AOS DEMAIS PILOTOS PUNIDOS PELO MESMO LANCE.

Por **UNANIMIDADE DE VOTOS** acordam os Auditores do **Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo**, acompanhando o Relator na íntegra de seu voto, para rejeitar a intervenção de terceiro interessado, bem ainda, rejeitar tese de nulidade aventada e, por fim, **NEGAR INTEGRAL PROVIMENTO** ao Recurso interposto e estender os efeitos da decisão, também, aos pilotos dos carros #30, #00, #05, #21 e #08, ante o reconhecimento da nulidade do ato administrativo.

No mais, acolheram a determinação de expedição de ofícios a departamento responsável pela categoria (CBA), bem como, ao Autódromo onde a situação posta nos autos ocorreu.

RIO DE JANEIRO, 22 DE JULHO DE 2021.

JEFFERSON DENNIS PEREIRA FISCHER
AUDITOR - RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 05/2021 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS APENSOS NºS: 10/2021; 11/2021; e 12/2021

RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

RECORRIDOS: BRUNO BAPTISTA; DANIEL GARDANO SERRA; LUCAS FORESTI; e GUILHERME SALAS.

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso ajuizado pela D. Procuradoria, com finalidade de ver reformada a decisão proferida pela Comissão Disciplinar deste E. STJD, que anulou penalização aplicada pelos Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car – 2021 – Goiânia – GO.

Segundo o que narra a D. Procuradoria, o Piloto Atila Abreu (#51), foi ultrapassado em regime de bandeira amarela pelos pilotos Recorridos e outros mais.

Narra que o único meio oficial de comunicação entre pilotos e direção de provas é por meio de bandeira, o que não foi considerado pela Comissão Disciplinar, que o Piloto Atila ultrapassou diversos pilotos antes do posto oficial de comunicação, motivo pelo qual, outros pilotos - após a passagem de referido posto - teriam realizado ultrapassagens irregulares.

Sustenta que o julgamento da Comissão Disciplinar deve ser modificado à medida que proferido contra o Código Desportivo do Automobilismo, motivo que leva ao provimento do Recurso.

O Recurso foi contrarrazoado em todos os feitos, com arguição de nulidades, por ausência de contraditório e ampla defesa no ato da aplicação da punição dos pilotos, bem como, pugnando pelo improvimento do Recurso da Procuradoria, mantendo-se a decisão da comissão, tal como lançada.

Os feitos foram todos reunidos, para julgamento em conjunto, ante



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

a declarada e reconhecida conexão.

Apresentada Intervenção de Terceiros nos autos do processo de nº 05/2021, por parte dos pilotos dos carros #30 e #21, que será julgada no mesmo acórdão, pois incidente a referido processo, em regime de análise preliminar.

É o relatório.

RIO DE JANEIRO, 22 DE JULHO DE 2021.

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



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 05/2021 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS APENSOS NºS: 10/2021; 11/2021; e 12/2021

RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

RECORRIDOS: BRUNO BAPTISTA; DANIEL GARDANO SERRA; LUCAS FORESTI; e GUILHERME SALAS.

VOTO

Antes de adentrar as questões afetas ao mérito do Recurso aviado pela D. Procuradoria, importante analisar, em sede preliminar, sobre a intervenção de terceiro interessado, nulidades arguidas e pontuar sobre posicionamentos que este julgador entende pertinentes quanto à postura deste E. Tribunal no que concerne à análise e interpretação de normas, bem como sobre o que deve ou não deve julgar, pedindo-se vênias aos demais julgadores que compõem esta D. Instituição. Ainda, importa determinar a expedição de ofícios, na forma da fundamentação que segue.

Inicialmente, em virtude da reconhecida conexão entre os processos apontados em epígrafe, deixo de me manifestar apartadamente, ao passo que a presente decisão servirá como deslinde dos processos apontados no *caput* deste Acórdão.

Por segundo, passo à análise das matérias preliminares, decidindo-as nos seguintes termos:

INTERVENÇÃO DE TERCEIRO INTERESSADO

No que se refere à intervenção de terceiro interessado (artigo 55 do CBJD), aviada pelos pilotos Cesar Altair Zanetti Ramos e Thiago Palmieri Camilo, entendo que deva ser rejeitada de plano, posto que, embora presente um dos requisitos permissivos do recebimento da intervenção de terceiro interessado, qual seja: vinculação direta com a questão discutida, todavia, ausente interesse de agir processual.

O interesse processual ou interesse de agir refere-se sempre à



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

utilidade que o provimento jurisdicional pode trazer ao demandante. Para a comprovação do interesse processual, primeiramente, é preciso a demonstração de que sem o exercício da jurisdição, por meio do processo, a pretensão não pode ser satisfeita. Daí, surge a necessidade concreta da tutela jurisdicional e o interesse em obtê-la (interesse-necessidade).

Como se pode verificar dos autos dos processos de todos os recursos aviados, em nenhum deles consta a irrisignação dos aqui intervenientes, por meio do recurso adequado, o que fez com que a decisão proferida contra eles ficasse estabilizada, vez que deixaram transcorrer o prazo para recurso *"in albis"*.

Ressalta-se, ainda, que os mesmos pilotos opuseram Embargos de Declaração com a mesma finalidade apresentada na presente intervenção, aquele, tal como este, foi rejeitado pela Comissão Disciplinar deste E. STJD.

Ainda, cabe frisar que o Recurso aviado pela procuradoria tem por finalidade a discussão relativa à reforma de decisão da D. Comissão Disciplinar que determinou a anulação de punição desportiva de 4 pilotos, o que não inclui os ora intervenientes, sendo certo que o interesse de agir de todos os pilotos que se sentiram prejudicados iniciou-se com o ato de punição por parte dos comissários desportivos, antes mesmo de os procedimentos chegarem à análise deste E. STJD.

Ocorre que, somente agora, após o resultado do julgamento proferido pela Comissão Disciplinar, os intervenientes apresentaram-se nos autos com a finalidade única de se beneficiar da decisão de recursos aviados por terceiros, o que, com o devido respeito, não me parece de bom alvitre.

Ademais, constata-se que, com a não interposição de recurso em momento oportuno, restou configurada a conformidade dos Intervenientes com a decisão de suas punições. Tal fato transforma o pleito em uma espécie intervenção de terceiro prejudicado, como bem colocado pelo Ilmo. Presidente da Comissão Disciplinar em julgamento anterior.

Deste modo, entendo que a intervenção apresentada não se



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

configura adequada ao momento processual, pois o direito não socorre aqueles que dormem, e não podem os Intervenientes se beneficiar da própria torpeza, ao ponto de neste momento processual, tentar benefício só pelo fato de se sentirem prejudicados por não terem tomado postura de Recorrer da decisão no momento adequado, quando, em verdade, demonstraram conformidade com o entendimento esposado pelos comissários desportivos, o que leva à conclusão de que são carecedores do interesse de agir, o que torna a presente mais como como intervenção de terceiro que se sente prejudicado com decisão que poderia lhe beneficiar, do que a espécie processual utilizada pelos mesmos para tentar benefício em razão de decisão proferida em momento anterior.

Motivo pelo qual, rejeito a intervenção apresentada pelos Srs. Cesar Altair Zanetti Ramos e Thiago Palmieri Camilo.

NULIDADE ARGUIDA

Após acurada análise dos documentos juntados na pasta de prova, concluo que não há de se falar em nulidade quanto à ausência de oitiva prévia ou mesmo ofensa ao princípio constitucional do contraditório e ampla defesa, quando da aplicação das punições por parte dos comissários desportivos, vez constam na pasta de prova informações claras de que todos os pilotos punidos foram devidamente notificados de suas punições por e-mail (fls. 312 a 328 da pasta de provas), sendo certo que o respectivo prazo para impugnação de referidas decisões iniciou-se a partir da constatação da cientificação de referidos pilotos. Assim, como oportunizado o direito de recurso com a formal intimação das decisões dos comissários desportivos, rejeito as preliminares arguidas, pois suprida toda e qualquer possibilidade de impugnação às decisões dos Comissários Desportivos.

Quanto à postura deste E. Tribunal, no entender deste humilde Julgador e com todas as vênias aos meus pares, cabe estabelecer que da análise do julgamento na Colenda Turma da Comissão Disciplinar, ao meu entender, é importante deixar claro que o papel jurisdicional deste E. Tribunal limita-se a interpretar as normas existentes, da melhor maneira possível, e fazer com que sejam cumpridas de acordo com o que dispõe o CDA e o CBJD, posto que não é atribuição do judiciário a criação de leis.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Explico, no presente caso, há séria interpretação quanto à ausência de dispositivos ou meios oficiais de comunicação eficaz, entre pilotos e direção de prova e, neste contexto, o que se pode extrair das convicções, com todas as vênias do mundo, é que o fato de não haver outro meio mais eficaz a tal comunicação, do que o das bandeiras e postos na pista, é que por questão de segurança dos pilotos e das competições, este E. Tribunal tenha que se posicionar no sentido de desconsiderar o que está descrito nas normas legais, para criar outro meio, que não o oficial, para dizer que a punição aplicada pelos comissários desportivos está incorreta.

Ora, se os comissários desportivos possuem ato vinculado ao que descreve o CDA e Regulamentos da prova, como pode este E. Tribunal considerar os atos de aplicação da norma, irregular ou nulo?

Ao ver deste Julgador, o que se depreende do caso julgado é, em verdade, que há uma distorção entre norma e segurança dos competidores, que não é de responsabilidade direta deste E. Tribunal, mas sim da CBA e do Autódromo (organização do evento), que deveriam criar normas no sentido melhorar os meios de comunicação oficial (postos de apresentação de bandeiras com melhor visibilidade a fim de que os pilotos não se perdessem em procedimento de bandeiras – atual meio oficial), ou até criar, por normas, meios mais eficazes de comunicação entre o diretor de prova e os pilotos.

No caso em exame, verifica-se que houve grande confusão por conta da distancia entre o posto de numero 05 e de número 06 do traçado oficial (fls. 14 da paste de prova), ao passo que por conta de haver curva entre os dois postos de sinalização e haver distância considerável entre eles, não se pode afirmar que o piloto que ultrapassou vários outros veículos - em regime de bandeira amarela - tenha cometido atitude antidesportiva, ao menos do ponto de vista da análise da regra legal crua, que estabelece que a comunicação oficial é feita por meio de bandeira.

Destarte, cumpre destacar que cabe a este E. Tribunal exigir a correção da situação que ensejou no problema envolvido no presente caso, no intuito de que atitudes antidesportivas praticadas, como a do presente caso, não possam receber guarida deste E. Tribunal em eventual julgamento, bem como, cabe a este ente jurisdicional tão



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

somente a análise, interpretação de leis e aplicação dos princípios desportivos, e, no que concerne a questões que extrapolam a lei, cabe providências de ofícios determinando correções de situações que possam importar em problemas de segurança aos competidores.

Assim, no exercício jurisdicional a este Auditor conferido, determino a expedição de ofícios ao departamento responsável pela categoria, da CBA, bem como, ao autódromo (organizador) do evento, no intuito de que providenciem correções nos regulamentos, ou modificação/criação de mais postos de bandeira, ou mesmo criação de outro meio oficial mais eficaz a comunicação entre pilotos e direção de provas.

MÉRITO

No que tange ao mérito, a discussão central gira em torno de situação fática ocorrida entre os postos de sinalização de números 05 e 06, do Autódromo Internacional Ayrton Senna – Goiânia/GO, situação essa ocorrida na 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car.

Segundo os relatos dos Autos, pasta de prova (punições dos comissários desportivos – Fls. 242 a 255), testemunhos colhidos na sessão de julgamento da instância anterior, o piloto Atila abreu (#51) teria sido ultrapassado em regime de bandeira amarela (*safety car*), pelos pilotos dos carros de números 29, 30, 05, 21, 44, 85, 00, 12 e 08, o que foi identificado de ofício pelos comissários desportivos, após a apresentação de reclamação por parte do piloto do carro de numero 51.

Por conta de referida identificação os Comissários, no uso de suas atribuições, impuseram penalização em tempo (+05seg) para cada um dos pilotos dos carros 29, 30, 05, 21, 44, 85, 00, 12 e 08.

Irresignados a decisão dos comissários desportivos, os pilotos dos carros #85 (Guilherme Salas), #44 (Bruno Baptista), #29 (Daniel Serra) e #12 (Lucas Foresti), interpuseram recurso contra referida decisão e alcançaram êxito no sentido de terem suas solicitações atendidas para que fossem anuladas as punições, ao passo que a procuradoria, não se conformando com a decisão proferida na instância anterior, recorre da decisão,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

solicitando a reforma da decisão anterior para que as punições fossem mantidas.

Pois bem.

Inicialmente, cumpre destacar que embora exista, no Regulamento Técnico da categoria, previsão quanto à possibilidade de utilização de rádios de comunicação (Item 23.1 do Regulamento Técnico 2021 do Campeonato Brasileiro de Stock Car – CBA), essa somente ocorre por mera permissão e só é voltada exclusivamente a comunicação entre pilotos e equipes, como se vê:

23.1. Permitida a comunicação por rádio entre o piloto e equipe, a qualquer momento do evento.

Desta maneira, o que o único sistema de comunicação oficial entre o diretor de provas e os pilotos é por meio de bandeira, como dispõe o art. 105 do CDA 2021:

SEÇÃO VII – DA SUPERVISÃO DE SINALIZAÇÃO DE PISTA
Art. 105– No que concerne à supervisão de sinalização de pista, o diretor de prova ou seu adjunto e os oficiais dos postos de sinalização deverão, com o uso de bandeiras, garantir a segurança dos pilotos.

Assim, certo estaria o raciocínio dos Comissários Desportivos ao analisar que o Piloto do carro #51 teria sido ultrapassado em regime da bandeira amarela, pois, em tese, o todos os carros somente teriam real ciência do regime de bandeira amarela ao passar pelo posto.

Todavia, com todas as vênias dos entendimentos esposados pelos Ilmos. Comissários Desportivos, ao analisar de forma mais acurada as gravações do próprio veículo de número #51, é de se ver que o mesmo ao realizar ultrapassagem dos demais, não teria notado o regime *safety car*, pois por um equívoco de organização ao posicionar os postos de sinalização de forma a não permitir boa visibilidade ao piloto, não seria possível ao mesmo ter ciência do início de procedimento de bandeira amarela na pista, o que levou o mesmo a proceder de forma ultrapassar os demais pilotos e depois, de forma clara, tentar devolução das posições.

Ao ver deste julgador, não voga o argumento de referido piloto



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

de que não teria seu rádio em pleno funcionamento, pois no vídeo apresentado como provas (de sua *on board*), resta claro que o mesmo a todo momento tocava os botões do volante do carro, como se estivesse se comunicando com sua equipe, o que, exatamente, levou o mesmo a reduzir a velocidade de seu veículo no intuito de possibilitara devolução das posições.

Em verdade, o que se extrai da postura do piloto em momento posterior a corrida, com seus argumentos, é que tenta se beneficiar de sua atitude desportiva, “jogando com o regulamento em baixo do braço”, o que é atentatório ao princípio do esculpido no inciso XVIII do CBJD (fair play).

O que se extrai de todas as provas produzidas é que os demais pilotos, dentre eles os ora recorridos, somente se portaram no sentido de retomar suas posições, ao passo que o piloto do carro #51 as estava claramente devolvendo, inclusive, dos vídeos de sua *on board* é possível verificar que o Piloto Atila pisou no freio variadas vezes durante os momentos em que descreve ter sido ultrapassado e, ainda, resta claro que o mesmo deixou de retornar a fila em sua posição (“que julgava correta”) o que teve chances e não o fez. O que faz concluir que sua conduta é que foi equivocada e não a dos recorridos.

Motivo este, que leva à conclusão de que as punições discutidas nestes autos não possuem fundamento e, por isso, são nulas de pleno direito, o que declaro deste já.

DISPOSITIVO

Expositis, com todas as vênias possíveis, **NEGO PROVIMENTO** ao recurso aviado pela D. Procuradoria, vez que não verificada infração dos pilotos Recorridos e demais pilotos que realizaram retomada de posição, visto que somente tiveram suas posições devolvidas, não se tratando, portanto, de ultrapassagem em regime de *safety car*/bandeira amarela.

Quanto à atitude do piloto do carro #51, não pode este tribunal se manifestar, pois não aviado nenhum recurso no sentido de se discutir possibilidade de punição do mesmo, portanto, declaro preclusa qualquer discussão quanto à eventual



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

possibilidade e punição do mesmo.

Por fim, quanto à mencionada violação do princípio da isonomia frente aos demais pilotos, tendo em vista que o princípio da verdade real é o que se busca nos processos, bem como, que haveria, de fato, uma violação do princípio da isonomia frente aos demais pilotos, se mantida a decisão tal como a exarada na instância anterior, e em atenção ao princípio do *fair play*, entendo pertinente estender esta decisão – que possui objetivo reconhecer como nulas as decisões dos comissários desportivos, quanto aos pilotos recorridos –, também, aos pilotos dos carros #30, #00, #05, #21 e #08.

No que se refere ao reconhecimento de nulidade do ato administrativo e possibilidade de extensão dos efeitos desta decisão, a doutrina classifica, que quando da declaração de nulidade, atribui-se a este ato o efeito *ex tunc*, por isso, ao ser declarada a nulidade de referidas punições, tem-se, no mundo jurídico, que nunca tenham surtido efeitos, pois nulas desde o seu nascedouro, senão vejamos:

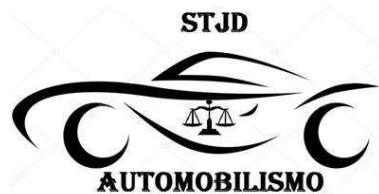
Segundo Celso Antônio Bandeira de Mello¹: “Os efeitos da invalidação do ato administrativo implicam diretamente no ato viciado, inúmeras vezes atingindo-o desde seu início, portanto retroagindo. Ou seja, a anulação, com frequência, opera efeitos *ex tunc*, isto é, a anulação produz efeitos retroativos até a data de edição do ato administrativo.”.

De outra banda lado, parte da doutrina entende que o vício acarreta sempre a nulidade do ato. Está é a posição de Hely Lopes Meirelles²: , por exemplo. Para Hely Lopes não existem atos administrativos anuláveis, “pela impossibilidade de preponderar o interesse privado sobre atos ilegais, ainda que assim desejem as partes, porque a isto se opõe a exigência da legalidade administrativa. Daí a impossibilidade jurídica de convalidar-se o ato considerado anulável que não passa de um ato originariamente nulo”.

Desta forma, como não reconhecido como válido o ato que ensejou na punição dos pilotos acima apontados, possível a extensão dos efeitos dessa decisão a

¹ DE MELLO, Bandeira Celso Antonio. Curso de Direito Administrativo. 32ª Edição, Ed. Saraiva, São Paulo, 2015.

² MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 30ª Edição. Ed. Malheiros, São Paulo, 2005.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

todos os prejudicados, por se tratar de matéria única e exclusiva de justiça!

É como voto.

RIO DE JANEIRO, 22 DE JULHO DE 2021.

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