

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo nº 23/2018-CD

RECURSO VOLUNTÁRIO

RELATOR : AUDITOR MARCELO COELHO DE SOUZA

RECORRENTES: LUCAS ANDREI NARDY TEIXEIRA e RAFAEL LEANDRO PEREIRA DIAS

RECORRIDA: Comissários Desportivos do 26º Campeonato Rally dos Sertões 2018 e Dunas Race Promoções – Rally dos Sertões

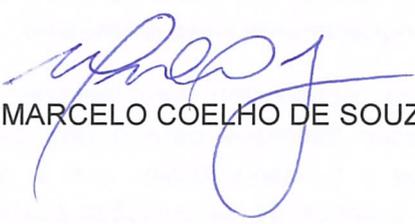
EMENTA

RECURSO – DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS – PENALIDADE DE DESCLASSIFICAÇÃO – UTILIZAÇÃO DE FIBRA DE KEVLER – CARROCERIA – VIOLAÇÃO DO REGULAMENTO DA CATEGORIA - ARTIGO 5.10 – VISTORIA PRÉVIA – ARTIGO 130, VII DO CDA - *SUPRESSIO* NÃO CARACTERIZADA – ALTERAÇÃO REGULAMENTAR POSTERIOR – CONFIRMAÇÃO DA TESE - RECURSO NEGADO POR UNANIMIDADE

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Auditores da Comissão Disciplinar do S.T.J.D, na conformidade dos votos e das gravações constantes dos autos, por unanimidade de votos, conhecer do Recurso e lhe negar provimento, mantendo na íntegra a decisão dos Comissários Desportivos.

Rio de Janeiro (RJ), 22 de outubro de 2018. (data do julgamento)


AUDITOR - MARCELO COELHO DE SOUZA

Processo nº 23/2018-CD

Recorrente: LUCAS ANDREI NARDY TEIXEIRA e RAFAEL LEANDRO PEREIRA DIAS

Recorrida: Comissários Desportivos do 26º Campeonato Rally dos Sertões 2018 e Dunas Race Promoções – Rally dos Sertões

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário apresentado pelos concorrentes Lucas Teixeira e Rafael Dias (carro #356) em face da decisão dos Comissários Desportivos do 26º Campeonato Rally dos Sertões 2018 e de Dunas Race Promoções – Rally dos Sertões, por lhes ter sido aplicada a penalidade de desclassificação da prova em razão do veículo de competição estar com peças proibidas representadas pelo chapão de kevlar, contrariando o Regulamento Técnico em seu artigo 5.10, sendo-lhes aplicada a penalidade com fundamento nos artigos 130, VII, 140 e 140.3 do CDA.

Conforme verifica-se dos autos, após ser apresentada Reclamação pelos concorrentes do carro #335 de irregularidade no carro dos Recorrentes foi realizada a competente vistoria e constatado que o veículo se encontrava em desacordo com o que prevê o artigo 5.10 do Regulamento, sendo-lhes aplicada a penalidade de desclassificação.

Os Recorrentes apresentaram o competente recurso voluntário alegando, em síntese, que a punição não lhes poderia ser aplicada considerando que o veículo foi inspecionado e aprovado previamente através de regular vistoria, sendo considerado apto a participar da prova, razão pela qual deve ser aplicado o instituto da *'supressio'*; que a parte do carro na qual se encontrava o material não se caracteriza como carroceria e não há a citada irregularidade; que não fora observado o princípio do *'in dubio pro reo'* considerando que havia dúvida quanto a presença do citado material devendo ser aplicado o princípio da presunção de inocência; e, que deverá ser determinado que o piloto que apresentou a denúncia devolva o valor da taxa para que não se caracterize o enriquecimento ilícito do mesmo.

A D.Procuradoria apresentou seu parecer refutando as alegações dos Recorrentes com especial destaque para o fato das punições aplicadas estarem devidamente justificadas e fundamentadas; que a vistoria prévia não exclui novas vistorias e não impede a aplicação de punições posteriores; que os Recorrentes não lograram demonstrar que a decisão dos Comissários estaria equivocada, razão pela qual opinam pela manutenção na íntegra da decisão dos Comissários Desportivos.

Considerando as questões debatidas nos autos e a sua especificidade, este Relator determinou fossem intimados a comparecer à sessão, para oitiva como



testemunhas, os Comissários Desportivos Fernando Gonzalez e Fernando Leal, os quais prestaram depoimento na sessão de julgamento. Também foram ouvidos o Sr. Haroldo Scipião, Presidente da Comissão Nacional de Rally e, por solicitação dos Recorrentes, foi realizada a oitiva do Piloto João Victor Ribeiro, que tinha apresentado a Reclamação quanto a utilização de material irregular pelos Recorrentes.

Foi apresentada petição pelos Recorridos às fls. 66/72, demonstrando que foi realizada alteração no Regulamento Técnico, especificamente no item referente à Carroceria, passando a ser permitida a utilização de Kevlar em alguns itens específicos do carro, inclusive o chapão inferior.

Este é o Relatório.

VOTO

A primeira questão a ser enfrentada para o julgamento do feito é a alegada impossibilidade de ser aplicada a punição aos Recorrentes em virtude de ter sido realizada uma vistoria no carro previamente ao início da prova, momento em que o carro teria sido aprovado e considerado apto à participação no Campeonato, bem como se a realização dessa vistoria seria suficiente para ensejar a impossibilidade de qualquer comportamento em sentido diverso.

Pois bem, no caso específico uma simples análise do quanto determina o artigo 130, VII do CDA coloca por terra toda a tese dos Recorrentes, eis que prevê, de forma clara, que a realização de *“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”*.

Portanto, a alegação de terem sido considerados aptos a participar do Campeonato na vistoria prévia realizada, que não encontrou irregularidades e, por tal fato, não seria possível uma nova verificação de irregularidade, torna-se totalmente inócua frente a previsão expressa de nosso Código Desportivo do Automobilismo que enfrenta de forma direta o caso dos autos, dando uma solução clara que não permite o acolhimento da tese dos Recorrentes.

Certo é que a previsão do CDA é de tal forma clara que se admitir que a vistoria prévia poderia gerar uma expectativa legítima de que não existiria mais eventuais verificações seria o mesmo que concordar que os competidores poderiam participar do Campeonato sem conhecer os ditames de nosso diploma maior do automobilismo, pois só isso poderia justificar a criação de expectativas diferentes da realidade dos fatos.

Superada tal alegação, devemos nos ater a outra questão de fundamental relevância para a definição da controvérsia, que é a caracterização ou não de violação ao artigo 5.10 do Regulamento Técnico, o qual prevê especificamente as regras para a Categoria PRÓ BRASIL, tendo referido contemplado as regras específicas para a Carroceria, vejamos:



“5.10 – Carroceria

É proibido o uso de peças em fibra de carbono ou kevlar.

São livres apenas os itens 3.2.1.b (altura da carroceria), 3.2.2 (projeção), do Art. 285 do Anexo “J” ao CDI / FIA ano 2011, publicado em 11/11/2010.”

Considerando a literalidade do dispositivo acima transcrito, fica claro que o uso de peças em fibra de carbono ou kevlar é expressamente proibido para a Carroceria.

Portanto, para o melhor deslinde do feito interessa entender a definição do que seria a ‘carroceria’ contida no item 5.10 e se as peças que foram localizadas no carro dos Recorrentes, de fibra de kevlar, faziam parte da carroceria.

Antes disso, é de curial importância ter em mente a situação em que o veículo foi encontrado para a inspeção, conforme pode se aferir do laudo técnico de fls. 42/43, que foi utilizado como suporte para decisão dos Comissários:

“Carro 356: Não foi encontrado apoio de pé no momento da inspeção. No momento em que os Comissários Técnicos vistoriaram o veículo, as peças se encontravam desmontadas, e foram apresentadas pela equipe como sendo as peças que foram usadas neste dia [...] As partes laterais e traseira eram de material composto, sendo encontrados indícios de uso de fibra kevlar na camada inferior. Uma amostra do assoalho lateral direito foi coletada, para a realização de um teste de delaminação. Ao fletir a amostra, houve delaminação da fibra de vidro, no entanto parte do material não se quebrou, soltando apenas a resina. Este comportamento do material quando submetido à flexão é típico de fibra de kevlar” (grifos nossos)

Assim, segundo o laudo técnico utilizado como suporte para a decisão dos Comissários Técnicos está clara a presença de fibra de kevlar, fato este que não foi negado pelos Recorrentes, que argumentam em seu Recurso que as partes em que se encontravam referidas peças não se caracterizam como carroceria e, portanto, não estaria configurada qualquer infração ao Regulamento.

Portanto, o ponto fulcral da questão reside em se aferir se as peças em questão pertencem ou não à carroceria, para fins de enquadramento na previsão contida no Regulamento Técnico da categoria.

Conforme se verifica do laudo técnico de fls. 42/43 os Comissários Técnicos assim se posicionaram quanto a questão:

“Segundo o item 2.5.2 do Anexo J, artigo 281, de 11/11/2010, é considerado item de carroceria aquele que estiver suspenso em contato com a corrente de ar. Desta forma, o assoalho deve ser considerado item de carroceria”

Portanto, segundo a interpretação dos Comissários Técnicos a carroceria contempla todos os itens que estiverem suspensos e em contato com a corrente de ar, sendo esta a fundamentação para a aplicação da penalidade.

Por outro lado, sustentam os Recorrentes que as peças analisadas se destinavam tão somente à proteção inferior do veículo e não são caracterizadas como carroceria em nenhum documento e definições encontradas publicamente, trazendo transcrições de dicionário e de Wikipédia.

Destaca-se, das razões de recurso, a parte em que os Recorrentes alegam que as peças tidas como irregulares *“eram peças de PROTEÇÃO INFERIOR do veículo, que em um veículo de competição cross country não auferem qualquer benefício em seu desempenho, mas tão somente protegem as peças mecânicas de transmissão e suspensão no veículo, bem como os pneus sobressalentes na parte traseira, afim de não sofrerem quebra no contato com pedras. Em tempo algum alteram ou majoram a aerodinâmica ou performance do veículo”*. Em síntese, entendem os Recorrentes que por se tratarem de peças de proteção e por supostamente não trazerem qualquer vantagem, não poderiam ser caracterizadas como carroceria.

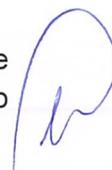
Pois bem, uma pesquisa em outros dicionários (p.ex. *Dicionários On Line de Português*) nos permite ver outras definições que englobam, como carroceria, as peças presas ao carro destinadas à proteção, exatamente como são as peças definidas pelos Recorrentes, o que demonstra não serem essas as melhores fontes para a definição da controvérsia.

Os depoimentos prestados por especialistas demonstraram que as peças em questão são mais leves e mais resistentes que as demais utilizadas com a mesma finalidade, o que foi reconhecido pelos próprios Recorrentes nas razões de recurso. Certo é que tal fato já representaria vantagem sobre os demais competidores que estejam em consonância com o Regulamento e não se utilizem da fibra de kevler na carroceria.

É de se destacar, inclusive, que os Recorrentes solicitaram o depoimento do piloto João Victor Ribeiro, que fora o autor da Reclamação que os levou à punição, tendo o mesmo em seu depoimento justificado ter sido essa potencial vantagem dos Recorrentes em utilizarem-se de kevler na carroceria que foi notada durante a pesagem da etapa anterior, o que lhe causou indignação e motivou a Reclamação, por ser conhecedor e respeitador do Regulamento e entender que tal utilização representaria vantagem aos Recorrentes.

A petição de fls. 55/72, demonstrando a posterior alteração do Regulamento especificamente no item 5.10, que se refere à carroceria, somente vem reforçar o acerto da tese empregada pelos Comissários Desportivos, eis que a utilização da fibra de kevler, inclusive no chapão inferior, somente passa a ser permitida 30 (trinta) dias após a publicação do referido Adendo, que se deu em 09 de outubro de 2018. Portanto, claro está que não era a sua utilização permitida a época dos fatos.

Fosse a utilização da fibra de kevler permitida na época dos fatos, conforme pretendem fazer crer os Recorrentes, não seria necessária qualquer alteração no



Regulamento para trazer tal autorização, o que só confirma e reforça o acerto da decisão.

Ainda, não restou demonstrada a existência de dúvidas quanto ao fato em si como também não foram apresentadas razões pelas quais deveriam ser-lhes aplicado o instituto de direito penal "*in dubio pro reo*", razões que são suficientes para o não acolhimento da tese.

Finalmente, no tocante ao ressarcimento das custas e taxas, mesmo restando demonstrando que é o caso de não acolhimento do Recurso é importante deixar claro que a Justiça Desportiva não está investida de jurisdição para apreciar o pleito relacionado a se evitar enriquecimento ilícito daqueles que realizaram a Reclamação, que sequer são partes neste processo.

Diante de todo o acima exposto e com base no que consta dos autos e das provas produzidas, conheço do Recurso e voto para que lhe seja negado provimento, mantendo-se integralmente a penalidade aplicada aos Recorrentes.

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Auditores da Comissão Disciplinar do S.T.J.D, na conformidade dos votos e das gravações constantes dos autos, por unanimidade de votos, conhecer do Recurso e negar dar-lhe provimento, mantendo-se integralmente a penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos.

Rio de Janeiro (RJ), 22 de outubro de 2018


AUDITOR - MARCELO COELHO DE SOUZA

Relator