



**JUSTIÇA DESPORTIVA
SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
COMISSÃO DISCIPLINAR**

PROCESSO Nº 05/2015-CD

RECORRENTES: RICARDO MAURÍCIO E MAX WILSON

**RECORRIDOS: CBA – COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 2ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2015**

AUDITOR RELATOR: EDUARDO RODRIGUES JUNIOR

EMENTA

**Ementa: Recurso contra punição aplicada pelo
Comissariado da Prova. Troca de Pneus
durante o regime de Parque Fechado. Conduta
transgressora ao artigo 21.10 do Regulamento
Desportivo do Campeonato Brasileiro de Stock
Car 2015. Por inteligência dos artigos 58 e 58-
B do CBJD, é ônus do recorrente demonstrar o
desacerto da decisão do Comissariado. Prova
produzida insuficiente para desconstituir a
presunção de legitimidade dos atos e
documentos das autoridades desportivas.
Decisão proferida em caso similar que não se
presta a modificar a decisão do Comissariado
Desportivo. Desprovimento do Recurso.**



ACÓRDÃO

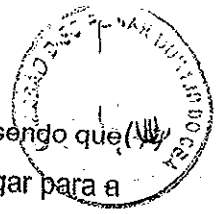
Vistos, relatados e discutidos os autos do Processo nº 05/2015-CD, **acordam** os Auditores que integram esta Colenda Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo por UNANIMIDADE em conhecer da denúncia e para NEGAR provimento, nos termos do voto do RELATOR.

RELATÓRIO

Cuida-se de recurso desafiando as decisões proferidas pelo Comissariado Desportivo da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015, no sentido de manter a penalidade de exclusão aplicada aos Recorrentes pelos Comissários Técnicos na 1ª bateria da etapa em questão, em virtude de terem os mesmos trocado os pneus de seus carros durante o regime de parque fechado, sem que tivessem autorização para assim proceder.

Sustentam os Recorrentes, em apertada síntese, que:

- (i) A troca de pneus molhado para secos levada a efeito pelos Recorrentes estaria autorizada pelo Regulamento Específico da categoria, notadamente por seu artigo 21.10, item 03, posto que é autorizado a troca de pneus em caso de mudança climática havida na prova;
- (ii) O artigo 21.10 não requer autorização prévia do Diretor de Provas, para que haja mudança do pneu do carro, eis que a autorização do Diretor de Prova somente se faria necessária no caso de mudança de pneus secos para molhados, em virtude de mudança nas condições climáticas, na forma do artigo 21.12, sendo esta norma específica não aplicável ao caso concreto;
- (iii) Apenas os carros que permanecerem na pista encontram-se em regime de parque fechado, sendo que os demais veículo conduzidos



para os boxes podem ser objeto de intervenção pela equipe, sendo que é em decorrência disto que são os mesmos compelidos a largar para a 2ª bateria diretamente dos boxes, perdendo as posições obtidas na 1ª Bateria;

- (iv) Não perceberam os Recorrentes qualquer benefício com a troca de pneus;
- (v) A penalidade de exclusão deve ser aplicada para a 2ª Bateria e não para a 1ª Bateria, posto que a troca de pneus produziu efeitos apenas na 2ª Bateria;
- (vi) Em episódio havido na 8ª Etapa do Campeonato de 2014, o piloto Thiago Camillo, por ter realizado reparos em seu veículo na pista (parque fechado), no intervalo entre as 1ª e 2ª Etapas, foi penalizado apenas na 2ª Etapa, sendo que tal fato caracteriza tratamento não isonômico conferido pelos Comissários Desportivos à pilotos de uma mesma competição;
- (vii) Em sendo mantida a penalidade para a 1ª Bateria, que seja a mesma substituída para pena de advertência.

Diante de todo o exposto, requerem os Recorrentes o provimento de seu recurso para que seja: (i) anuladas as suas respectivas penalidades; ou, (ii) aplicadas as penalidades de exclusão na 2ª bateria da etapa em voga; ou, (iii) substituídas as penas de exclusão pelas de advertência.

Por derradeiro, protestaram os Recorrentes pela produção de todos os meios de provas admitidas em Direito.

Foi concedido efeito suspensivo ao recurso *ex vi* artigo 147-A, do CBJD.



A I. Procuradoria de Justiça apresentou a sua competente manifestação, no sentido de que seja provido parcialmente o recurso dos ora

Recorrentes, para que a penalidade aplicada aos Recorrentes seja transferida da 1ª Bateria para a 2ª Bateria da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015.



É o relatório.

VOTO

De acordo com o que é possível verificar nos presentes autos, os Recorrentes foram punidos com a pena de exclusão da 1ª Bateria da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015, em virtude de terem trocado os pneus de seus carros durante o regime de parque fechado, sendo que assim procederam sem a prévia e necessária autorização.

Diante disto, pretendem os Recorrentes, mediante a interposição do presente recurso, cassar a penalidade que fora imposta aos mesmos, sob o argumento de que o Comissariado Desportivo não teria aplicado corretamente os artigos contemplados no Regulamento Específico do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015.

Como é cediço, e já foi aventado nesta Comissão Disciplinar em inúmeras oportunidades, o artigo 58¹, do CBJD, confere às informações prestadas pelos Comissários Desportivos presunção relativa de veracidade, dispondo o artigo 58-B e seu parágrafo único², que as decisões disciplinares adotadas pelo Comissariado durante a disputa são definitivas, somente podendo ser revistas em caso de notório equívoco.

¹ Art. 58. A súmula, o relatório e as demais informações prestadas pelos membros da equipe de arbitragem, bem como as informações prestadas pelos representantes da entidade desportiva, ou por quem lhes faça as vezes, gozarão da presunção relativa de veracidade. (Redação dada pela Resolução CNE nº 29 de 2009).

² Art. 58-B. As decisões disciplinares tomadas pela equipe de arbitragem durante a disputa de partidas, provas ou equivalentes são definitivas, não sendo passíveis de modificação pelos órgãos judicantes da Justiça Desportiva. (Inclusão dada pela Resolução CNE nº 29 de 2009).

Parágrafo Único. Em caso de infrações graves que tenham escapado à atenção da equipe de arbitragem, ou em caso de notório equívoco na aplicação das decisões disciplinares, os órgãos judicantes poderão, excepcionalmente, apenar infrações ocorridas na disputa de partidas, provas ou equivalentes. (Inclusão dada pela Resolução CNE nº 29 de 2009)



Evidente, consoante também já muito mencionado por esta Comissão Disciplinar em outros julgamentos, que não se está sustentando que as Decisões e atos dos Comissários Desportivos são imutáveis, ou que não possa este Tribunal revisá-las. Esta, na verdade, é uma de suas principais funções.

Apenas se quer demonstrar, que a questão é de ônus probatório.

Aplicada a penalidade em face dos Recorrentes, caberá aos mesmos o ônus de demonstrar a este Tribunal, que a decisão alvejada é notoriamente equivocada, manifestamente dissonante com as normas regulamentares ou com a realidade da competição.

Diante destes esclarecimentos prefaciais, necessário se faz verificar, no caso concreto, se os permissivos legais estampados no Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015, foram devidamente observados, bem como corretamente aplicados pelos Comissários Técnicos e Desportivos.

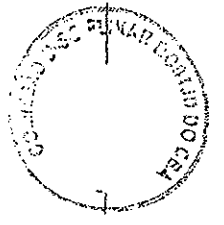
Alegam os Recorrentes que a conduta adotada pelos mesmos estaria em harmonia com o prelecionado no artigo 21.10 do Regulamento Desportivo da categoria, posto que o mesmo autoriza os pilotos a trocarem os pneus dos seus carros, independentemente da prévia autorização, na hipótese de mudança climática. Esta é a grafia do artigo 21.10 em comento:

"Final da 1ª bateria e Intervalo entre as baterias

O final da 1ª bateria será definido pelo apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização do Diretor de Prova (PSDP), ou como define o CDA.

Será formado o Pódio da 1ª bateria com os 3 primeiros colocados e o chefe da equipe vencedora logo após a bandeirada.

21.10 Procedimentos após o final da 1ª bateria:



- Os carros não serão resgatados da Pista para os boxes. Os carros com problemas na 1ª bateria que ficaram na pista, permanecerão na Pista em local seguro até o final da 2ª bateria.
- É proibido o reabastecimento.
- É proibida a troca de pneus, salvo pela alteração da condição climática ou por um furo constatado pelo Comissário Técnico.
- Os carros deverão parar no grid de largada, em regime de parque fechado, para o seu reposicionamento. Caso algum piloto opte por entrar no box após a bandeirada final deverá largar do box.
- Os carros deverão permanecer em Parque fechado na pista, sendo permitida somente a calibragem dos pneus, ajuste na asa, 'gruney', leitura do sistema de aquisição 'PI' e fixações de componentes soltos. Qualquer manutenção, além das descritas acima, deverá ser autorizada pelo Comissário Técnico e realizada no Box. O carro que for para o box largará do box para a 2ª bateria.
- Fica a critério dos comissários qualquer verificação nos carros."

Contudo, com todas as vênias aos Recorrentes e à Defesa, é de se consignar não merece ser provido o presente recurso.

Nota-se, pela leitura do artigo 21.10 acima, notadamente do seu item 04, que quando do término da 1ª Bateria todos os carros devem "parar no grid de largada, em regime de parque fechado". Caso algum dos pilotos opte por entrar nos boxes, assim poderá proceder, mas não é indicado pelo referido item 04, que o piloto deixará de se encontrar em regime de parque fechado por ter ido aos boxes.

Ademais, o item 05 do mesmo artigo 21.10, também é categórico ao afirmar que os carros ficarão em regime de parque fechado em pista, sendo admitidos, nesta oportunidade, tão somente a realização de determinados e certos ajustes nos carros, dentre os quais não é incluída a troca de pneus.



Fato é, que quaisquer outros ajustes que não os relacionados no item 04 supra, inclusive troca de pneus, por pressuposto, devem ser previamente autorizados, bem como devem ser realizados nos boxes, local em que deverão os pilotos largar na próxima 2ª bateria.

Destarte, nota-se que a regra geral é que todos os carros permaneçam em regime de parque fechado em pista após o término da 1ª Bateria, sendo, por conseguinte, absolutamente proibida, salvo autorização expressa, qualquer intervenção nos carros, inclusive a troca de pneus, com exceção daquelas relacionadas no item 05 (calibragem dos pneus, ajuste na asa, "gruney", leitura do sistema de aquisição "PI" e fixações de componentes soltos).

Frise-se, que a regra acima prestigia o próprio artigo 127.1 do CDA de 2015, que preconiza que após o termino da prova, os carros deverão se dirigir ao parque fechado, *sic*:

"127.1 – Após o recebimento da bandeira de chegada, os veículos deverão ser conduzidos ao parque fechado."

De outro lado, quanto ao item 03 do artigo 21.10 acima, que supostamente admite a troca de pneus em hipótese de alteração climática, tem-se que o mesmo não socorre a pretensão dos Recorrentes, posto que a sua análise deve ser levada a efeito em conjunto com os demais itens trazidos pelo artigo 21.10, e não de forma isolada.

E assim tanto o é, porque se analisarmos o item 03 em questão isoladamente, não seria possível identificar, por exemplo, se a troca de pneus deveria ser realizada na pista ou nos boxes, posto que não é definido neste item o local em que deveriam os pneus ser trocados.

Note-se, inclusive, que o próprio piloto interpretou os itens do sobredito artigo 20.10 de forma conjunta, posto que se abeberou da faculdade de ir aos boxes previstas no item 04, para substituir os pneus na forma supostamente autorizada pelo item 03.



Contudo, deveria o piloto ter atentado para o texto integral inserto nos itens 04 e 05, que assinalam que os carros, após o término da 1ª bateria, devem permanecer em regime de parque fechado, ou seja, não podem ser objeto de intervenções, salvo as hipóteses excepcionadas no item 05.

Desta maneira, e ao contrário do que apresenta em suas razões de recurso, não é conferida aos Recorrentes ou qualquer outro piloto pelo Regulamento Desportivo de 2015, a faculdade de, unilateral e isoladamente, decidir se devem ou não trocar os pneus dos carros, em decorrência da análise subjetiva das condições climáticas da prova.

Sem prejuízo ao acima exposto, ainda é certo que os Comissários Desportivos afirmaram em sua decisão ora vergastada, que sequer houve alteração climática entre as baterias da prova em questão, o que traz por terra a alegação dos Recorrentes de que trocaram os pneus dos seus carros em virtude de questões climáticas, senão vejamos:

"Derradeiramente, importante esclarecer que sequer houve a mudança climática durante o referido intervalo, eis que a 1ª bateria terminou com pista seca, e a segunda bateria iniciou com a mesma condição até o final".

E mais, verifica-se no próprio recurso apresentado pelos Recorrentes, notadamente em seu item 25, que os mesmos foram os únicos pilotos a trocarem os pneus dos seus carros no período compreendido entre o término das 1ª e 2ª Baterias, da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2015.

De outra banda, merece destaque, ainda, o que prevê o artigo 21.15 do vigente Regulamento Desportivo da competição, posto que o mesmo corrobora a leitura da norma realizada por este julgador, no sentido de que não é autorizada a troca de pneus após o término da 1ª Bateria, haja vista que regula como será realizada a troca de pneus no início da 2ª Bateria, senão vejamos:



"21.15 O abastecimento e a troca de pneus durante a 2ª Bateria somente serão admitidos após o carro passar uma vez pelo PSDP na pista, independentemente se o Piloto largar da pista ou largar do box. Caso ocorra abastecimento ou a troca de pneus antes deste momento, sem autorização, o carro será excluído das duas baterias."

Ora, se fosse autorizada a troca de pneus de forma discricionária pelos pilotos nos boxes logo após o término da 1ª Bateria, não haveria sentido a previsão contida no artigo 21.5, posto que todos os pilotos trocariam os seus pneus antes mesmo de se iniciar a 2ª Bateria, não tendo que aguardar o implemento da condição elencada no referido artigo.

E mais, o próprio artigo 21.12, apesar de se tratar de questão específica e ao meu entender não ser aplicável neste feito, haja vista se referir a troca de pneus de pista seca para de pista molhada, determina que a mudança climática deva ser reconhecida pelo Diretor de Prova.

Destarte, não haveria sentido para que o inverso, ou seja, a troca de pneus da pista molhada para seca pudesse ser efetivada a critério dos pilotos, até porque a troca dos pneus nestas condições oferece grave risco, posto que é sabido que a troca prematura dos pneus de pista molhada para seca pode resultar em grave acidente na prova.

Diante disto, resta demonstrada que a conduta adotada pelos Recorrentes violou os dispositivos acima indicados do Regulamento Desportivo do Campeonato da Stock Car 2015.

De outro lado, quanto ao pedido de transferência dos efeitos da penalidade aplicada aos Recorrentes da 1ª Bateria para a 2ª Bateria, tenho que melhor sorte não assiste os pilotos.

Isto porque, o artigo 30 do Regulamento Desportivo da categoria é claro ao assinalar que:

"30. PENALIZAÇÕES



Na vistoria técnica realizada imediatamente após a classificação, a prova ou baterias, caso seja constatada alguma irregularidade técnica em algum carro, contrariando o Regulamento Técnico, o Piloto/Equipe será desclassificado.[...]

*O Piloto e Equipe punidos com desclassificação, perderão o direito à toda premiação que lhes couberem pela colocação alcançada **no final** das provas."*

- Grifos não constantes do texto original -

Ademais, o artigo 23.1 do mesmo Regulamento Desportivo preconiza que:

"Caso um Piloto/equipe venha a retirar seu carro do Parque Fechado, antes do tempo determinado, será desclassificado, e perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova."

No caso concreto, pela leitura de qualquer um dos artigos acima, é possível verificar que os Comissários Desportivos andaram bem, posto que aplicaram a penalidade na prova em que foi verificada a infração.

O próprio artigo 30.1 prevê, por exemplo, que na hipótese de incidente envolvendo dois ou mais carros **e que não for possível** aplicar a penalidade durante o transcorrer da prova ou bateria, as punições serão aplicadas ao(s) infrator(es) após na próxima prova ou bateria do campeonato em que o(s) mesmo(s) venha(m) participar.

Ou seja, a penalidade somente seria aplicada na próxima prova ou bateria do campeonato em que os infratores viessem a participar, na hipótese excepcional de não ser possível aplicar a mesma durante o transcorrer da prova ou bateria em que ocorreu a infração, o que não é o caso.

Ressalte-se, por oportuno, e apenas para que sejam afastadas quaisquer dúvidas, que a denominação da penalidade aplicada aos Recorrentes pelos Comissários Desportivos, a saber, "exclusão", em nada



prejudica os Recorrentes, posto que apesar de se tratar de hipótese de "desclassificação", os efeitos produzidos pela penalidade foram os mesmos, pouco importando, desta forma, o *nomen iuris* utilizado.

Diante disto, por ter sido realizada a troca de pneus durante o parque fechado da 1ª Bateria, ou seja, antes de começar a 2ª Bateria, corretos estão os Comissários Desportivos em aplicar as penalidades em face dos pilotos na 1ª Bateria.

Ademais, também entendo como justa, adequada e jurídica a penalidade aplicada em face dos Recorrentes pelos Comissários Técnicos e Desportivos, posto que além de não se apresentar excessiva, apenas deu cumprimento ao Regulamento Desportivo da categoria, razão pela qual não deve ser a penalidade aplicada substituída por qualquer outra.

Por derradeiro, os Recorrentes sustentam em sua defesa que na 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car de 2014, o piloto Thiago Camillo teria realizado ajustes em seu carro durante o regime de parque fechado, eis que se encontrava na pista, sendo que a penalidade aplicada ao mesmo pelos Comissários Técnicos produziu efeitos apenas na 2ª Bateria da etapa em questão.

Diante disto, teria sido aplicado tratamento não isonômico pelos Comissários Técnicos/Desportivos aos Recorrentes, posto que em face dos mesmos a penalidade fora aplicada na 1ª Bateria e não 2ª Bateria da etapa.

Todavia, apesar de a alegação dos patronos dos Recorrentes demonstrar a dedicação e esforço técnico empregado pelos mesmos neste feito, objetivando defender os interesses dos Recorrentes, entendo que a tese aventada não deve ser acolhida.

Isto porque, como já mencionado em julgamentos passados, esta Comissão Disciplinar integra o STJD da Confederação Brasileira de Automobilismo, sendo este um tribunal administrativo. Assim, seu ramo é o direito administrativo, sendo o seu *mister* o de fazer o controle de legalidade no interesse da preservação do Desporto Automobilístico nacional.



E como é cediço, o primeiro e mais importante princípio informativo do direito administrativo é o da legalidade. À administração não é dado proceder sem amparo legal.

Desta forma, analisando os permissivos legais aplicáveis ao caso concreto entendo, como sustentado acima, que a penalidade aplicada em face dos Recorrentes deve produzir efeitos na 1ª Bateria, e não na 2ª Bateria.

Destaco, ainda, entender não ser autorizado a esta Comissão Disciplinar, em virtude de uma decisão prolatada no passado pelos Comissários Técnicos e Desportivos proferir, no caso concreto, decisão que contraria claríssima norma contida nos regulamentos do Campeonato Brasileiro de Stock Car de 2015.

E mais, mesmo que se admitisse que no passado fora aplicada penalidade de maneira diversa da que a ora foi aplicada aos Recorrentes, tal fato não importaria em considerar incorretas as decisões dos Comissários Técnicos e Desportivos que são objeto do presente recurso.

Por derradeiro, tenho que os Comissários Desportivos e Técnicos, apesar de terem que observar e eventualmente cumprir as decisões proferidas por este STJD em determinados casos concretos, não estão vinculados às decisões proferidas por este STJD quando do advento de novos casos concretos, posto que os julgamentos aqui proferidos carecem de força vinculante.

Na verdade, os Comissários Desportivos e Técnicos, em se deparando com hipótese de transgressões às regras do desporto automobilístico, têm a total e integral liberdade e discricionariedade para valorar livremente os fatos e as provas existentes, aplicando as penalidades que julgarem oportunas, justas e adequadas.

Caberá a este STJD, quando provocado, analisar e eventualmente modificar as decisões prolatadas pelos referidos Comissários, na hipótese de incidência dos mesmos em notório equívoco, ou procederem de forma manifestamente dissonante com as normas



regulamentares ou com a realidade da competição, como mencionado no início deste voto.

Friso, em todo caso, ser legítimo e em muitos casos inclusive indicado, que tanto este STJD, quanto os Comissários Desportivos e Técnicos, revejam as suas respectivas posições quando restarem convencidos que assim devem proceder, da mesmíssima forma como ocorre com a própria jurisprudência pátria.

Por mais estas razões, não se sustentam os fundamentos recursais.

Pelo exposto é que voto no sentido de negar provimento ao recurso.

Rio de Janeiro, 14 de maio de 2015

EDUARDO RODRIGUES JUNIOR
AUDITOR RELATOR