



JUSTIÇA DESPORTIVA  
SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA  
COMISSÃO DISCIPLINAR

**PROCESSO nº 13/2014 - CD**

**Recorrente: Olin Vieira Galli**

**Recorrido: C.B.A - Comissários Desportivos da 2ª Fase do 49º  
Campeonato Brasileiro de Kart - 2014**

**EMENTA**

Recurso contra decisão de desclassificação. Obrigatoriedade de gravação do número de homologação em parte metálica da carenagem, de acordo com o vigente Regulamento para Homologação de Componentes para Kart. Inobservância de regra clara. Adesivo que não substitui a gravação determinada. Considerando que o regulamento nacional de kart de 2014 sugere a sanção de desclassificação para quem não atende especificações técnicas da categoria. Considerando que o Piloto admite que não promoveu a gravação do número de homologação da CBA na parte metálica da carenagem do seu kart, é improcedente seu recurso. O costume, notadamente o *contra legem* e a praxe administrativa não são fontes do direito administrativo que se orienta pelo princípio da legalidade. Impossibilidade de se referendar eventuais práticas evidentemente contrárias às normas positivadas. Por inteligência dos artigos 58 do CBJD, é ônus do recorrente demonstrar o desacerto da decisão do Comissariado. Conclusão do Comissariado Desportivo escorada em parecer dos Comissários Técnicos. Recurso ao qual se nega provimento.

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos os autos do Processo nº 13/2014-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 do recurso para lhe negar provimento, nos termos do voto do Relator.

### RELATÓRIO

Trata-se o presente feito de Recurso interposto pelo piloto Olin Vieira Galli, em face da r. decisão prolatada pelos Comissários Desportivos que, escorados em “Informe Técnico” de lavra dos Comissários Técnicos (fls. 84/85), desclassificaram o ora Recorrente da 2ª Fase do 49º Campeonato Brasileiro de Kart de 2014.

No “Informe Técnico” supramencionado, que foi levado em consideração pelos Comissários Desportivos quando da prolação de sua r. decisão, foi assentado que:

*“Em atenção à reclamação técnica formulada pelo piloto do Kart 13 contra o Kart 04, constatamos que procede a reclamação, pois na ficha de homologação de carenagens as marcações deverão estar permanentemente visíveis, e não serem removidas sob qualquer circunstância.*

*Constatamos que as identificações das ferragens são coladas e de fácil remoção, conforme fotos.”*

O Recorrente, por seu turno, entende que a decisão alvejada merece reforma, sustentando, para tanto, e em apertada síntese, que:

- (i) O Recorrente não infringiu o regulamento da categoria;
- (ii) A carenagem do Kart do Recorrente, que tem como fabricante a empresa TECHSPEED, é homologada pela CBA, sob o nº 09/CA/12;



(iii) As imagens/ilustrações existentes na ficha de homologação demonstram a necessidade de existência de numeração apenas na peça de plástico anexada à estrutura metálica do kart;

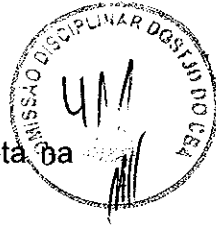
(iv) De acordo com o Regulamento de Homologação de Karts 2012 a logomarca e número de homologação da CBA deveriam estar fundidas apenas nas peças de plástico da carenagem (item 5.4.5), razão pela qual não há marcação nas partes metálicas da carenagem do seu kart, sendo que a providência adotada pelo Recorrente, por si só, já seria suficiente para evitar a utilização de peças piratas e/ou não homologadas;

(v) O Recorrente participou de todo o Campeonato Brasileiro valendo-se da carenagem apontada como irregular na fase tratada neste feito, sendo que nas outras provas o seu kart foi vistoriado sem que houvesse sido identificada qualquer irregularidade no sentido apontado nestes autos;

(vi) Foi inserido forte adesivo pela fabricante na parte metálica do kart, o qual permaneceu hígido por todo campeonato, sendo que o mesmo, juntamente com a numeração da CBA e identificação do fabricante gravada na parte plástica da carenagem, se prestaria a atender as exigências da CBA;

(vii) O Recorrente não obteve qualquer proveito ou melhoramento de performance na competição, tampouco foi questionada a procedência da carenagem lateral do seu kart, sendo que a mesma não foi objeto de retrabalho, modificação e etc.;

(viii) O laudo emitido por sua fabricante demonstra que o Sr. Rubens Gatti (responsável por homologações da CBA), quando da realização de vistoria das peças da Techspeed, teria dispensado a necessidade de gravação permanente nas partes metálicas da carenagem do número de homologação da CBA e logomarca do



fabricante, o fazendo por meio da inserção de um "X" a caneta da parte referente a este item;

(ix) Fez juntar aos autos, em sessão de instrução e julgamento, mensagem eletrônica (e-mail) datado de 24/09/2014, enviada pelo Sr. Rubens Gatti, pela qual seria atestado a ausência de ilicitude por parte do Recorrente.

Diante das razões acima aventadas, o Recorrente requer o provimento integral de seu recurso, para fins de reformar a penalidade aplicada ao mesmo. Alternativamente, requer a aplicação da penalidade de advertência ao invés da sanção de desclassificação que fora aplicada pelos Comissários Desportivos.

Por derradeiro, requereu o Recorrente a produção de todas as provas admitidas em direito, notadamente prova testemunhal, consubstanciada na oitiva do Sr. Rubens Gatti.

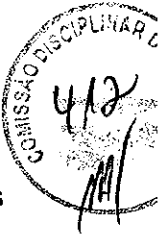
A Procuradoria ofertou seu parecer, opinando pelo desprovimento do recurso do Recorrente.

É O RELATÓRIO.

#### VOTO

Recorre o Piloto do Carro #04 contra decisão dos Comissários Desportivos, que na 2ª Fase do 49º Campeonato Brasileiro de Kart de 2014, houve por bem desclassificá-lo da prova, com supedâneo em laudo emitido pelo Comissariado Técnico, em virtude de o mesmo não atendido o que dispõem os regramentos pertinentes a sua modalidade desportiva, notadamente quanto à homologação de componentes para kart (fls. 84/85).

Em todo caso, e antes de adentrar ao mérito desse processo, merece realce o fato de que em hipóteses com a tratada nos



presentes autos é de competência única e exclusiva dos Comissários Desportivos a análise e julgamento de supostas irregularidades ocorridas durante as competições, conforme preleciona o art. 81.10 do CDA de 2014, sic:

*“81.10 – **Os comissários desportivos terão autoridade absoluta para fazer respeitar o presente Código, os regulamentos das categorias, regulamentos particulares, assim como a programação e, também, para julgar todas as reclamações que surgirem por ocasião do evento, preservado o direito de recurso previstos no presente Código.**”*

- Grifos não constantes do texto original -

E é por ser assim, que o artigo 58<sup>1</sup> do CBJD, confere às informações prestadas pelos Comissários Desportivos, presunção relativa de veracidade.

De fato, as decisões prolatadas pelos Comissários Desportivos detêm tanta relevância e credibilidade, que o próprio artigo 58-B do CBJD dispõe que:

*“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.**”*

- Grifos não constantes do texto original -

---

<sup>1</sup> 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).



Evidente que não se está sustentando que as Decisões proferidas pelos 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 se trata de uma questão de ônus probatório.

Assim, aplicada a sanção pelos Comissários Desportivos, caberá ao Recorrente 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.

Ultrapassada a questão prefacial supra, e retomando o julgamento desse feito, tem-se que foi possível concluir, após acurada e exaustiva análise dos documentos adunados aos autos, bem como dos regramentos atinentes a modalidade desportiva em destaque e das razões aventadas pela defesa técnica do Recorrente, que não há que se falar em absolvição do Piloto Recorrente neste feito.

Isto porque, ao meu sentir, não conseguiu o Recorrente, em que pese o esforço e diligência de sua defesa técnica, demonstrar que a decisão do Comissariado Desportivo, que desclassificou o Recorrente da 2ª Fase do 49º Campeonato Brasileiro de Kart de 2014, é notoriamente equivocada, manifestamente dissonante com as normas regulamentares ou com a realidade da competição.

É certo, que o artigo 9º do CDA de 2014 é de clareza solar ao assinalar que todo o veículo, para participar de competições, deverá ter homologação da FIA ou CBA, atentando-se para os critérios de fabricação e segurança especificados pelas respectivas entidades, *sic*:

### **“SEÇÃO III – DAS HOMOLOGAÇÕES**

**Art. 9** – *Todo veículo, para participar de competições, sempre que constar no regulamento específico das provas/campeonatos,*



deverá ter homologação da FIA e/ou CBA, obedecendo a critérios de fabricação e de segurança especificados pelas entidades.

**9.1** – As regras para homologação serão detalhadas pela CBA em documento específico.

**9.2** – A critério da CBA, poderão ser estabelecidas taxas para homologação de veículos.”

Desta maneira, e para a modalidade automobilística específica do Kart, foi, assim como o é contumazmente, elaborado Regulamento para a Homologação de Componentes para Kart, sendo que atualmente vige o Regulamento concebido em 2013, o qual determina em seu item 5.4, subitem 5.4.3, que:

**“5. FABRICANTE E/OU FORNECEDOR**

*Para que uma empresa seja classificada como FABRICANTE, segundo este regulamento, será necessário:*

[...]

**5.4 Fabricante de Carenagens e Protetor Traseiro:**

[...]

*5.4.3 Proceda dentro de suas instalações a montagem e soldagem das peças metálicas que façam parte dos conjuntos acima, bem como das operações de controle de qualidade necessárias à garantia de segurança do produto. Sua produção também poderá ser sub-contratada, em regime de parceria, com os Fabricantes de Chassis. **Deverá ter o nº de homologação gravado em cada peça metálica.**”*

- Grifos não constantes do texto original -

Fato é que restou incontroverso neste feito, que inexistia gravação do número de homologação da CBA na parte metálica da carenagem do kart do Recorrente. E assim o é, porque o próprio Recorrente



confessa que o seu kart só possuía gravação do número de homologação da CBA na parte plástica da carenagem, visto que na parte metálica fora incluído apenas um adesivo com estas informações.

Ora, é inequívoco que a colocação de adesivo na parte metálica da carenagem não se presta a cumprir o determinado pelo Regulamento em apreço, posto que é necessário que haja gravação do número de homologação na peça metálica.

Consoante destacado pelo próprio Comissariado Técnico em seu parecer é necessário que o número da homologação existente nas ferragens não possa ser removido, sendo que no caso de um adesivo, por óbvio, isto não ocorre, posto que o mesmo pode ser removido a qualquer tempo, independentemente de estar ou não bem fixado.

Se o objetivo do regulamento fosse este, ou seja, de permitir que fosse colado um adesivo nas ferragens da carenagem, deveria ter sido incluído em seu bojo previsão neste sentido. É irrefragável que o ato de gravar difere em muito da colocação de um adesivo na parte metálica da carenagem.

Assim, o acima mencionado Regulamento para Homologação de Componentes é absolutamente claro, não deixando margem para qualquer dúvida sobre a obrigatoriedade da gravação do número de homologação nas partes metálicas da carenagem, o que não fora feito pelo Recorrente em seu kart.

Salta destes autos, inclusive, uma indagação: se o Recorrente estava seguro de que não era necessário gravar as partes metálicas da carenagem de seu kart com o número de homologação da CBA, qual seria a razão para vir a colar um adesivo com estas informações nesta parte de seu kart?





Prosseguindo, é importante ressaltar, ainda, que o próprio Piloto que formulou reclamação em face do Recorrente, a saber, o piloto do kart nº 13, foi desclassificado por apresentava a placa de identificação do chassi presa com fita adesiva, o que possibilitava a fácil remoção da mesma.

Destarte, verifica-se que a decisão dos Comissários Desportivos, embasada em parecer do Comissariado Técnico, encontra-se em total harmonia com o regulamento em destaque, sendo certo que restou demonstrado que houve descumprimento, por parte do Recorrente, do que preconiza o regulamento retromencionado.

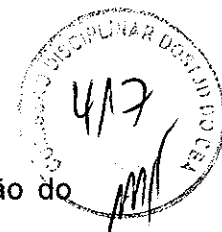
De outro lado, e quanto à alegação do Recorrente de que não percebeu qualquer vantagem na competição, é certo que o simples fato de não cumprir, com esmero, os termos dos regulamentos a que está submetido é, por si só, legitimador de aplicação de penalidade em face do mesmo.

A obtenção de vantagem não é condição imprescindível para o mesmo vir a ser penalizado. Destarte, não prospera este argumento do Recorrente.

Ademais, também não merece acolhida a tese do Recorrente no sentido de que a homologação das carenagens do seu fabricante ocorreu em 2012, sendo que naquela oportunidade não era necessária à gravação das peças metálicas da carenagem.

Isto porque, em havendo alteração no Regulamento para a Homologação de Componentes para Kart, devem os fabricantes se adequar a nova realidade da competição.

Em assim não sendo, teríamos como verdadeira letra morta as novas previsões contempladas no novel regulamento, posto que os



fabricantes que já possuíssem equipamentos homologados na ocasião do advento do mesmo não precisariam se adequar a este.

Ora, pensar diferente seria o mesmo que admitir que cada fabricante produzisse um tipo diferente de produto, tudo a depender do momento em que percebessem homologados os mesmos pela CBA. Não demoraria muito para cada um dos pilotos estar competindo com carros totalmente diferentes uns dos outros.

Se o acima aventado ocorresse, estaríamos diante de uma situação em haveria nítida quebra de um dos principais princípios que regem o automobilismo, a saber, o da isonomia, posto que cada piloto, competindo com um carro diferente, encontrar-se-iam em situações competitivas também diferentes.

Mister destacar, ainda, que os regulamentos que embasam e norteiam os pedidos de homologação possuem período de vigência definido, ou seja, é intuitivo que findo o prazo de vigência dos mesmos, e com o advento de modificações introduzidas em um novo regulamento elaborado, sejam os fabricantes e pilotos compelidos a respeitá-los, observá-los e cumpri-los.

Assim, não socorre o Recorrente a tese de que não cometeu a infração tratada neste feito, por força da homologação percebida por seu fabricante com base em regulamento já não mais vigente.

Prosseguindo, deve-se observar uma sustentação procedida pelo Recorrente, no sentido de participou de todo o Campeonato Brasileiro de Kart valendo-se da carenagem apontada como irregular na etapa tratada neste feito, sendo que nas outras provas o seu kart foi vistoriado sem que houvesse sido apontada qualquer irregularidade.



Assim, faz querer crer o Recorrente que há um costume dos comissários em aceitar as condições que se apresenta a carenagem de seu kart.

Ocorre que, se de fato estão assim agindo os comissários, estão operando por meio de costume *contra legem*, ao arpejo de claríssima norma contida nos regulamentos do Campeonato Brasileiro de Kart.

Esta Comissão Disciplinar integra o STJD da Confederação Brasileira de Automobilismo. Este é um tribunal administrativo. Seu ramo é o direito administrativo. Seu mister é 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.

Também em decorrência disto, os costumes não são fonte de direito administrativo. Notadamente os costumes *contra legem*, como seria a hipótese do caso em exame.

Na lição do festejado professor Diogo de Figueiredo Moreira Neto, em seu *Curso de Direito Administrativo*, assim está disposto:

*"Tema constantemente debatido em direito administrativo tem sido o do reconhecimento do costume como uma de suas fontes. Talvez o problema esteja, como sublinhado em Gascón y Marín, em examinar-se em que grau e em que importância isso pode ocorrer nos diferentes sistemas jurídicos.*

*Como é sabido, o costume exige dois elementos: o uso e a convicção generalizada da necessidade de sua cogência. Daí*

*resulta a admissibilidade dos que se desenvolvam secundum legem e a inaceitabilidade dos que se manifestam contra legem.*

*Embora se deva reconhecer a força criadora do costume, principalmente quando aliado a sólidos pressupostos doutrinários, ele não tem autonomia enquanto fonte no direito administrativo brasileiro, sendo necessário que a própria lei o acolha para tornar-se obrigatório (...)"<sup>2</sup>*

Assim, ainda que seja verdade que a administração esteja admitindo como praxe o cometimento de uma ilegalidade, este Tribunal não deve referendá-la.

Aliás, também às praxes administrativas é negada por Moreira Neto o carácter de fonte de direito administrativo.<sup>3</sup>

Sem prejuízo do acima exposto, tem-se que o próprio artigo 20.1 do Regulamento Nacional de Kart 2014 é inequívoco ao assinalar que pretérita vistoria realizada no kart de determinado competidor não se presta a tornar válida qualquer irregularidade existente no mesmo, senão vejamos:

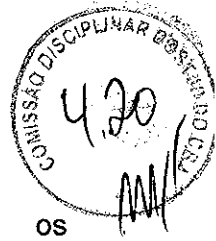
*"20.1 Qualquer exame procedido num kart não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição."*

Ou seja, não há que se falar em legitimação ou validação de irregularidade existente no kart do Recorrente ou de qualquer outro piloto, em virtude de vistoria pretérita realizada no mesmo.

---

<sup>2</sup> MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. *Curso de Direito Administrativo*. 12ª Edição. Ed. Forense. P. 70.

<sup>3</sup> Op. Cit. 1. P. 71



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

De outro lado, tem-se que a mensagem eletrônica (e-mail) acostado aos autos pelo Recorrente, que fora enviado Sr. Rubens Gatti, não se presta a socorrer o Recorrente.

Isto porque, na mensagem enviada pelo Sr. Rubens Gatti é atestado, tão somente, que o fabricante do piloto Recorrente cumpriu com os termos do Regulamento para Homologação de Componentes de Kart quando da homologação de seus produtos.

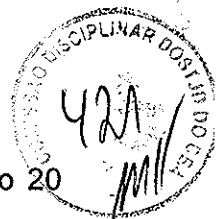
E tanto assim o é, que na mensagem em questão consta que no Regulamento para Homologação de Componentes de Kart, **vigente á época** da homologação das peças do fabricante do piloto Recorrente, não era necessário estar gravado na parte metálica o número da homologação.

Ou seja, fica claro que o Sr. Gatti afirma que naquela época não era necessário grafar nas partes metálicas o número de homologação da CBA. Contudo, em nenhum momento é possível verificar, pela leitura da mensagem em apreço, que atualmente não se faz necessário assim proceder.

E mais, se este fosse o entendimento da CBA, os Comissários Técnicos não teriam desclassificado o Recorrente da prova.

Por derradeiro, enfrenta-se o pedido alternativo formulado pelo Recorrente, consubstanciado na mitigação da penalidade aplicada ao mesmo, passando a mesma a ser de uma advertência e não de desclassificação.

Contudo, também deve ser afastado o pedido alternativo do Recorrente.



Isto porque, consoante se infere da leitura do artigo 20 do Regulamento Nacional de Kart de 2014, na hipótese de ser identificada qualquer irregularidade técnica no kart de algum piloto, após o término da prova, poderá o mesmo ser desclassificado, senão vejamos:

*“ART. 20- VALIDADE:*

***Um kart poderá ser vistoriado a qualquer momento do evento, antes, durante e depois de treinos livres e da tomada de tempo e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro.** Os pilotos cujos karts estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas no Artigo 18 deste regulamento.”*

Ora, no caso em apreço não percebo qualquer excesso cometido pelos Comissários Desportivos quanto à fixação da penalidade em face do Recorrente, posto que ao verificarem a infração técnica perpetrada pelo Recorrente, a qual ocorreu após a realização da etapa em questão, decidiram por desclassificar o mesmo da prova, na forma sugerida pelo próprio Regulamento da Categoria.

Não se deve olvidar, que o já mencionado piloto do kart nº 13, também foi desclassificado por apresentava a placa de identificação do chassi presa com fita adesiva, ou seja, este piloto foi sancionado de forma idêntica ao Recorrente.

Na realidade, entendo que as penalidades eventualmente impostas aos pilotos pelos Comissários Desportivos devem ser livremente mensuradas e arbitradas pelos mesmos, sendo que a interferência deste Tribunal só deve ocorrer em casos excepcionais, quando for evidentemente desproporcional a penalidade aplicada se levada em consideração a conduta do piloto infrator, ou quando não houver que se falar em infração, consoante alardeado no início deste voto.



No caso em comento, como mencionado acima, o próprio artigo 20 sugere a aplicação da penalidade de desclassificação em casos como os tratado neste feito, razão pela qual entendo ser perfeitamente adequada a penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos em face do Recorrente.

Por mais esta razão, improcede o apelo.

Por todo o exposto, voto no sentido de conhecer o Recurso para lhe negar provimento.

Rio de Janeiro, 30 de setembro de 2014.

**EDUARDO RODRIGUES JUNIOR**  
**AUDITOR RELATOR**