

# **AUTORIZAÇÃO PARA COMPETIÇÕES E ENSAIOS EM VIAS ABERTAS À CIRCULAÇÃO PELAS CONFEDERAÇÕES DESPORTIVAS OU ENTIDADES ESTADUAIS A ELA FILIADAS**

## **I. DA CONSULTA/PARECER**

1. Trata-se de parecer em consulta formulada pela Confederação Brasileira de Atletismo – CBAAt, acerca da previsão contida em lei de autorização pela CBAAt ou entidades estaduais a ela filiadas para competições e ensaios em vias abertas à circulação, notadamente se tal exigência se mostra constitucional e válida no território nacional.

## **II. DOS FUNDAMENTOS**

2. A autorização para corridas de rua ou competições/ensaios em vias abertas, também conhecida como “*permit*”, está introduzida no nosso ordenamento jurídico no Código Brasileiro de Trânsito, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, especificamente em seu artigo 67, que assim dispõe, *in litteris*:

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

**I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;**

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

3. Esta previsão do Código Brasileiro de Trânsito não é insólita no âmbito dos ordenamentos jurídicos internacionais. Se formos enveredar pelo Direito Comparado, veremos que no Direito Português, o Código da Estrada, similar ao Código Brasileiro de Trânsito, prevê em seu artigo 8º que as provas desportivas que possam afetar o trânsito normal na via pública só podem ser realizadas se autorizadas pelas entidades competentes. E, a Portaria nº 1.100/95, de 7 de setembro daquele ano, do Ministério da Administração Interna, estabelece que para concessão de tal autorização do Código de Estrada, o organizador da prova deverá juntar, dentre outros documentos, **“parecer da federação ou associação desportiva respectiva...”**.

4. Em outros ordenamentos jurídicos também se verifica a prática de licenciamento de provas onde há competição ou classificação de atletas.

5. No âmbito da CBAAt, o reconhecimento e homologação de corridas de rua, em vigor a partir de 01/01/2015, é feito através da Norma 07, a qual estabelece todos os requisitos necessários para que os organizadores recebam os “permits”.

6. Importante salientar que os requisitos para as autorizações de corridas de rua visam conferir **segurança aos atletas**, inclusive pela utilização de vias abertas ao trânsito, através da exigência de cumprimentos de condições mínimas previstas também pela IAAF – “International Association of Athletics Federations”.

7. Obviamente que essa proteção à incolumidade física dos atletas abrange não apenas as corridas de rua (pista e campo), como marcha atlética, *cross country*, corridas em montanha, areia e obstáculos militares. Esse rol não é exaustivo.

8. Por outro lado, não se pode restringir o *leitmotiv* da exigência de autorização apenas quanto ao quesito segurança, embora este seja o mais importante e

ponto fulcral da consulta em questão que aborda a autorização em vias abertas, hipótese em que está notoriamente presente esta circunstância e que estimulou o legislador na edição do artigo 67 do Código Brasileiro de Trânsito.

9. Isto porque não se pode descurar que as provas de corridas de rua, pouco importando se o patrocínio é estritamente privado, envolvem, além da segurança necessária quando realizada em via aberta, o respeito às regras internacionais da competição, abrangendo, por consequência, o controle de dopagem, acompanhamento médico para eventuais emergências com os atletas, marcações da prova, instalações sanitárias como banheiros químicos, entre outros aspectos.

10. Atendidas essas exigências, a competição se habilita à autorização (“permit”) e poderá, inclusive, constar de calendário oficial, o que obviamente atrairá maiores patrocínios e participação de empresas para auxílio na promoção.

11. A Constituição Federal, na Seção III – DO DESPORTO, do Capítulo III, do Título VIII – Ordem Social, elenca como princípios das práticas desportivas formais e não-formais (sic), a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações, quanto a sua organização e funcionamento.

12. Convém esclarecer que não se pode prodigalizar tal princípio para pretender utilizá-lo como sinônimo de ampla liberdade. Aliás, toda vez que a o legislador constituinte pretendeu conferir uma conotação de total liberalidade, foi enfático ao utilizar termos como “plena liberdade” ou “é livre”, a exemplo dos arts. 5º, incisos IV, VI, IX, XVII e 220, §1º.

13. Importante que se atente que a autonomia das entidades desportivas, ou seja, aquelas definidas na Lei Geral do Desporto (Lei nº 9.615, de 24 de março de 1998, itens II e III do artigo 13), a saber, entidades nacionais e regionais de administração do desporto e as entidades de prática desportiva a ela filiadas, não é

absoluta, pois este mesmo diploma prevê o vínculo de natureza técnica específica de cada modalidade esportiva.

14. E não há dúvida alguma que a restrição de autorização para uma competição pela entidade dirigente do desporto, regional ou nacional, não se contrapõe aos princípios constitucionais fundamentais, tampouco as diretrizes traçadas no texto da Lei Maior quanto ao Desporto, uma vez que o escopo da restrição se volta, em caráter finalístico, à assegurar a garantia da dignidade da pessoa humana e promoção do bem de todos.

15. Fosse possível empreender um raciocínio simplista quanto ao princípio da liberdade desportiva, para compreender como inconstitucional a exigência de autorização para competições em vias abertas, teríamos que adotar o errático viés para interpretar a liberdade do exercício de qualquer trabalho de forma irrestrita, quando na verdade é curial que se estabeleçam, por lei, restrições quanto às qualificações profissionais. Em outras palavras, ninguém poderá exercer, *exempli gratia*, a função de médico sem um diploma que o qualifique e inscrição no Conselho Regional da categoria.

16. Não se perca de vista que o princípio da liberdade desportiva, utilizado por alguns para pretender ultrapassar a exigência do Código Brasileiro de Trânsito não está previsto na Constituição, mas sim na Lei Geral do Desporto, em seu artigo 2º e deve ser interpretado conjuntamente com outros princípios, como o princípio da segurança, propiciado ao praticante de qualquer modalidade desportiva, quanto à sua integridade física e da qualidade, assegurado pela valorização dos resultados desportivos e dos relacionados à cidadania.

17. Por derradeiro, convém esclarecer que a Lei nº 9.503/97 é taxativa no sentido de que a entidade apta a deliberar pela autorização é aquela correspondente à modalidade da competição ou prova. O legislador ao ter inserido o termo “respectiva” correlacionou a confederação ou federação da modalidade esportiva.

18. Vale dizer, portanto, que a CBAAt não poderá autorizar uma corrida de motociclismo assim como a Federação de Automobilismo de um Estado não poderá emitir o “*permit*” para um corrida ou marcha atlética, uma vez que são modalidades que competem à CBAAt.

19. Há de ser observada, quanto a este item final do parecer, que entidades genéricas, mesmo que em seu estatuto disponham sobre o desporto, mas que não estão filiadas às Federações Internacionais da modalidade não se qualificam para efeito da autorização prevista em lei.

### III. CONCLUSÃO

Em conclusão, finalizamos nosso parecer com as premissas:

- (i) É legítima, legal e constitucional a previsão de autorização pela CBAAt ou entidades estaduais a ela filiadas para competições e ensaios em vias abertas à circulação, notadamente se tal exigência se mostra constitucional e válida no território nacional.
- (ii) O princípio da liberdade desportiva previsto na Lei Geral do Desporto (Lei 9.615/98) não importa em interpretar a restrição prevista no Código Brasileiro de Trânsito como inconstitucional, pois o próprio legislador constituinte prevê hipóteses em que a liberdade pode estar condicionada a determinadas qualificações previstas em lei.
- (iii) O princípio da liberdade desportiva deve ser interpretado de forma sistêmica e valorado conjuntamente com outros princípios também insertos no artigo 2º da Lei nº 9.615/98, como o princípio da segurança, propiciado ao praticante de qualquer modalidade desportiva, quanto à sua integridade física e da qualidade, assegurado pela valorização dos resultados desportivos e dos relacionados à cidadania.

- (iv) a Lei nº 9.503/97 é taxativa no sentido de que a entidade apta a deliberar pela autorização é aquela correspondente à modalidade da competição ou prova. O legislador ao ter inserido o termo “respectiva” correlacionou a confederação ou federação da modalidade esportiva, o que exclui a possibilidade de multiplicidade de entidades qualificáveis para emissão de “*permits*”

Brasília, 27 de maio de 2015.

**Antonio José Telles de Vasconcellos\***

\*O autor é advogado militante em Brasília e São Paulo, Procurador do Estado da Bahia e Consultor Jurídico da CBAAt.