

Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo

# VOTO E RELATÓRIO

*Recurso Voluntário ao Tribunal Pleno*

03 de junho de 2026

## PROCESSO Nº 03/2026 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

**RECORRENTE: FELIPE MASSA**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA  
2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE  
STOCK CAR PRÓ SERIES-2026 – CASCAVEL-PR  
TERCEIRO INTERESSADO: ARTHUR TOBIAS**

**LEIST**

**AUDITOR RELATOR: DR. VANCLER DE SOUZA**

**PROCURADOR: DR. TADEU DINIZ**

### 1. RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto por **FELIPE MASSA**, piloto regularmente inscrito no Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró Series-2026, em face do Acórdão proferido pela Comissão Disciplinar do STJD do Automobilismo, que, por maioria de votos, negou provimento ao recurso interposto pelo recorrente e manteve integralmente a penalidade de **5 (cinco) segundos** de acréscimo ao tempo total de prova e **2 (dois) pontos** em sua cédula desportiva, aplicada pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do referido campeonato, realizada no Autódromo Internacional de Cascavel, Estado do Paraná.

A penalidade originária decorreu de um incidente ocorrido na **Curva 6**, durante a prova Sprint da 2ª etapa, envolvendo o Recorrente e o Terceiro Interessado, **ARTHUR TOBIAS LEIST**. Segundo o relatório dos Comissários Desportivos, o Recorrente teria, durante a disputa de posição, forçado o Terceiro Interessado contra a parte externa da pista, configurando, em tese, a infração prevista no art. 120, inciso VIII, do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

#### 1.1 Das Razões do Recorrente (págs. 03 a 11)

Em suas razões recursais iniciais, o Recorrente, **FELIPE MASSA**, sustentou, em síntese, que a manobra por ele executada foi absolutamente limpa e dentro dos padrões técnicos e éticos do automobilismo de alto rendimento. Argumentou que, ao ingressar na Curva 6, detinha a **trajetória interna** (tangência), posição que lhe conferia o direito de ditar a linha de corrida, nos termos do entendimento consolidado da doutrina desportiva.

Afirmou que o Terceiro Interessado, **ARTHUR TOBIAS LEIST**, ao tentar a ultrapassagem pela parte externa da pista, em um trecho de alta velocidade e complexidade técnica, assumiu o risco inerente à manobra, não tendo o Recorrente qualquer obrigação de ceder espaço ou alterar sua trajetória para acomodar a tentativa de ultrapassagem. Destacou que a ultrapassagem por fora na Curva 6 de Cascavel é uma

manobra de altíssimo risco, raramente bem-sucedida, e que o Terceiro Interessado, ao optar por essa linha, assumiu voluntariamente as consequências de sua escolha.

Requeru, ao final, a reforma integral da decisão dos Comissários Desportivos, com a anulação da penalidade de 5 segundos e 2 pontos na carteira, por entender que a penalidade foi desproporcional e baseada em uma interpretação equivocada da dinâmica do incidente.

#### 1.2 Do Parecer da Douta Procuradoria (págs. 23 a 24)

A Douta Procuradoria, em parecer da lavra do **Dr. TADEU DINIZ**, manifestou-se pela manutenção da penalidade aplicada. O ilustre Procurador sustentou que a decisão dos Comissários Desportivos goza de presunção de legalidade e legitimidade, não tendo sido demonstrada, pelo Recorrente, qualquer nulidade ou erro de fato que justificasse a reforma do julgado. Invocou o art. 120, inciso III, do CDA, que tipifica como infração a conduta de "comprimir, fechar ou forçar outro competidor para fora da pista".

Argumentou que as imagens de telemetria e as câmeras embarcadas demonstram que o Recorrente efetuou um movimento de direção à direita, reduzindo o espaço disponível para o Terceiro Interessado, o que teria resultado deslocar o terceiro interessado para fora da pista. Opinou, portanto, pelo desprovimento do recurso.

#### 1.3 Das Alegações do Terceiro Interessado (págs. 34 a 45)

O Terceiro Interessado, **ARTHUR TOBIAS LEIST**, apresentou suas alegações, nas quais sustentou que conquistou o espaço por fora de forma legítima, posicionando seu veículo lado a lado com o do Recorrente antes do ápice da curva. Afirmou que, ao atingir a condição de "parcialmente à frente", adquiriu o direito à trajetória, e que o Recorrente, ao fechá-lo, violou o disposto no art. 120, inciso VIII, do CDA, que trata da "manobra antidesportiva que coloque em risco a integridade física de outro competidor".

Requeru a manutenção da penalidade, alegando que a decisão dos Comissários Desportivos foi técnica e correta, e que a reforma do julgado criaria um precedente contrário o que trata a norma vigente.

#### 1.4 Do Acórdão da Comissão Disciplinar (págs. 57 a 71)

A Comissão Disciplinar do STJD, por maioria de votos, negou provimento ao recurso interposto pelo Recorrente, mantendo integralmente a penalidade de 5 segundos e 2 pontos na carteira. O voto condutor, da lavra do **Dr. RICARDO COROLIANO**, entendeu que o Recorrente, ao efetuar o movimento de direção à direita, agiu fora do regramento desportivo, espalhando o Terceiro Interessado para fora da pista e configurando a infração prevista no art. 120, VIII, do CDA.

O acórdão destacou que, embora o Recorrente detivesse a trajetória interna, o Terceiro Interessado havia conquistado espaço suficiente para estar lado a lado, o que geraria para o Recorrente o dever de deixar espaço para a manobra. A decisão foi fundamentada, ainda, na necessidade de se preservar a segurança nas pistas e coibir manobras que exponham os competidores a riscos desnecessários.

#### 1.5 Do Voto Divergente do Dr. Anderson Deóla (págs. 72 a 75)

O **Dr. ANDERSON DEÓLA**, em voto divergente, apresentou entendimento diametralmente oposto ao da maioria. Sustentou que o Recorrente, **FELIPE MASSA**, agiu de forma absolutamente leal e dentro das regras da competição. Destacou O Artigo 120, inciso VI, alínea "C" que, no automobilismo, o piloto que detém a trajetória interna (tangência) tem o direito de ditar a linha de corrida, não sendo obrigado a ceder espaço

para uma ultrapassagem por fora, especialmente em uma curva de alta velocidade como a Curva 6 de Cascavel.

Argumentou que o Terceiro Interessado, ao tentar a ultrapassagem por fora, assumiu o risco inerente à manobra, e que sua saída da pista decorreu da própria dinâmica da tentativa de ultrapassagem, e não de uma ação antidesportiva do Recorrente, conforme disciplina o Artigo 120, inciso VIII, alínea "C". Concluiu que o incidente deve ser classificado como um "**incidente de corrida**", sem responsabilidade exclusiva de qualquer das partes, e votou pelo provimento do recurso.

#### 1.6 Do Recurso Voluntário ao Pleno (págs. 85 a 93)

Inconformado com o acórdão da Comissão Disciplinar, o Recorrente interpôs Recurso Voluntário ao Tribunal Pleno, reiterando integralmente os argumentos expendidos em suas razões iniciais. Destacou, com especial ênfase, o voto divergente do **Dr. ANDERSON DEÓLA**, que, segundo o Recorrente, reflete a correta interpretação das regras do automobilismo e a dinâmica real do incidente.

Requeru o conhecimento e provimento do recurso, com a conseqüente reforma do acórdão da Comissão Disciplinar e a anulação integral da penalidade de 5 segundos e 2 pontos na carteira.

#### 1.7 Das Contrarrazões do Terceiro Interessado ao Pleno

O Terceiro Interessado, **ARTHUR TOBIAS LEIST**, apresentou contrarrazões ao recurso, nas quais defendeu a manutenção do acórdão da Comissão Disciplinar. Reiterou que conquistou o espaço por fora de forma legítima e que o Recorrente, ao fechá-lo, violou as regras da competição. Argumentou que o voto condutor do Auditor-Relator foi cirúrgico e enfático ao reconhecer a infração disciplinar cometida pelo Recorrente, reforça o parecer impecável do Douto Procurador.

Requeru, ao final, o desprovimento do recurso e a manutenção integral da penalidade aplicada.

#### 1.8 Do Parecer da Procuradoria

A Procuradoria, representada pelo Dr. Tadeu Diniz, manifestou-se pelo desprovimento do recurso. Argumentou que as decisões dos Comissários Desportivos gozam de presunção de legalidade e veracidade, ressaltando o princípio da imediatidade no desporto. No mérito, apontou que as imagens demonstram infração ao Art. 120, III, 'a' do CDA, uma vez que o recorrente Felipe Massa teria 'espalhado' sua trajetória, forçando o piloto Arthur Leist para fora da pista, o que justifica a manutenção da penalidade de 5 segundos aplicada originalmente.

É o relatório.

## 2. VOTO

**Dr. VANCLER DE SOUZA**, Auditor Relator.

### 2.1 Preliminares

O Recurso Voluntário interposto pelo **RECORRENTE** é **TEMPESTIVO**, tendo sido protocolado dentro do prazo legal. O preparo recursal foi devidamente comprovado nos autos, conforme guia de recolhimento anexa.

Presentes, portanto, os requisitos de admissibilidade, **CONHEÇO** do presente Recurso Voluntário.

### 2.2 Do Mérito

A questão central dos presentes autos reside em determinar se a conduta do **RECORRENTE, FELIPE MASSA**, ao defender sua posição na Curva 6 do Autódromo Internacional de Cascavel, configurou infração antidesportiva, nos termos do art. 120, inciso VIII, do CDA, ou se, ao contrário, tratou-se de um legítimo incidente de corrida, sem responsabilidade exclusiva de qualquer das partes.

Após detida análise das provas dos autos, as câmeras embarcadas e os depoimentos das partes, este Relator formou convicção no sentido de que a conduta do **RECORRENTE** foi absolutamente **LEAL** e **DENTRO DAS REGRAS** do automobilismo de alto rendimento.

Durante a corrida Sprint, uma tentativa de ultrapassagem do carro 83 sobre o carro 04 foi observada aos 16 minutos e 57 segundos para o final da prova Sprint. Ao analisar essa manobra, verifiquei que o carro 83 estava com pneus quentes, enquanto o carro 04 havia acabado de sair do box com pneus frios. Na curva cinco, o carro 83 se posicionou à frente do carro 04, quase 100% à frente. No entanto, ao chegar à curva 6, o carro 83 preferiu não arriscar e recuou, se posicionando atrás do carro 04.

Na corrida principal, um outro episódio muito parecido ocorreu quando o carro 73 se posicionou ao lado do carro 1, com sete minutos e 22 segundos restantes para o final da corrida. Ao se aproximar da curva 6, o carro 73 estava ligeiramente à frente do carro 1, mas o piloto, consciente dos riscos envolvidos em uma ultrapassagem por fora naquela curva, preferiu recuar e manter-se atrás do carro 1.

Aos 28 minutos e 11 segundos para o final da corrida principal, ocorre uma tentativa de ultrapassagem do carro 33 sobre o carro 11 na mesma curva. Embora ambos os carros consigam fazer a curva, o carro 33 está claramente no limite, chegando a perder tração e tocar a terra. No entanto, ele não consegue concluir a ultrapassagem. O que é notável é que o carro 33 não tenta fechar o carro 11 no início da curva 6 e deixa espaço para que o carro 11 faça o mínimo possível da tangência da curva, permitindo que ele complete a manobra sem ser jogado para fora, demonstrando um alto nível de habilidade e respeito entre os pilotos.

A situação envolvendo os carros 81 e 91, ao se aproximarem da curva 6, mostra que estavam em posição paralela. No entanto, ao executar a curva, o carro 81 não cedeu espaço suficiente para que o carro 91 conseguisse fazer o mínimo possível de tangência, forçando-o a subir na zebra interna da curva e perder a tangência ideal. Embora o carro 81 tenha sido deslocado para fora da pista, permaneceu dentro da competição e não teve nenhum prejuízo. Considero que se tratou de um incidente de corrida sem atitude antidesportiva por parte de ambos os pilotos.

É cediço, no direito desportivo automobilístico, que o piloto que detém a **TRAJETÓRIA INTERNA** (tangência) em uma curva tem o direito de ditar a linha de corrida. Este direito não é absoluto, mas é reconhecido pela doutrina e pela jurisprudência desportiva como um princípio fundamental da competição. O piloto que está por dentro, desde que não efetue movimentos bruscos ou antidesportivos, pode manter sua trajetória, não sendo obrigado a ceder espaço para uma ultrapassagem por fora, conforme prevê o Artigo 120, inciso VI, alínea "C".

No caso em tela, as imagens demonstram, de forma inequívoca, que o **RECORRENTE** ingressou na Curva 6 na **TRAJETÓRIA INTERNA**, com a dianteira de seu veículo ligeiramente à frente da do Terceiro Interessado. O **RECORRENTE** manteve uma trajetória consistente e previsível, sem qualquer movimento brusco ou abrupto de direção. O movimento de direção à direita, apontado pela Douta Procuradoria e pela maioria da Comissão Disciplinar como configurador da infração, foi, na verdade, a **EVOLUÇÃO NATURAL DA TRAJETÓRIA** do veículo do **RECORRENTE** ao contornar a curva, e não uma manobra com intuito de forçar o Terceiro Interessado para fora dos limites de pista.

O Terceiro Interessado, **ARTHUR TOBIAS LEIST**, ao optar pela ultrapassagem por fora na Curva 6, uma das curvas mais rápidas e técnicas do traçado de Cascavel, assumiu o **RISCO INERENTE** a essa manobra. A ultrapassagem por fora, em qualquer circuito, é uma manobra de alto risco, que depende de uma combinação de fatores, incluindo a velocidade de entrada, o ponto de frenagem e a colaboração do piloto que está por dentro. No entanto, o piloto que está por dentro não é obrigado a colaborar; ele pode, dentro dos limites da lealdade desportiva, defender sua posição.

A saída de pista do Terceiro Interessado não decorreu de uma ação antidesportiva do **RECORRENTE**, mas sim da **PRÓPRIA DINÂMICA DA TENTATIVA DE ULTRAPASSAGEM**. Ao tentar uma manobra de altíssimo risco em um trecho de alta velocidade, o Terceiro Interessado assumiu o risco de não completá-la com sucesso. Atribuir ao **RECORRENTE** a responsabilidade exclusiva pelo incidente seria criar um precedente perigoso, no qual o piloto que está por dentro seria obrigado a ceder espaço para qualquer tentativa de ultrapassagem, independentemente do risco e da viabilidade da manobra.

Este Relator filia-se, portanto, ao entendimento do **VOTO DIVERGENTE** do **Dr. ANDERSON DEÓLA**, que, com a devida vênia, capturou com precisão a dinâmica do incidente e a correta aplicação das regras do automobilismo. O incidente em questão deve ser classificado como um **"INCIDENTE DE CORRIDA"**, sem responsabilidade exclusiva de qualquer das partes, e a penalidade aplicada ao **RECORRENTE** deve ser integralmente anulada.

A segurança nas pistas é, sem dúvida, um valor fundamental do automobilismo. No entanto, a segurança não pode ser utilizada como justificativa para punir condutas que são legítimas e dentro das regras da competição. Punir um piloto por defender sua posição de forma leal e consistente, em uma manobra de ultrapassagem de alto risco tentada pelo adversário, é **DESPROPORCIONAL** e **CONTRÁRIO À NATUREZA COMPETITIVA DO ESPORTE**.

### 2.3 Do Dispositivo

Ante o exposto, **CONHEÇO** do Recurso Voluntário interposto por **FELIPE MASSA** e, no mérito, **DOU-LHE PROVIMENTO** para **REFORMAR** o acórdão da Comissão Disciplinar do STJD do Automobilismo e, por consequência, **ANULAR INTEGRALMENTE** a penalidade de **5 (cinco) segundos** de acréscimo ao tempo total

de prova e **2 (dois) pontos** em sua cédula desportiva aplicada ao Recorrente pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró Series-2026.

Determino, ainda, a comunicação imediata desta decisão à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e à organização do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró Series-2026, para os devidos fins de classificação e pontuação.

É como voto.

**Dr. Vancler de Souza**

Auditor Relator - Pleno do STJD do Automobilismo  
De São Paulo para Rio de Janeiro, 03 de junho de 2026.



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Tribunal Pleno

**PROCESSO 03/2026** – Tribunal Pleno – Recurso Voluntário  
(Proc. Originário 07/2026-CD-Recurso)

Voto Divergente/Vencido: Auditor ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA

### VOTO VENCIDO

O Sr. Auditor ALEXANDRE VIDIGAL:

Ouvi atentamente o voto do i. Relator, Dr. Vancler, bem como o voto explicitativo do i. Dr. Pavie, e também as considerações dos demais Pares. De igual modo, dispensei a necessária atenção à manifestação dos i. advogados e da d. Procuradoria.

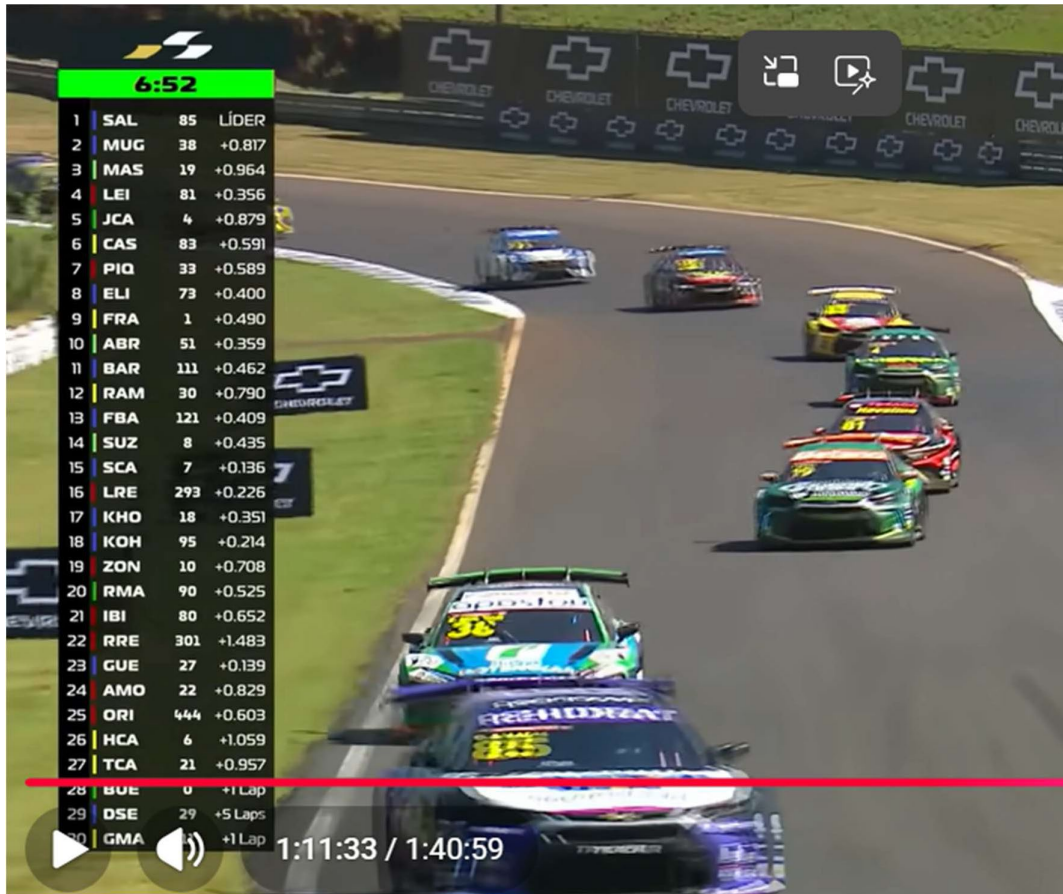
E, não obstante o encaminhamento já alcançado pelo provimento do Recurso, mesmo sendo este meu voto o último a ser proferido, ousei divergir do i. Relator e dos eminentes Auditores que me antecederam.

O douto voto do Relator adotou fundamentação no sentido de que, no momento da saída de pista do carro #81, do piloto ARTHUR LEIST, o piloto FELIPE MASSA, ora Recorrente, contornava a curva em uma “**EVOLUÇÃO NATURAL DA TRAJETÓRIA**” (o destaque consta do próprio voto). Na minha compreensão, este entendimento restou por adotar, com a devida vênia, premissa jurídica equivocada, posto que o piloto FELIPE MASSA, **na condição em que se encontrava em disputa de posição, sendo ultrapassado na curva, por fora, pelo piloto ARTHUR LEIST, e com os carros emparelhados, não poderia, em face do disposto no artigo 120, incisos II e VIII, do CDA, deixar seu carro deslocar-se para o lado externo da curva** e, com isso, vindo a levar o carro #81 a sair da pista.

Revendo as imagens da prova, em vídeo, conforme documento acessado pelo link [https://www.youtube.com/watch?v=b8QqZ\\_ZH31](https://www.youtube.com/watch?v=b8QqZ_ZH31), disponível na página 38 dos autos, faço destaque dos frames abaixo, por serem imprescindíveis à fundamentação do presente voto, e naquilo que é necessário dispor como dinâmica da ultrapassagem que estava tentando realizar o piloto ARTHUR LEIST.

Sobre isso, faltando 9m36s a corrida foi reiniciada após a saída do Safety Car. Os 4 (quatro) primeiros colocados naquele momento eram, pela ordem: Guilherme Sallas, Sérgio Muggiati, Felipe Massa (Recorrente) e Arthur Leist (3º Interessado), todos bem próximos.

Faltando 6m52s para o encerramento da prova, já se observa o piloto ora Recorrente, FELIPE MASSA, mais afastado dos 1º e 2º colocados e mais próximo do 4º colocado, o o piloto ARTHUR LEIST, conforme revela a imagem abaixo (momento 1:11:33 do vídeo):



No tempo “4:18” restante para o término da prova (momento 1:14:08 do vídeo), e na entrada da reta dos boxes, vê-se que essa situação de proximidade do piloto LEIST em relação ao piloto MASSA se mantém, e os dois estando mais distantes do 1ª e 2º colocados, como mostra a imagem abaixo:



Na seqüência, em 3:18 (momento 1:15:07 do vídeo) nota-se o piloto FELIPE MASSA já bastante atento à proximidade do piloto ARTHUR LEIST:



Logo após a curva 3 e ao final de uma pequena reta, antes de ingressar na curva 4, e quando faltavam 2 minutos e 49 segundos para o término da corrida (momento 1:15:37 e 1:15:38 do vídeo), tem-se o registro do carro #19, do piloto FELIPE MASSA, travando as rodas:





Esse travamento leva o carro #19 a se deslocar pelo contorno da curva 4 já mais para o meio do traçado da pista, ao invés de se posicionar no que seria o traçado ideal, com o carro mais próximo à parte interna da curva, junto à zebra, buscando seu ápice.

Essa definição do traçado ideal neste ponto, em todo o contorno da curva 4, não decorre de mera ilação, mas da própria evolução da corrida, e da qual, volta após volta, era naquele contorno mais próximo à zebra que os carros procuravam se posicionar, como comprovam as imagens abaixo:



Essa imagem acima, aliás, em 29:37 (momento 48:48 do vídeo), destaca o carro o do próprio piloto FELIPE MASSA, na primeira volta após a largada, já em 2º lugar, logo depois de ter ultrapassado o carro do piloto ARTHUR LEIST, e o início do contorno da curva 4 bem junto à zebra.

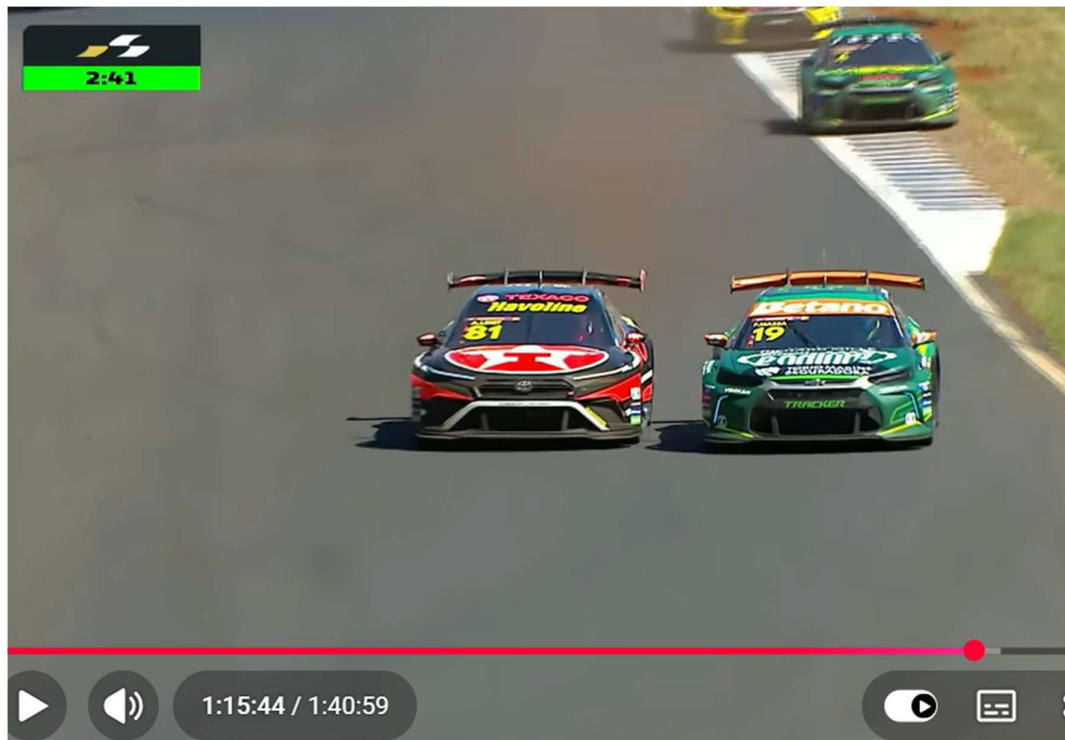
Essas, abaixo, outras imagens elucidativas do traçado ideal no contorno da curva 4.

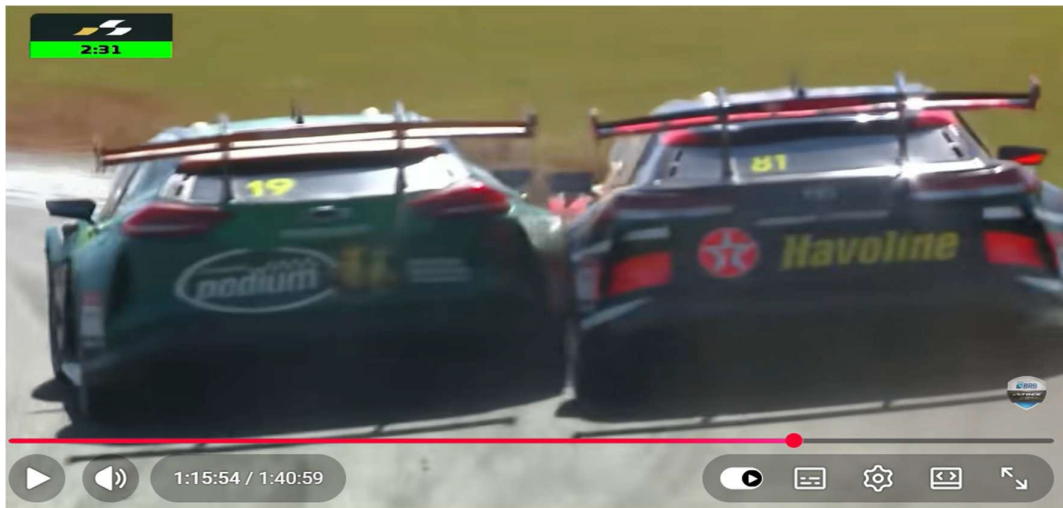




Neste contexto ora apresentado, e voltando ao momento da disputa travada pelos carros ## 81 e 19, quando faltavam 2 minutos e 49 segundos para o término da corrida (em 1:15:37 e 1:15:38 do vídeo), em razão do espaço deixado pelo carro do piloto MASSA, o carro do piloto ARTHUR LEIST ali se insere, em manobra de quase ultrapassagem, e **nisso passando a manterem-se emparelhados até o momento de saída de pista do carro #81**, na curva 6, conforme sequência de imagens abaixo:







Com base nesses registros e, por oportuno, importa destacar que em momento algum se depreende, com a devida vênia do entendimento em contrário, **que o piloto FELIPE MASSA, carro #19, estivesse realizando a ultrapassagem sobre o carro do piloto ARTHUR LEIST, carro #81**, constatação que, a propósito, se extrai das **próprias declarações do piloto MASSA**, em depoimento na Comissão Disciplinar (intervalo de tempo do vídeo entre 26'47 a 27'13), ao afirmar que **em todo momento da prova esteve na 3ª posição**.

Auditor Deóla: “A minha pergunta é a seguinte: antes da curva em que aconteceu o incidente, o senhor tava ultrapassando ou sendo ultrapassado?”

Piloto Massa: “Eu estava na posição 3, o carro, o Arthur Leist, estava na posição 4. **Ele não chegou à posição 3 em nenhum momento**”. (destaquei)

Auditor Deóla: “**Mesmo antes do ápice da curva ele não conseguiu?**” (destaquei)

Piloto Massa: “**Não**”. (destaquei)

E essa afirmação é bastante relevante pois, ainda que em algum instante da disputa entre os dois o piloto LEIST pudesse ter colocado seu carro à frente do carro do piloto MASSA, mesmo que em reduzidíssima vantagem – o que efetivamente ocorreu –, **para o piloto MASSA sua posição de prova sempre foi a 3ª colocação durante toda aquela disputa, o que naturalmente o levaria a se conduzir, na específica situação objeto deste recurso, como um piloto sendo ultrapassado e não que estivesse ultrapassando o carro #81**, devendo, portanto, cumprir o disposto no inciso VIII, do artigo 120, do CDA, e não o inciso VI, do mesmo artigo.

Aliás, é oportuno apontar que, pelas imagens contidas nas páginas 66, 68 e 69 deste processo, extraídas do voto do e. Relator Ricardo Coriolano, quando da sessão de julgamento do processo na Comissão Disciplinar, restou evidenciado que por alguns instantes o carro #81, do piloto ARTHUR LEIST, em ultrapassagem que empreendia, de fato esteve um pouco à frente do carro #19, do piloto FELIPE MASSA.

Ante este cenário posto, ressaí demonstrada a **indubitável situação do carro #19 como sendo ultrapassado**, e em razão disso, impunha-se ao **piloto MASSA, na condição de “piloto defensor”** naquele específico momento, observar, em estrita consonância com o Código Desportivo do Automobilismo- CDA, as disposições contidas no artigo 120, incisos II e VIII, daquele regulamento desportivo, nestes termos:

“Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue, exceto no kart, cujo procedimento específico será descrito no Regulamento Nacional de Kart 2026 – RNK.

...

**II - Fica estabelecido que um piloto que tenta a ultrapassagem tem prioridade a partir do espaço conquistado. É de responsabilidade do piloto defensor evitar uma colisão ou forçar o piloto que tenta a ultrapassagem para fora da pista.** (destaquei).

...

**VIII - Turismo, Caminhões e Protótipo - Ultrapassagem pelo EXTERIOR de uma curva: Ultrapassagem pelo exterior sempre será vista como uma manobra mais difícil de ser realizada.**

Para ter direito ao espaço conquistado, ao ultrapassar pelo EXTERIOR de uma curva, o veículo que tenta a ultrapassagem deve:

- a) Ter pelo menos uma parte do seu carro ao lado do veículo a ser ultrapassado, antes e no ápice da curva.
- b) Ser pilotado de maneira controlada da entrada ao ápice, e na saída da curva.
- c) Ser capaz de fazer a curva dentro dos limites da pista sem que tenha se “apoiado” em outro veículo”.

Portanto, com base nas disposições acima, e considerando-se que na evolução da curva 6, na qual o carro do piloto FELIPE MASSA foi se deslocando em relação à parte externa da pista, mas quando ali já se encontrava ocupando espaço o carro #81, entendo que **não lhe era autorizado manter-se naquela dinâmica de deslocamento lateral à sua direita**. Assim procedendo, e como restou por ocorrer, forçou o carro #81 a sair de pista. Inclusive, em razão disso, o piloto ARTHUR LEIST deixou de continuar travando, naquele exato momento, a disputa de posição com o carro #19, tendo havido algum afastamento seu em relação ao piloto FELIPE MASSA, mesmo após ter retornado ao circuito.

Em face desses argumentos ora lançados, estou convencido de que **a manobra executada pelo piloto FELIPE MASSA não se caracterizou como “evolução natural da trajetória”, como afirmado no douto voto condutor do i. Relator, pois lhe era exigido adotar conduta diversa, evitando que o carro “81 fosse forçado a sair de pista para evitar o choque lateral, ocorrência que resultou contrária à regra definida pelo Código Desportivo do Automobilismo- CDA.**

Cabe acentuar que o entendimento ora exposto em nada se confunde com alguma eventual percepção de que a conduta do piloto FELIPE MASSA, ora reconhecida como contrária às regras do artigo 120, II e VIII, do CDA, possam ser confundidas com o deliberado intento de lançar o carro #81 para fora da pista, e com isso, ser possível se cogitar em alguma ação desleal ou antidesportiva de sua parte. Longe disso, o que cabe mensurar a respeito é que, mesmo sem ter havido movimento brusco ou abrupto, e **mesmo sem qualquer intenção em se produzir o incidente ora em julgamento**, o fato é que **a norma desportiva de embasamento deste voto não considera o elemento subjetivo da intenção do piloto, mas define, isso sim, para se considerar o incidente como relevante e passível de sanção, aspectos eminentemente objetivos, tais como definidos explicitamente naqueles dispositivos II e VIII.**

No que tange às ocorrências paradigmas apresentadas pelo Recorrente, cabe notar que não comportam aproveitamento para o caso dos autos.

Na disputa entre os pilotos Júlio Campos, carro #4, à frente, e Gabriel Casagrande, carro # 83, tentando ultrapassá-lo, é notório se constatar pelas imagens oferecidas pelo próprio Recorrente que o carro #83 é que freia acentuadamente na entrada da curva 6, evitando fazê-la por fora, o que nada mais revela do que uma decisão própria e particular, disso não cabendo se admitir que o piloto Casagrande não pudesse se manter em disputa, com a evolução da curva emparelhado ao carro do Júlio Campos, e que foi a **escolha definida legítima e lícitamente pelo piloto LEIST** em relação ao MASSA.

A propósito, reconhecer como de difícil execução a ultrapassagem por fora na curva 6 não significa reconhecer fosse impossível tal manobra.

Quanto à disputa entre os pilotos Felipe Baptista e Allan Khodair, depreende-se das imagens obtidas da corrida que aquele procedeu uma ultrapassagem por dentro da curva, situação que se afasta da que se encontra em debate nestes autos.

Por fim, mesmo quanto à sanção imposta ao piloto FELIPE MASSA, de perda de 5 (cinco) segundos e de 2 (dois) pontos na cédula desportiva, entendo estar **devidamente dimensionada**, nisso considerando-se que a manobra por ele executada **resultou em prejuízo a terceiro**, o próprio piloto ARTHUR LEIST, **pois teve suprimida a possibilidade de ultrapassagem e, por algum momento, até mesmo a continuidade de disputa da 3ª posição, nas mesmas condições de proximidade que mantinha com o carro #19**, e nisso, quando faltavam apenas 2 minutos e 30 segundos para o encerramento da prova,

circunstância que se mostrou inviabilizadora para se restabelecer as mesmas condições de disputa, com os carros lado a lado, observada no momento do incidente.

Em conclusão, por considerar inteiramente acertada a decisão dos Comissários Desportivos, bem como entendendo correta a solução dada pela Comissão Disciplinar, que a confirmou, na linha do quanto sustentado pela d. Procuradoria e pela defesa do piloto ARTHUR LEIST, **NEGO PROVIMENTO ao recurso**, para confirmar o acórdão recorrido.

É COMO VOTO.

Brasília, 10 de junho de 2026.

ALEXANDRE VIDIGAL DE  
OLIVEIRA:2441071319  
1

Assinado de forma digital  
por ALEXANDRE VIDIGAL DE  
OLIVEIRA:2441071319  
Dados: 2026.06.09 13:37:45  
-03'00'

**ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA**  
Auditor-Relator/Tribunal Pleno