



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**PROCESSO Nº 42/2024-CD**

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO**

**RECORRENTE (com representação no processo): MATHEUS  
DE BARROS COMPARATTO**

### RELATÓRIO

O Recorrente, piloto **MATHEUS DE BARROS COMPARATTO**, carro #118, representado por seu representante legal CARLOS FREDERICO CRISTIANO RODOLFO AUGUSTO F. COMPARATTO, Categoria: Fórmula 4, apresenta recurso de páginas 1/14 insurgindo-se contra **decisão nº 05** proferida pelos Comissários Desportivos atuantes na 6ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA 4 – INTERLAGOS-SP e onde lhe foi aplicada penalidade de DESCLASSIFICAÇÃO por irregularidade técnica.

O Recorrente requer a nulidade da decisão recorrida alegando, dentre as razões aduzidas no recurso, **o fato de não se encontrar prevista na legislação desportiva da categoria punição ao fato apresentado** pelos Comissários Técnicos aos Comissários Desportivos (*Comunicado nº 3 da Pasta de Provas*) e dessa forma dissociado do ocorrido o amparo legal utilizado no **art. 25.7 do Regulamento Desportivo** da Fórmula 4 para a punição cominada ao piloto, quando este NÃO GUARDA CORRELAÇÃO NECESSÁRIA ao fato APONTADO COMO IRREGULAR nela descrito. Leia-se:

*Decisão: Os Comissários Desportivos decidem pela DESCLASSIFICAÇÃO da 3ª Prova do piloto Matheus De Barros Comparatto #118 pela irregularidade técnica encontrada no seu veículo durante a vistoria técnica feita após a 3ª Prova, em que foi evidenciado que o nº118 utilizou 1 pneu que foi cadastrado para o nº 98 de nº de série 94346760 e 1 pneu que foi cadastrado para o nº 48 de nº de série 94362626.*

**Fundamento:** Código Desportivo de Automobilismo 'Art. 83' e 'Art. 140.3' e **Regulamento Desportivo da Categoria 'Art. 25.7'**.

## X

**25.7 O uso de pneus não lacrados, o concorrente será penalizado.**

Ressalta o Recorrente que o fundamento adotado para puni-lo não se sustenta no caso em análise, vez que penaliza apenas pilotos que utilizem um pneu 'não lacrado', o que não foi o caso do Recorrente uma vez que todos os pneus da equipe *OakBerry* estavam devidamente lacrados e ficaram sob a guarda da CBA todo o tempo, até sua utilização, bem como não haver nem no RPP, ou no Regulamento da Categoria, ou na Pasta de Provas, qualquer procedimento ordenando a correlação dos códigos de barras dos pneus com seus respectivos carros.

Alega também que os jogos de pneus novos tipo *slick* (pista seca) recebem um código de barras e número de série em uma etiqueta vulcanizada, que é lida para cada carro pelos Comissários Técnicos com leitor de código de barra, sendo essa informação armazenada no sistema, conferindo-se assim o pneu anteriormente lacrado com o respectivo carro que o irá utilizar, mas que no caso dos pneus de chuva, a dinâmica de conferência é diferente, pois o sistema de leitura da CBA não comporta a leitura dos códigos via leitor digital para os pneus de pista molhada, obrigando que a conferência dos mesmos seja feita de forma manual, com base nos dados do pneu fornecidos pelas equipes em planilha *excel*, não havendo, portanto, utilização de leitor digital ou mesmo inserção automática das informações no sistema, sendo essa planilha, entregue aos Comissários Técnicos que supervisionavam o evento, bem como a referida listagem também entregue ao representante da Stock Service, responsável pela montagem dos pneus.

O Recorrente sustenta que na prova da 6ª Etapa em Interlagos, foi determinado que **TODOS os pneus ficariam em regime de parque fechado** e que *‘.....Em que pese tal determinação, a verdade é que a organização não dispunha de estrutura para fiscalizar os compostos do sistema, embora houvessem criado uma nova exigência, a saber, a manutenção dos pneus para pista molhada em parque fechado.....’* e *‘que os pneus serão entregues “conforme horário previsto na programação...”’* e que *‘**TODOS** esses pneus eram novos, lacrados e permaneceram em regime de parque fechado o tempo todo, até a entrega à equipe e a montagem por parte da Stock Services, que os montou de forma trocada!’*

E além da referida inversão dos pneus realizada por parte do representante da Stock Service onde imputa uma troca que se deu **por atuação exclusiva do representante da Stock Service**, a quem competia a entrega e montagem dos pneus conforme escala previamente publicada, alega que mesmo ocorrendo essa troca de pneus a qual nem mesmo equipe ou pilotos sabiam – ainda assim não houve qualquer ganho de performance ou vantagem por parte do Recorrente, que utilizou pneus que lhes foi entregue novos, lacrados e idênticos aos pneus utilizados pelos demais competidores e segundo **o artigo 11 do Regulamento Desportivo da Categoria** a igualdade de condições dos competidores da categoria se manteve garantida uma vez que nenhum piloto ou equipe utilizou pneus distintos daqueles que foram fornecidos, sorteados e fiscalizados pelos Comissários Técnicos.

Observa o Recorrente, que com o alegado regime de parque fechado e responsabilidade exclusiva *Stock Services* para entrega-los e montá-los, tal procedimento ainda garantiria que todos os pilotos utilizassem pneus iguais, de mesma qualidade técnica, evitando qualquer vantagem originária de qualquer competidor e a referida culpa exclusiva da *Stock Service* na troca dos pneus de sua responsabilidade de entrega e montagem ficaria ainda mais evidente mediante a disposição do **Art. 25.10 incluído no Adendo 02 de outubro de 2024** do Regulamento da Categoria e que dispõe:

*‘Todos os pneus serão guardados em parque fechado no local a ser divulgado pelo promotor. O procedimento e horários constará em RPP. Os pneus somente podem ser enchidos com ar comprimido no local de borracharia do evento, sendo somente permitido a calibração para ajustar a pressão desejada, utilizando um manômetro sem suprimento externo de ar ou qualquer outro fluido, quando liberado pelos comissários técnicos.’*

Conclui dessa forma suas razões de defesa afirmando *‘ainda que toda e qualquer atitude de troca de pneus tenha ocorrido por atitude exclusiva da Stock Services, a própria rotina de leitura dos pneus carece de regulamentação, vez que, como já dito, o único ponto abordado por todos os regulamentos tem relação apenas com lacre, manutenção em parque fechado e calibragem’*.

E para provar suas alegações quanto à nulidade da decisão recorrida o Recorrente requer, além de produção de provas documentais, também a produção de prova oral com a oitiva de Comissários Desportivos e do representante da *Stock Auto Service*.

A ilustre Procuradoria do STJD apresentou Parecer de páginas 56/62 opinando pelo não provimento do recurso.

**É o que basta relatar.**

RIO DE JANEIRO, 4 de Dezembro de 2024

**DARLENE BELLO**  
**Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD**



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**PROCESSO Nº 42/2024-CD**

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO**

**RECORRENTE (com representação no processo): MATHEUS DE BARROS COMPARATTO**

*DESCLASSIFICAÇÃO COM BASE EM INTERPRETAÇÃO EXTENSIVA DA LEGISLAÇÃO. PROCEDÊNCIA DO PEDIDO PARA ANULAR A DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS POR FALTA DE PREVISÃO LEGAL PARA A SITUAÇÃO APONTADA COMO IRREGULARIDADE TÉCNICA.*

### VOTO

Excetuando a questão de direito a ser analisada no recurso, ou seja, a retidão do amparo legal utilizado para punição do piloto com sua desclassificação por irregularidade técnica com base no **art. 25.7 do Regulamento Desportivo da Fórmula 4** (*'O uso de pneus não lacrados, o concorrente será penalizado'*), entendi por prudência diante de várias outras questões de fato suscitadas na peça recursal, seria aguardar a produção de prova oral na Sessão de Julgamento requeridas tanto pelo Recorrente, como pela ilustre Procuradoria do STJD, antes de formar meu convencimento como Relatora no processo, uma vez que a apontada troca de pneus identificada pelos Comissários Técnicos ao final da 3ª prova do dia 03/11/2024 não foi impugnada pelo Recorrente, muito pelo contrário, confirmada ocorrida, mas imputada pelo Recorrente de responsabilidade exclusiva à *Stock Auto Service*.

Inicialmente buscando os esclarecimentos necessários a melhor compreensão de como se deu a dinâmica que envolve o procedimento de entrega e lacração dos pneus destinados à competição, também como a empresa *Stock Auto Service* faria a movimentação dos pneus para sua montagem e os guardaria em Parque

Fechado, seguiram os depoimentos colhidos pelas testemunhas, na verdade informantes no processo: o mecânico do Recorrente – Sr. Carlos Marcelo, a Coordenadora do time de borracharia da *Stock Auto Service* - Sra. Gabriela Cunha Veiga e o Comissário Desportivo presente naquela etapa - Sr. Caio Augustus Bianchini.

Do que foi dito não há dúvida que a operação de lacração dos pneus se resume na aposição de uma etiqueta com um código de barras no pneu em si, não havendo na verdade como em sua concepção original um ‘lacre’ que une dois elementos para garantir impossibilidade de ‘inviolabilidade’ de um determinado conjunto montado.

O código de barras no caso de pneus *slick* (pist seca) ostentado no lacre aplicado ao pneu e destinado ao piloto é incluído em sistema digital e através de leitor digital se permite rápida leitura, mas para o caso de pneus para pista molhada essa mesma informação não é alcançada por leitura digital e por isso a mesma informação é inserida manualmente em uma planilha *excel* e entregue aos Comissários Técnicos no momento.

Também não há dúvida que sendo os pneus originados de um único fabricante (no caso a *HanKook*) o Organizador da prova os fornece respeitando as especificações destacadas no Regulamento da Categoria e segundo o **art. 11** do Regulamento Particular da Prova (RPP) para todos os pilotos: *‘Sendo que todos os pneus serão lacrados para as equipes no procedimento de quinta-feira e ficarão sob a guarda da CBA. Com o acompanhamento do responsável pela equipe que irá proceder no local da montagem a calibragem previa com 30 psi do respectivos jogos de pneus, e só serão entregues as equipes conforme horários previstos em programação.*

É fácil entender que um conjunto mecânico lacrado deve continuar assim unido numa conferência posterior e, em caso do lacre que os une se encontrar rompido a sua inviolabilidade se

perdeu, mas quando esse lacre é apenas uma ‘etiquetagem’, ao contrário do entendimento geral sobre um conjunto ‘lacrado’, essa ‘etiqueta’ pode ser também interpretada como a inviolabilidade daquele ÚNICO componente, como por exemplo, no caso de um pneu, onde as rodas são iguais para todos os carros e onde há apenas um único fornecedor do próprio pneu, seja interpretado quanto ao conceito de lacração/ etiquetagem o de impedir que um outro pneu visualmente similar, mas com características físicas ou químicas alteradas, possa vir a ser ali usado, já que nessa troca a conferência posterior identificaria pela falta do ‘lacre’/ etiqueta na borracha o ocorrido, ou seja, apesar da mencionada vinculação daquela etiqueta/lacre apontada destinada a um determinado carro na decisão recorrida, na verdade o ‘objetivo’ daquele lacre, no meu entender, comporta interpretações distintas.

Da disposição do art. 11 em comento denota-se haver como principal preocupação do Organizador que os pneus assim ‘lacrados e guardados’ não sejam objeto de quaisquer modificações que os faça distinguir dos demais. Por outro eito, não resta evidente haja uma preocupação formal do Organizador quanto a essa lacração traduzir uma vinculação específica do nº de série da etiqueta ao carro de um determinado piloto, vez que não há nenhum apontamento tanto no CDA, como no Regulamento da Categoria ou mesmo no RPP, que assim o determine expressamente, tanto é que não há na pasta de provas menção a qualquer listagem de vinculação desse componente ao carro a determinado ao piloto.

Além da dubiedade quanto ao ‘objeto’ da lacração do pneu (= ‘o quê’ se pretende ali garantir?... a inviolabilidade do material, ou de se encontrar no mesmo carro?, ....ou na mesma equipe...?) também há a alegação feita pelo Recorrente teria sido a referida troca de pneus em seu carro de responsabilidade exclusiva da *Stock Service* no episódio proveniente de sua atuação exclusiva sobre a montagem do conjunto roda/pneu com encaminhamento ao Parque Fechado e posterior entrega às equipes dos carrinhos com os jogos de pneus empilhados poucos minutos antes do começo da prova, não permitindo no caso de pneus de chuva tempo hábil a uma rápida conferência manual dos pneus para cada piloto por parte da equipe.

Conforme apontado pelo mecânico da equipe do Recorrente, Sr. Carlos Marcelo (25':40") e confirmado no depoimento da Sra. Gabriela Cunha Veiga – Coordenadora do time de borracharia da empresa (39':40" da Sessão de Julgamento) realmente essa etapa é de total responsabilidade da *Stock Service* e com poucas oportunidades de conferência do procedimento de montagem às equipes, uma vez que o conjunto é montado dentro do setor sem a presença de ninguém da equipe e o conjunto segue diretamente para o Parque Fechado empilhado em carrinhos e somente a eles entregue minutos antes do início da prova. Novamente a preocupação com a manutenção da integridade do próprio pneu se revela evidente com tantas precauções tomadas pelo Organizador da prova.

E quanto aos momentos nos quais as equipes poderiam ter acesso a esse conjunto roda/pneu para alguma conferência da montagem houve também divergência nos relatos prestados, uma vez que a Sra. Gabriela aponta que após a montagem do pneu seriam eles colocados no carrinho e levados para o Parque Fechado (44':20") e só minutos antes do início da prova as equipes os receberiam, no caso 20 minutos antes, enquanto ao invés dos 20 minutos ditos pela testemunha anterior o Comissário Técnico depoente, Sr Caio, aponta a antecedência de uma hora na entrega desse conjunto antes da prova e que teria sido respeitado consoante previsto no RPP da prova (59':20), quando na verdade é sabido que pelas chuvas do fim de semana toda a programação da prova foi revista, horários alterados e até mesmo treinos não ocorridos.

Outro ponto nebuloso se deu quanto ao fato de como o pneu é conferido pela relação do lacre ao piloto que consta na aludida planilha manual *excel* para realização da montagem enquanto seria pelo mecânico da equipe conferido por uma marcação de giz no pneu, e no caso de uma montagem 'trocada' se a troca ocorreria no âmbito da borracharia, ou no box da equipe.

No depoimento do Comissário Desportivo, relata ele que o mecânico da equipe, após a corrida 3 e tendo tomado conhecimento do pneu do carro #98 e outro pneu do carro #48, se encontrarem no carro do Recorrente - carro #118, teria ficado surpreso com a troca e teria dito que se confundira na marcação do pneu e assumido o equívoco na autoria do ocorrido (**52':40"**) enquanto o mesmo piloto em seu depoimento não assumira esse 'erro' e o Recorrente alega que a troca teria ocorrido na montagem e de responsabilidade exclusiva da *Stock Service*, imputando ter essa Etapa do Campeonato ocorrida de forma atípica, pois, em não ocorrendo em mesmo dia de corrida da STOCK CAR, como ocorre ao longo do Campeonato, mas naquele fim de semana acabou sendo uma corrida suporte da Fórmula -1 e esta teria recebido toda a atenção de estrutura no evento em detrimento da normal estrutura disponibilizada às corridas da Fórmula-4 e isso teria prejudicado bastante toda a operacionalidade na prova.

Diante da nebulosidade que sobre todas essas questões permaneceu após a oitiva dos depoentes, sem ter certeza sobre onde teria ocorrido a apontada troca na destinação do pneu ao piloto, se de responsabilidade exclusiva da *Stock Service* pelas condições atípicas de trabalho naquele evento em paralelo à Fórmula-1, ou dela concorrente com o mecânico da equipe, devido ao pouco tempo para as devidas conferências, ou mesmo por erro exclusivo deste último, meu entendimento diante de tais indagações que incluem a culpa exclusiva de terceiro, em cotejo ao princípio *in dubio pro reo*, já estaria propensa a afastar a penalidade imposta ao Recorrente, **mas no caso concreto, mais do que tentar buscar de quem seria responsável pela troca observada pelos Comissários Desportivos, para manter ou afastar a punição cominada, na verdade entendo que a resposta se encontra na própria legislação de regência inicialmente destacada, consoante passo a aduzir:**

Observa-se no Regulamento da Categoria STOCK CAR - ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS, que ele destaca, além da necessidade de observação de lacração do pneu, também a de expressa proibição que este pneu 'LACRADO' seja também intercambiado entre veículos da mesma equipe, *verbis*:

### ***"15.6.2. Pneus de Chuva***

*A quantidade de pneus de chuva é livre.*

*Parágrafo Único: Montagem e balanceamento dos pneus deverão ser executados, no local determinado pelo fornecedor de pneus. A equipe que possuir, na área do autódromo, equipamento para realizar montagem e balanceamento, utilizar o pneu montado na roda com orientação contrária ao indicado pelo fornecedor oficial **ou fizer intercambio de pneus entre seus veículos, para qualquer uma das irregularidades acima citadas a Equipe terá seus dois veículos excluídos do evento.***

E para conferir essa situação prevista no regulamento da Categoria Stock CAR, quando perguntado ao Comissário (1:06':24") onde estaria previsto no Regulamento da Fórmula-4 estaria proibido o intercâmbio de pneus LACRADOS dentro da mesma equipe afirmou ele não haver ali previsão dessa hipótese como uma irregularidade técnica, mas que essa situação destacada no Regulamento da Stock Car seria em seu entender a única interpretação dada à palavra 'lacrção,' ou seja, no sentido dela estar vinculando o pneu a um determinado carro e não a uma impossibilidade de outro pneu similar e SEM QUALQUER ETIQUETA estar sendo utilizado naquele mesmo carro, **interpretação essa última que, ao contrário do alegado pelo Comissário, Desportivo vislumbro fazer mais sentido: do carro não pode ter um pneu sem o lacre nele fixado, conforme está literalmente disposto como irregularidade técnica no art 25.7 O uso de pneus não lacrados, o concorrente será penalizado.**

E para melhor interpretação do ocorrido no conjunto legislativo do desporto, uma vez que há no Regulamento da Stock Car expressa proibição de intercambio de pneus dentro da mesma equipe, como previsão distinta da EXIGENCIA DE QUE OS CARROS CORRAM COMO PNEUS PREVIAMENTE IDENTIFICADOS (LACRADOS) fornecidos pelo mesmo fabricante, garantindo que suas propriedades estejam preservadas, tal distinção demonstra no linguajar automobilístico que a expressão pneu lacrado 'intercambiado' diverge da interpretação

extensiva que seria dada caso o verbo lacrar ali seria igual a apontar que aquele componente (pneu) não possa sofrer 'em si' qualquer alteração e além disso (extensivamente) que também esse componente não pudesse ser intercambiado na equipe, ou seja:

**LACRAR + INTERCAMBIAR  
é diferente de  
LACRAR = NÃO INTERCAMBIAR**

Destarte, assim considerando e observando não se encontrar no Regulamento da Categoria (Fórmula-4) nem no CDA prevista a situação posta no Comunicado dos Comissários Técnicos como uma irregularidade técnica, entendo dessa forma que a punição imposta ao Recorrente carece de fundamentação ao dar interpretação extensiva ao que preconiza o **art. 25.7 do Regulamento da Categoria**, não se subsumindo a hipótese dos autos a ele.

Por todo o exposto, **DOU PROVIMENTO** ao recurso para anular a decisão de desclassificação do Recorrente - **DECISÃO Nº 05 - da Pasta de Provas** proferida pelos Comissários Desportivos atuantes na 6ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA 4 – INTERLAGOS-SP por falta de expressa previsão legal.

**É COMO VOTO.**

RIO DE JANEIRO, 4 de Dezembro de 2024

**DARLENE BELLO**  
**Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD**