



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**PROCESSO Nº 04/2025 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO**  
(Processo Originário 07/2025 – CD / Recurso)

**RECORRENTE:** PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

**RECORRIDO:** ADILSON DA SILVA JÚNIOR.

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

**PROCURADORIA:** DR. ÍTALO MAGALHÃES

VISTOS,

### RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pela Procuradoria Desportiva em face do Acordão que deu provimento ao Recurso do então recorrente, o **piloto ADILSON DA SILVA JÚNIOR - carro #81**.

O presente caso vem sendo sistematicamente abordado em resumo do acontecido, desde a exposição dos fatos pelo Recorrido (naquela ocasião Recorrente) perante a Comissão Disciplinar, bem como os vários resumos apresentados tanto pelo Patrono do recorrido, pelo Representante da Procuradoria Desportiva e, por fim, pelo próprio relator.

- Trata-se de penalização do Recorrido pelos Comissários Desportivos da 1ª Etapa da Copa Shell HB20, Temporada 2025, materializada na Decisão nº 01, que puniu o Recorrido com 05 (cinco) segundos em seu tempo final de corrida e 02 (dois) pontos em sua cédula desportiva.
- O motivo da penalização dá-se pelo fato do recorrido supostamente ter colidido com o carro #21 do piloto Marcos Índio, ocorrida na 1ª prova.



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- O Recorrido, por sua vez, ainda em pista, manifestou seu interesse em recorrer da decisão dos comissários, o que fez no prazo legal, e obedecendo todas as formalidades de prazo e preparo;
- Alega o Recorrido, em seu Recurso perante a Comissão Disciplinar, que houve um equívoco na interpretação dos comissários desportivos em pista, pois foi o Piloto do carro #21 que deu causa ao acidente, que, ele já havia conquistado seu espaço e que por conta do retrovisor do carro #21 estar dobrado, ou seja: (FECHADO) o mesmo não teve conhecimento da presença do carro #81 e por este motivo houve o toque entre eles.
- Em suas razões Recursais, atribui o ocorrido exclusivamente ao Piloto do carro #21, alega ainda que os dispositivos utilizados pelos comissários não servem de base para o indeferimento de seu pedido de revisão da punição em pista.
- Alega que não faz parte da legislação atinente a Fórmula 4 o intercâmbio de pneus, vez que não há, em lugar algum nos Regulamentos, expressa proibição de tal fato, oposto do que ocorre na Categoria Sotck Car Pro series, que expressamente veda a troca de pneus.
- Requer a anulação da decisão de nº 01 Comissários Desportivos, mantendo-se assim o resultado obtido em pista. Juntou Fotos e Vídeos da punição e da corrida, bem como a pasta de provas.

A Procuradoria Desportiva, por sua vez, elucidou as suas razões, pugnando pelo não acolhimento do Recurso, vez que, ao seu ver, o Recorrido, ao contrário do alegado pelo recorrido, foi o carro #81 que se lançou para cima do carro #21 dando causa ao acidente, que analisando as próprias imagens acostadas aos autos pelo recorrido, não deixa dúvidas quanto ao responsável pelo acidente.

Diz que quanto ao alegado pelo recorrido em sede de recurso à Comissão Disciplinar ao que diz respeito aos artigos utilizados pelos comissários desportivos em pista para fundamentar sua decisão, é exatamente o que prevê o código em seu artigo 83 do CDA, que a competência para analisar e julgar os casos em pista é dos comissários desportivos, que quanto ao artigo 135 do CDA, de fato não têm nada haver com o caso, porém trata-se de um erro material, e sua simples menção não têm o condão de macular a punição, já o artigo 141 do CDA, é exatamente o artigo que fundamenta a punição dos pontos na cédula desportiva. pede que o Recurso do Recorrente (ora recorrido) seja negado



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

provimento.

Estando os autos em termos, foram as partes devidamente intimadas da sessão de instrução e julgamento, que se deu no último dia 22 de maio.

Na instrução, foram produzidas, sobretudo provas audiovisuais, a fim de que se demonstrasse o que de fato ocorreu em pista no momento do incidente entre os carros.

Após audiência de instrução e julgamento (a qual foi assistida integralmente por este Auditor), o D. Relator Leonardo Popilon prolatou seu voto, no sentido de conhecer do recurso e dar provimento acolhendo o pedido do recorrido, seguido por seus pares, tendo votação unânime, afirmando, em síntese que:

- a. Ao seu entendimento, entende que a postura do recorrido, não configurou atitude antidesportiva que justificasse a aplicação da penalidade imposta ao recorrido;
- b. Em sua percepção o responsável pelo incidente foi o piloto do carro #21 com base no artigo 120, inciso III do CDA.

Pelas razões acima expostas, em breve resumo, a Comissão Disciplinar, de forma unânime, **deu provimento** ao Recurso do Recorrido, a fim de anular a decisão de nº 01 dos Comissários Desportivos.

A Procuradoria, não satisfeita com o provimento do Recurso do Recorrido perante a Comissão Disciplinar, manejou Recurso a este Tribunal Pleno, em que sustenta, em tese que: a dinâmica do incidente, não se amolda à hipótese prevista no dispositivo invocado ao artigo 120, inciso III do CDA.

Alega ainda que o carro #21 é obrigado a mudar por completo sua trajetória para não colidir com o carro #81.

Reforça que o carro #81 ao decorrer do espaço percorrido minutos antes do incidente, ele se afasta da margem da pista, fazendo um traçado levemente diagonal para sua direita, sendo assim em seu entendimento, entende que o carro #81 invadiu o espaço do carro #21, sendo o responsável pelo incidente.

Por fim, requer a Procuradoria que seu recurso seja provido, e a decisão recorrida reformada, a fim de manter-se incólume a decisão nº 01 da Pasta de Provas, a qual condenou o piloto do carro #81 com a pena de 05 (cinco)



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

segundos em seu tempo final de corrida e 02 (dois) pontos em sua cédula desportiva.

O recorrido, apresentou suas contrarrazões ao Recurso, porém de forma intempestiva, dessa forma não foi apreciada por este Relator.

É o que cumpre relatar.

### VOTO

Para um melhor entendimento do caso, este Auditor Relator assistiu toda a audiência de instrução e julgamento.

1. O recurso não merece provimento.
2. Analisando de forma bem técnica e de todos os ângulos possíveis, entendo que o recorrido deu início a ultrapassagem uma curva antes do início da reta que antecedeu a próxima curva para esquerda, quando analisamos as imagens externas, podemos concluir que o carro #81 é o responsável pelo incidente.
3. Já quando analisamos as imagens da câmera on-board do carro #81, concluimos que o carro #21 é o responsável pelo incidente.
4. Porém quando analisamos as imagens on-board do carro #21, concluimos que o carro #81 é o responsável pelo incidente.
5. Mas de forma bem técnica e de acordo com os artigos 120, incisos, III, IV, V, VI, IX E X, ambos do CDA. Nós podemos concluir que o carro #21 do piloto Marcos Índio, erra no início da curva que antecede a reta, desta forma ele perde aderência no final da curva e conseqüentemente velocidade no início da reta, desta forma ele deixa o espaço para o carro #81 que por sua vez já conquista o seu espaço, de forma que ao decorrer da reta que antecede a próxima curva a esquerda, o carro #81 já consegue se posicionar ao lado do carro #21, desta forma o procedimento correto a ser adotado pelo carro #21 ao final da reta, era de se posicionar do lado direito da pista para assim evitar o toque entre os carros, desta forma entende este D. Relator que o piloto do carro #21 deixou de negociar a curva com seu concorrente do carro #81, infringindo os artigos



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

mencionados acima.

Por todo o exposto, VOTO pelo conhecimento do Recurso e no mérito, **NEGO PROVIMENTO** a fim de manter incólume a decisão da Comissão Disciplinar.

É como voto Sr. Presidente,

De São Paulo, para Rio de Janeiro, 13 de junho, 2025.

**VANCLER DE SOUZA**

**AUDITOR RELATOR.**

Processo n. 04-2025 – Voto vogal – Auditor Alberto Pavie Ribeiro

O piloto do carro #81 interpôs recurso contra a decisão n. 01 dos Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro Copa Hyunday HB20-2025 que lhe impôs a punição de 5 segundos em razão de incidente com o piloto do carro #21.

Nas pgs. 145, 146 e 147 da Pasta de Prova consta a informação de que o piloto do #81 foi punido em 5 segundos por incidente com o #21 e também de uma advertência ao piloto #4 por incidente com o #43

Announcements  
#43 BOX (PARACHOQUE TRASEIRO)  
#81 PENALIZADO EM 5 SEG POR INCIDENTE COM #21  
#4 ADVERTÊNCIA POR INCIDENTE COM #43

À pg. 152 consta o comunicado da imposição da pena de 2 pontos na cédula desportiva em razão da “advertência” recebida na corrida para o piloto Augusto Freitas, n. #04.

Não consta comunicado para imposição de pena ao piloto #81.

A despeito disso, logo em seguida, à pg. 153 consta o recurso do piloto #81.

E, à pg. 154 a decisão dos Comissários em face do recurso, mantendo a punição, nos seguintes termos:

Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, e no recebimento da solicitação de revisão da penalização imposta durante a Corrida 1 contra seu concorrente #21 Marcus Indio, DECIDEM:  
**Nome:** Adilson Junior #81  
**Atividade:** Corrida 1.  
**Fato:** (...)  
**Decisão:** Os Comissários Desportivos, após o recebimento da solicitação de revisão da penalização como **TEMPESTIVA** decidem pelo **INDEFERIMENTO** da mesma, pois o piloto não apresentou nenhum fato novo que retifique a decisão aplicada.  
O piloto Ailson Junior, do #81 receberá o acréscimo de 02 (dois) pontos na sua cédula desportiva.  
**Fundamento:** Código Desportivo do Automobilismo – “Art. 83”, “Art.135” e “Art.141 – II”.

Nesse ponto desejo fazer um registro.

O CDA estabelece no art. 168, inciso I, que as decisões dos Comissários precisam observar o seguinte requisito: *“Ter redação clara e precisa, com a descrição minuciosa dos fatos e com a indicação do amparo deste Código, regulamento da categoria ou regulamento particular”*.

A decisão dos Comissários não observou minimamente esse requisito.

Nos 4 anos que estive vivenciando o kartismo e automobilismo, tive a oportunidade de ser acionado algumas vezes por pilotos, pais de pilotos, chefes de equipe sobre punições recebidas.

Em todas as oportunidades eu me deparei com decisões dos Comissários tais como a proferida deste processo. Não há sequer um texto descrevendo os fatos ocorridos. São decisões absolutamente lacônicas, desprovidas de qualquer fundamentação, que impedem, a mais não poder, a meu ver, o correto exercício do direito de defesa.

Os interessados acabam por tomar conhecimento, oficiosamente, das razões ou fundamentos durante o procedimento de “convocação” previsto no art. 154 do CDA ou logo após, com a divulgação da decisão. Ali, no calor do momento, os Comissários acabam por esclarecer a decisão tomada, o que acaba por permitir que o prejudicado manifesta sua intenção de recorrer.

Não é o correto, porque não observa o procedimento do CDA. Algo precisa ser feito.

Prossigo, agora, nesse feito.

No Relatório de Ocorrências constou:

**1ª. CORRIDA**

(...)

- #81 PENALIZADO EM 5 SEG POR INCIDENTE COM #21

(...)

- INCIDENTE ENTRE #21 E #81 SOB INVESTIGAÇÃO – APÓS ANÁLISE DO INCIDENTE O CARRO #81 PENALIZADO EM 5 SEGUNDOS COM INCIDENTE COM #21. (DECISÃO 01 - RECURSO DA DECISÃO DOS COMISSÁRIOS #81).

(...)

Pois bem. No recurso à Comissão Disciplinar sustentou o piloto #81 que:

Todavia, as alegações dos comissários (...), não traduzindo a realidade dos fatos, pois conforme se denota das imagens ora anexadas pelos links (doc.j) verifica-se que no transcorrer da prova, o veículo pilotado por Marcos Índio, nº. 21, na verdade colide com o veículo pilotado por Adilson da Silva Junior.

A procuradoria opinou pelo desprovimento do recurso, sustentando que o piloto #81, ao contrário do que alegou, teria sim provocado o acidente:

*Ao contrário do que alegou o Recorrente, as imagens não deixam dúvidas de que o carro #81 se lançou para a direita, em direção do veículo #21, provocando o toque no seu concorrente, fazendo com que este último se deslocasse para o lado direito, saindo totalmente da sua trajetória e perdendo algumas posições.*

(...)

Dentre as imagens (fotos e vídeos) apontadas pelo Recorrente com sua peça recursal, algumas são contundentes ao demonstrarem que o veículo #81 foi o causador do toque que quase tirou o Piloto do carro #21 da prova.

A Comissão Disciplinar entendeu, porém, dar provimento ao recurso em decisão assim ementada:

**RECURSO CONTRA PUNIÇÃO DE 5 SEGUNDOS E 2 PONTOS NA CÉDULA DESPORTIVA POR INCIDENTE COM O CONCORRENTE. AUSÊNCIA DE CULPA DO RECORRENTE. INCIDÊNCIA DA REGRA DO ART. 120, III, DO CDA, QUE BENEFICIA O RECORRENTE. PROVIMENTO DO RECURSO.**

O voto do auditor relator tem o seguinte texto:

1. O recurso merece provimento.
2. Com efeito, tenho que a postura do Recorrente não configurou atitude antidesportiva que justificasse a aplicação da penalidade de 5 segundos, acrescida dos 2 pontos na sua cédula desportiva.
3. O recorrente realmente já havia conquistado o espaço necessário para a ultrapassagem e o argumento utilizado pelo Recorrente de que o espelho retrovisor com concorrente do carro #21 está fechado corrobora a percepção deste Relator de que o responsável pelo incidente foi o piloto Marcus Índio.
4. Nesses casos, prevalece a regra do art.120, III, do CDA.

Contra essa decisão da Comissão Disciplinar foi apresentado o recurso voluntário pela Procuradoria, do qual destaco o principal fundamento:

Conforme ressaltado no Parecer da Procuradoria ofertado à Comissão Disciplinar, a imagem dos 2 (dois) veículos envolvidos vindo de frente, segundos antes do toque, já é suficiente para demonstrar que o carro #21 (vermelho) estava em linha reta, enquanto o #81 (branco) fazia um traçado levemente em diagonal para sua direita, no momento que forçava a ultrapassagem, por dentro, sobre o Piloto Marcus Índio, a poucos metros de uma curva para a esquerda.

Para a Procuradoria o carro #21 estava em linha reta enquanto o #81 teria feito um traçado levemente em diagonal para sua direita.

O vídeo da câmera lenta do evento revela, a meu juízo, que o carro #21 não estava em linha reta. Basta o cotejo com o carro #04 que seguia atrás dele, esse sim, trafegando em linha reta.

No momento 00:00:00 do vídeo, o carro #21 está mais à esquerda que o #4 que seguia atrás. No momento do toque, 00:00:03 do vídeo, mais da metade do carro #04 pode ser visto à direita, em razão do movimento do carro #21 para a esquerda.

O carro #21 estava, portanto, seguindo em linha diagonal, da direita para a esquerda, em movimento claro de defesa da posição, diante da tentativa de ultrapassagem do carro #81 por “dentro”, mais veloz, antecedendo a curva seguinte à esquerda.

Entre o momento 00:00:00 desse vídeo e o momento 00:00:03, quando ocorre o toque entre os carros, pude aferir que o carro #21 se deslocou da direita para a esquerda por praticamente o espaço de “um carro”.

Na imagem 00:00:00 ele tinha alguma distância para o carro #81 e este estava a uma distância superior à de um outro carro do limite da pista à sua esquerda. No momento do toque, só há espaço para um carro à esquerda do carro #81, a revelar que as distâncias existentes haviam sido consumidas pelo movimento do carro #21.

Então, a despeito de discordar da alegação do recurso da Procuradoria com relação à dinâmica do acidente, quanto ao movimento do carro #21 -- porque ela sustentou que ele seguida em linha reta --, tenho de concordar que o carro #81 fez, sim, um movimento brusco para a direita, o que as imagens do vídeo também demonstram, pela inclinação repentina do carro no momento que antecede ao acidente. Disse a Procuradoria, corretamente:

Nesse sentido, veja-se no “Vídeo Onboard #81.MP4”, especificamente aos 9 segundos, que é possível observar que o piloto do carro #81 guina seu volante à direita, momentos antes de tocar o carro #21:

Mas a Procuradoria foi além para sustentar que o piloto do carro #81 não havia conquistado posição que levasse o carro #21 a se afastar de sorte a impedir o toque entre ambos:

Outrossim, com todas as vênias ao voto condutor do julgado ora recorrido, não há qualquer demonstração cabal de que o piloto do carro #81 já havia conquistado a posição em questão, sendo certo que se trata de trecho de pista reta, precedente à curva, em que independentemente da posição dos carros, **não poderia o carro #81 invadir a trajetória reta desenvolvida pelo carro #21.**

As imagens demonstram, no sentir da procuradoria, que o carro #81 não estava com seu carro totalmente à frente do carro #21 para poder assumir a trajetória do carro concorrente.

Como os veículos estavam lado a lado, não estava obrigado o carro #21 a se afastar para o lado para que o carro #81 viesse a ocupar o espaço do carro #21.

Concordo apenas parcialmente com essa afirmação, porque o carro #81 estava, visivelmente mais rápido do que o carro #21, tanto assim que naquela reta ele fez o movimento de ultrapassagem, saindo de trás do #21 para se posicionar ao lado quando houve o toque entre eles.

As imagens *on board* confirmam esse fato.

É dizer: houve uma disputa entre os dois carros, com excessos de ambos os competidores, mas os Comissários entenderam impor a punição a apenas um deles, o carro #81.

Nenhum dos dois, a meu ver, observou a norma do inciso III do art. 120 do CDA, que determina que o piloto deverá respeitar o espaço conquistado pelo veículo mais rápido.

Havia espaço mais do que suficiente para que os dois seguissem suas trajetórias, mas optaram por forçar, cada qual, a conquista de um espaço e, aí a meu ver, incidiram ambos na manobra proibida prevista no inciso IV do art. 120, a saber, “manobra obstrutiva levada a efeito por um ou por vários pilotos”.

Como não houve punição alguma ao carro #21, nem está em questão eventual infração por ele praticada, não poderá esse Tribunal, mesmo chegando à conclusão de que teria cometido alguma infração, pretender impor alguma sanção.

Essa situação está a revelar, ao fim e ao cabo, que os excessos configurariam um caso de disputa de posição a ser aceita como regular.

Então, ainda que por fundamento distinto do contido no voto do relator, acompanho Sua Excelência na conclusão, para manter a decisão da Comissão Disciplinar.