



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

COMISSÃO DISCIPLINAR

PROCESSO Nº 05/2018-CD – RECURSO

RECORRENTES: CESAR RAMOS, ALLAN KHODAIR e CHRISTIANO CHIARADIA ALCOBA ROCHA (TUKA ROCHA)

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2018

ACÓRDÃO

UTILIZAÇÃO DE BOTÃO *PUSH* NA LARGADA OU RELARGADA APÓS A SAÍDA DO SAFETY CAR. VEDAÇÃO. PERDA DA TOTALIDADE DO BOTÃO DE ULTRAPASSAGEM NA PRÓXIMA ETAPA, ACRESCIDA DE MULTA. CUMULATIVIDADE EM RAZÃO DO COMETIMENTO DE DUAS INFRAÇÕES. PENA DOBRADA. AFASTAMENTO DA NORMA CONTIDA NO ART. 11.1, “D”. PARCIAL PROVIMENTO.

Acordam os Auditores da Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, por **UNANIMIDADE**, em dar parcial provimento ao Recurso, para afastar a aplicação do item “d)”, do art. 11, do Regulamento Desportivo da Categoria 2018, e, no mais, ratificar a condenação dos **Recorrentes** à perda de 100% da totalidade dos botões de ultrapassagem disponíveis nas duas próximas etapas em que participarem e mais uma multa de 20 UP's, em razão da duplicidade de infrações e consequente cumulação de



penalidades, pelos fatos descritos nas Notificações lavradas pelo CTDN.

Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 2018.

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
AUDITOR RELATOR – CD - STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR

PROCESSO Nº 05/2018-CD – RECURSO

RECORRENTES: CESAR RAMOS, ALLAN KHODAIR e CHRISTIANO CHIARADIA ALCOBA ROCHA (TUKA ROCHA)

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2018

RELATÓRIO

1. Cuida-se de recurso interposto pelos pilotos **Allam Khodair #18, Cesar Ramos #30 e Tuka Rocha #25**, contra decisão advinda do Conselho Técnico Desportivo Nacional – CTDN - fls. 67, 68 e 69 – assim descritas:

*“Conforme Relatório da Empresa habilitada a realizar a verificação da utilização do botão de ultrapassagem no evento, constata que o mesmo foi acionado em desacordo com o **artigo 11 alínea a, do Regulamento Desportivo da categoria.***

Pelo motivo acima citado os senhores perdem 100% da totalidade dos botões de ultrapassagem disponíveis na próxima etapa, em que participarem e mais uma multa de 10 UP's.

A penalização, acima, também, deverá ser cumprida na etapa seguinte, em que participarem, conforme artigo 11 alínea c, do Regulamento Desportivo da categoria.”

2. A decisão teve como fundamento a mensagem da empresa responsável pela análise dos dados do botão *push*, assim redigida:



“Foram analisados os dados da 1ª Etapa da Stock car de 2018 e, **os carros 18, 25, 30 e 43 utilizaram o push na 1ª e na 2ª relargada (após a saída do safety car)**, o carro 84 utilizou somente na 1ª relargada, o carro 110 não temos os dados, eles entregaram mas o arquivo estava corrompido, entrei em contato com a equipe mas eles estão de folga hoje e falaram que iriam puxar os dados do carro novamente amanhã e enviariam para mim, o restante está ok.” (grifei)

3. O fundamento foi o art. 11, letra a) e c), do Regulamento Desportivo da Categoria 2018, assim redigido:

11. POTÊNCIA EXTRA – “Botão de ultrapassagem”

11.1. O sistema eletrônico de controle do Motor da Stock Car dispõe de uma ferramenta que possibilita o acionamento pelo piloto de uma Potência extra no motor chamado de “Botão de Ultrapassagem”.

A empresa promotora, através de um comunicado oficial, aos Comissários Desportivos, informará a quantidade de “botão de ultrapassagem” disponível para as provas, assim como os intervalos de acionamento e a sua potência através da posição da borboleta (está poderá ser diferente da fornecida ao demais pilotos na respectiva etapa). A divulgação acima citada, com homologação da CBA, será feita no Regulamento Particular da Etapa.

1) Para circuitos onde a largada ocorre na reta principal o acionamento do botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) será permitido, somente após o fechamento da primeira volta válida, com bandeira verde.

2) Para circuitos onde a largada ocorre na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização da Direção da Prova) o botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%), somente poderá ser acionado após o fechamento da primeira volta válida.

3) Em caso de Largada com Safety car ou qualquer relargada, o botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%), somente



poderá ser acionado após a saída do Safety car e após o carro/piloto passar pelo PSDP.

O não cumprimento dos itens 1), 2) ou 3) do artigo 11.1) implicará nas seguintes penalizações:

a) Se utilizado na largada ou relargada, o piloto não receberá nenhum botão de ultrapassagem na totalidade da próxima etapa, além de multa de 10 UP's;

b) Se utilizado após a largada, mas antes do fechamento da primeira volta com bandeira verde e/ou se utilizado antes do carro/piloto passar pelo PSDP após a saída do Safety car o piloto receberá 50% da quantidade de botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) do total definido para a etapa seguinte, além de multa de 10 UP's;

c) As penalizações previstas nos itens a) e b) será aplicada de forma cumulativa nas próximas etapas.

d) O piloto que recorrer das punições acima terá a pena dobrada, automaticamente, se o seu recurso não for provido pelo STJD do automobilismo ou se desistir do recurso, automaticamente, perderá no caso do item a) 100% dos botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) nas duas próximas etapas e no caso do item b) 100% dos botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) na próxima etapa, além de multa de 10 UP's;

4. Sustentam os **Recorrentes** que o item 2 não se aplica ao caso presente, tendo em vista que em Interlagos a largada ocorre na reta principal. E, quanto ao item 3, aduzem não ter qualquer referência de relargada na prova a justificar sua incidência.

5. Por fim, sustentam ser o item "d)" contrário à Constituição da República.

6. Em manifestação de fls. , os **Recorrentes** requereram a concessão de efeito suspensivo, com fundamento no art. 147-B,



do CBJD, deferido parcialmente, num primeiro momento, pela suspensão da pena pecuniária e manutenção da pena de perda de pontos.

7. Pedido de reconsideração formulado pelos **Recorrentes**, afirmando que não utilizaram o botão do *push* no momento da única relargada da prova, exurgindo, então, a dúvida acerca do momento em que efetivamente foram utilizados o botão do *push*, e, diante disso, deferi a atribuição de efeito suspensivo ao recurso interposto, em sua totalidade.

8. Determinei, outrossim, a intimação da empresa responsável pelo controle do uso dos botão *push* pelos competidores, para indicar a esta Comissão Disciplinar, de maneira precisa, os momentos exatos em que os pilotos **Recorrentes - #30, #18 e #25** - se utilizaram dos botões de *push*.

9. Da mesma maneira e no mesmo sentido, manifestação da Douta Procuradoria requerendo a intimação dos Comissários para que melhor descrevessem os fatos e circunstâncias que determinaram as punições.

10. Manifestação da empresa responsável pelo controle do uso dos botões de *push*, com informação de uso nas seguintes situações

#Carro 18	1ª saída de safety car
#Carro 18	2ª saída de safety car
#Carro 25	1ª saída de safety car
#Carro 25	2ª saída de safety car
#Carro 30	1ª saída de safety car
#Carro 30	2ª saída de safety car



11. O Sr. Alexandre Lagana esclareceu que a penalização foi imposta pelo CTDN/CBA e os Comissários somente a executariam na 2ª Etapa pelos Desportivos, sendo suspensa pelo STJD.

12. É o relatório.

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2018.

**LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
AUDITOR RELATOR – CD – STJD AUTOMOBILISMO**



**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR**

PROCESSO Nº 05/2018-CD – RECURSO

**RECORRENTES: CESAR RAMOS, ALLAN KHODAIR e CHRISTIANO
CHIARADIA ALCOBA ROCHA (TUKA ROCHA)**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR 2018**

VOTO

1. A discussão nodal do presente caso está na aplicação da penalidade pelo uso do botão *push* pelos pilotos **Recorrentes**.

2. Conforme descrito pela empresa de controle dos botões do *push* os **Recorrentes** usaram os botões de *push* nas 1ª e 2ª saídas do *safety car*.

3. A penalidade foi, então, assim aplicada:

*“Conforme Relatório da Empresa habilitada a realizar a verificação da utilização do botão de ultrapassagem no evento, constata que o mesmo foi acionado em desacordo com o **artigo 11 alínea a, do Regulamento Desportivo da categoria.***

Pelo motivo acima citado os senhores perdem 100% da totalidade dos botões de ultrapassagem disponíveis na próxima etapa, em que participarem e mais uma multa de 10 UP's.

A penalização, acima, também, deverá ser cumprida na etapa seguinte, em que participarem, conforme artigo 11 alínea c, do Regulamento Desportivo da categoria.”



4. Com efeito, cada piloto **Recorrente** utilizou o botão em 2 situações, quais foram as primeira e segunda relargadas:

*“Foram analisados os dados da 1ª Etapa da Stock car de 2018 e, **os carros 18, 25, 30 e 43 utilizaram o push na 1ª e na 2ª relargada (após a saída do safety car)**, o carro 84 utilizou somente na 1ª relargada, o carro 110 não temos os dados, eles entregaram mas o arquivo estava corrompido, entrei em contato com a equipe mas eles estão de folga hoje e falaram que iriam puxar os dados do carro novamente amanhã e enviariam para mim, o restante está ok.”*

5. A norma sobre o uso do botão do push está assim redigida, no Regulamento da Categoria:

11. POTÊNCIA EXTRA – “Botão de ultrapassagem”

11.1. O sistema eletrônico de controle do Motor da Stock Car dispõe de uma ferramenta que possibilita o acionamento pelo piloto de uma Potência extra no motor chamado de “Botão de Ultrapassagem”.

A empresa promotora, através de um comunicado oficial, aos Comissários Desportivos, informará a quantidade de “botão de ultrapassagem” disponível para as provas, assim como os intervalos de acionamento e a sua potência através da posição da borboleta (está poderá ser diferente da fornecida ao demais pilotos na respectiva etapa). A divulgação acima citada, com homologação da CBA, será feita no Regulamento Particular da Etapa.



1) Para circuitos onde a largada ocorre na reta principal o acionamento do botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) será permitido, somente após o fechamento da primeira volta válida, com bandeira verde.

2) Para circuitos onde a largada ocorre na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização da Direção da Prova) o botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%), somente poderá ser acionado após o fechamento da primeira volta válida.

3) Em caso de Largada com Safety car ou qualquer relargada, o botão de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%), somente poderá ser acionado após a saída do Safety car e após o carro/piloto passar pelo PSDP.

O não cumprimento dos itens 1), 2) ou 3) do artigo 11.1) implicará nas seguintes penalizações:

a) Se utilizado na largada ou relargada, o piloto não receberá nenhum botão de ultrapassagem na totalidade da próxima etapa, além de multa de 10 UP's;

b) Se utilizado após a largada, mas antes do fechamento da primeira volta com bandeira verde e/ou se utilizado antes do carro/piloto passar pelo PSDP após a saída do Safety car o piloto receberá 50% da quantidade de botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) do total definido para a etapa seguinte, além de multa de 10 UP's;

c) As penalizações previstas nos itens a) e b) será aplicada de forma cumulativa nas próximas etapas.



d) O piloto que recorrer das punições acima terá a pena dobrada, automaticamente, se o seu recurso não for provido pelo STJD do automobilismo ou se desistir do recurso, automaticamente, perderá no caso do item a) 100% dos botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) nas duas próximas etapas e no caso do item b) 100% dos botões de ultrapassagem (abertura da borboleta 100%) na próxima etapa, além de multa de 10 UP's;

6. A essa altura, importa analisar os momentos em que os **Recorrentes** cometeram as faltas indicadas pelo CTDN.

7. Repita-se, todos os **Recorrentes** se utilizaram indevidamente nas 1ª e 2ª saídas do *safety car*.

8. Daí porque entendo que a capitulação da penalidade está incompleta, devendo haver a inclusão do item 3, do art. 11.1, complementada pelas letras "a" e "c".

9. A sustentação dos **Recorrentes** ao deduzir pedido de reconsideração foi de que só houve uma relargada e que, excluindo-se essa, somente houve intervenções do *safety car*, não se confundindo intervenção do *safety car* com relargada.

10. Conforme relatado pelo Diretor de Prova (fls. 15): “- No momento da largada durante a volta de apresentação a chuva caiu torrencialmente obrigando a utilizarmos bandeira vermelha, 20 minutos para troca de pneus e nova largada com SC a frente do pelotão, durante o transcurso da prova tivemos 2 intervenções de SC devido a acidentes e carros parados em local perigoso, a prova foi encerrada com bandeira quadriculada no tempo previsto na programação.”



11. A leitura desse relato, em princípio, daria respaldo à exegese emprestada pelos Recorrentes às normas do CDA, de que inexistiram outras relargadas ao longo da prova, senão intervenções do safety car.

12. Contudo, a derrubar a tese dos **Recorrentes**, há o *briefing*, conforme apresentado, indistintamente, aos pilotos participantes daquela etapa, aí incluídos os **Recorrentes**, que corrobora a dicção do n.º 3, do art. 11.1, do Regulamento Desportivo da Categoria 2018, de que **em caso de largada com Safety car ou qualquer relargada**, o botão de ultrapassagem, somente poderá ser acionado após a saída do Safety car e após o carro/piloto passar pelo PSDP.

13. E aí, vale enfatizar a informação do Direção da Prova (fls. 80), por ocasião do Briefing, em o qual afirmou que *“as relargadas serão em fila indiana, após apagar suas luzes na curva do Bico do Pato e saída do safety-car será na chicane do Café, se estiver tudo ok o PSDP autorizará a largada agitando a bandeira verde juntamente com os demais postos, a partir deste momento as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de cronometragem.”*

14. A *mens legis* dessa norma, aceita pelos **Recorrentes**, equipara largada e relargadas, para todos os efeitos, inclusive no que diz respeito ao ingresso do Safety-car, quando necessário, fazendo regra que o recomeço da disputa, após a intervenção do safety car obedecerá os mesmos critérios de análise do que a largada.

15. É que segundo dispõe o CDA (art. 98), o Safety-car é utilizado para neutralização da prova, e durante sua permanência (IX) “qualquer ultrapassagem será proibida, a menos que um



veículo seja sinalizado e autorizado pelo *Safety-car* para tal procedimento.”, sendo forçoso concluir que a saída do *Safety car* da prova configura hipótese de relargada, ou, pelo menos, tornam obrigatórias as mesmas regras aplicáveis para tal situação, como o próprio uso do botão de *push*.

16. Nessa linha de raciocínio, os **Recorrentes** não têm razão.

17. Considerando que os **Recorrentes** se utilizaram dos botões de *push* em duas situações – **1ª e 2ª saídas do safety car** - a pena pela utilização na largada ou relargada, consistirá na perda do direito de utilização da totalidade dos botões de ultrapassagem na próxima etapa, além de multa de 10 UP's, que cumulativamente aplicada, imporá a perda desse direito em duas etapas consecutivas, mais 20 UP's.

18. Assim, nego provimento, neste particular, ao Recurso interposto.

19. Passando à análise do requerimento de afastamento do item “d)” do art. 11, do Regulamento Desportivo da Categoria, razão assiste aos **Recorrentes**, posto que tal norma significa uma limitação do direito subjetivo de se insurgir contra decisões proferidas pelos Comissários Desportivos, o que, a toda evidência, viola os princípios Constitucionais da ampla defesa, do devido processo legal e do contraditório.

20. Assim, concluindo, voto no sentido de dar parcial provimento ao Recurso, para afastar a aplicação do item “d)” do art. 11, do Regulamento Desportivo da Categoria 2018, e, no mais, ratificar a condenação dos **Recorrentes** à perda de 100% da totalidade dos botões de ultrapassagem disponíveis nas duas



próximas etapas em que participarem e mais uma multa de 20 UP's, pelos fatos descritos nas penalizações impostas pelo CTDN.

É como voto.

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2018.

**LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
AUDITOR RELATOR – CD – STJD AUTOMOBILISMO**