



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

**PROCESSO No 03/2021-STJD – RECURSO (Proc. Originário no 03/2021-CD-RECURSO)**

RECORRENTE – WANDERELY ANTONIO BERLANDA JÚNIOR, CARRO #17

RECORRIDOS – COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL 2020 – GOIÂNIA - GO

Relatório,

Consta dos autos Recurso com uma preliminar perante este STJD, interposto pelo Piloto – WANDERLEY ANTONIO BERLANDA JÚNIOR, que, irressignado ao Parcial provimento de seu Recurso perante a CD onde fora concedido parcial provimento no sentido de afastar a penalização de desclassificação para toda a 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL 2020 – GOIÂNIA - GO, restringindo-a apenas com relação a 6ª. Bateria, mantendo-se, dessa forma, eventual pontuação obtida nas disputas da 1ª. a 5ª. Baterias.

De se destacar que o Provimento Parcial do recurso a CD acatou o pedido subsidiário do recorrente para que a penalidade de desclassificação alcançasse apenas a 6ª. Bateria, e não toda a 4ª. Etapa.

Observa-se dos autos a decisão dos Comissários Desportivos que atuaram na 4ª. Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional/2020 disputada nos dias 19 a 21 de Fevereiro no Autódromo Internacional Ayrton Senna em Goiânia/GO, onde, ao término da 6ª. Bateria aplicaram ao ora Recorrente a penalização de desclassificação da totalidade da 4ª. Etapa do Campeonato por irregularidade técnica, com fundamento nos artigos 83, 133, VII, 140 e 140.3, todos do CDA.

A irregularidade técnica constatada pelos Comissários Desportivos em vistoria ao final da 6ª. Bateria, consistiu no fato de que carro (17) do Recorrente se encontrava com o “restritor sem o lacre”, (massa de vedação na cor laranja), apresentando-se assim em desconformidade com o Artigo 6.8 do Regulamento Técnico da Categoria .

Em suas atuais razões recursais pugna o recorrente pelo provimento do recurso, reitarando as suas razões em sede da CD, sustentando que não cometeu nenhuma irregularidade técnica



que pudesse ensejar a penalização de desclassificação, na medida em que a substituição do coletor visava apenas uma melhor performance do carro, tendo sido a peça substituída idêntica a original tal qual permitido pelo artigo 1.6 do Regulamento Técnico da Categoria, além de ter sido devidamente autorizado pelo Comissário Técnico – Sr. Caio Augustos.

Complementa suas razões no Recurso perante este STJD, destacando que em sessão de julgamento ocorrida em 11.03.2021 na CD, onde após a ouvida de todas as testemunhas e debates, teria ficado constatado que o conflito de versões sobre o que de fato ocorreu durante a referida etapa do Campeonato deveria ser analisada sob a alta carga de trabalho atribuída aos atores do evento. Contudo, sustentou o recorrente que não aceita que o mesmo seja, segundo suas alegações, injustamente penalizado por circunstâncias que estão além da capacidade humana de interferência.

Ao final o recorrente em seu pedido pugna que seja CONHECIDO E PROVIDO INTEGRALMENTE o presente Recurso, reformando-se o V. Acórdão proferido pela Comissão Disciplinar do STJD/CBA, dando PROVIMENTO TOTAL aos pedidos do recorrente, a fim de anular a penalidade a ele imposta no 4a Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional - Goiania / GO.

Devidamente intimada para oferecer Contrarrazões, tempestivamente o ilustre Procurador Dr. Pedro Henrique Cancelli pugnou pelo total desprovemento do recurso para manter incólume a decisão da Comissão Disciplinar.

É o relatório,

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2021.

  
JOÃO FAUSTO JOSÉ COUTINHO MIRANDA.  
Auditor Relator – STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

**PROCESSO No 03/2021-STJD – RECURSO (Proc. Originário no 03/2021-CD-RECURSO)**

RECORRENTE – WANDERELY ANTONIO BERLANDA JÚNIOR, CARRO #17

RECORRIDOS – COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4a ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL 2020 – GOIÂNIA - GO

VOTO,

No que concerne à Preliminar arguida pelo recorrente, deixo de apreciá-la separadamente tendo em vista que a mesma, além de confundir-se com as questões de mérito, não apresenta pedido definido por tratar-se de narrativa acerca da reconhecida influência da Pandemia decorrente da Covid 19 em todos os eventos desportivos mundiais, não sendo diferente em nosso país.

Inicialmente, visando consagrar a segurança jurídica das decisões deste STJD no que toca aos debates ocorridos na sessão da CD concernentes ao tipo de lacre (lacre de massa de vedação) que frise-se foi utilizado ao longo de todo o Campeonato de Turismo Nacional, bem como em demais competições do desporto automobilístico nacional, coaduno com o Entendimento o Ilustre Auditor da CD, Dr. Carlos Diegas.

Embora conste do artigo 6.8 do Regulamento Técnico Campeonato de Turismo Nacional que: *Deverão ser feitos dois furos em faces opostas e passantes entre as mesmas de maneira longitudinal e alinhados para que sejam eficientemente lacradas pelos Comissários*, é sabido por todas as equipes que a massa de vedação é utilizada atualmente como forma de lacre, não só pela categoria Turismo Nacional com também pela Stock Car, Stock Car Light entre outras, tendo em vista a praticidade e eficácia do método.

Dito isso, entendo que a massa de vedação utilizada pelos comissários técnicos da CBA é meio eficaz e comprovado para a realização dos lacres dos componentes que o regulamento elenca como necessários para paridade dos competidores.

Pensar de forma diversa traria efeitos desastrosos a toda a competição realizada. Diante disso entendo não assistir razão ao recorrente neste ponto.



Em sede de suas Contrarrazões, o ilustre Procurador Dr. Pedro Henrique Cancellia pugnou pelo total desprovimento do recurso para manter incólume a decisão da Comissão Disciplinar, salientando que em todas as decisões dos Comissários Desportivos vigoram a presunção de veracidade, contudo, essa presunção é *iuris tantum*, isto é, relativa e não absoluta, portanto, sujeita a reforma em casos pontuais, art. 58 do CBJD.

Antes de analisar as demais alegações do recorrente, cumpre-me enfatizar o brilhante e vocacional trabalho realizado pelos comissários técnicos e desportivos da CBA. Em algumas oportunidades, visando obter um conhecimento prático das competições, este Relator e os demais membros da CD, STJD e Procuradoria puderam participar observar *in loco* a dinâmica de um final de semana de competições, onde ficou claro o empenho, responsabilidade, isenção e comprometimento dos comissários, que por vezes, diante deste cenário de Pandemia, ficaram sobrecarregados com os calendários apertados das competições, e que foi o caso da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional.

No que toca às demais alegações do recorrente, aduz que competiu com a placa restritora de desempenho durante as 5 (cinco) primeiras baterias da 4ª etapa. De fato isso ficou provado quando da instrução de feito na Comissão Disciplinar. Ademais, o recorrente fez prova seus tempos de corrida, além do que a telemetria do evento, como bem observou o Ilustre Auditor Leonardo Pampillón, demonstrou que o recorrente tinha uma performance em todas as baterias condizente com a restrição imposta pelo regulamento, conhecida no meio dos pilotos e equipes como "trofeu bigorna".

Já a alegação recursal que o seu chefe equipe solicitou a autorização do Comissário Técnico (Sr. Caio Augustus) para efetuar a substituição do coletor de admissão, alegando ainda que tal solicitação foi prontamente atendida e autorizada pelo citado comissário. Asseverou ainda que minutos após a troca do coletor, quando a sua equipe preparava o carro para tomar sua posição na pista para início da 6ª bateria, o Sr. Paulo Nazari (consultor técnico da categoria), foi até o box do recorrente e, alegando que a borboleta estava em temperatura ambiente, ou seja, que não estaria quente, afirmou que a mesma havia sido substituída, negando-se a aplicar o novo lacre ao conjunto. Ocorre que o Sr. Paulo Nazari, não tem autorização legal para aplicar lacres ou tomar qualquer decisão inerentes aos comissários da CBA.

Diante das alegações do recorrente e depoimento do Comissário, passamos a analisar o que preconiza artigo 5.2.11 do regulamento técnico da categoria sobre as matérias arguidas.

5.2.11 – A troca do bloco do motor é livre, desde que atendidas as regras regulamentares dispostas nas alíneas “a”; “b” e “c” abaixo descritas:



- a) O Comissário Técnico deve ser informado da intenção da troca do bloco do motor **e seus periféricos**;
- b) O **Comissário Técnico deve autorizar a troca**;
- c) O bloco do motor e **seus periféricos substituídos** devem ser disponibilizados imediatamente ao Comissário Técnico **e poderá** ficar sob o seu poder até o final do evento;

Da análise do artigo acima temos que a letra "a" é clara ao discorrer que o Comissário Técnico também deve ser informado da intenção da troca dos periféricos, onde o coletor de admissão caracteriza-se periférico, já a letra "b" do mesmo artigo elenca que; O Comissário Técnico deve autorizar a troca, e, como ficou constatado dos autos no depoimento Sr. Caio Augustus, único comissário técnico responsável na 4ª Etapa, ocorreu a autorização para substituição, já no que toca a letra "c" a mesma merece uma análise mais detalhada mais adiante .

Cabe ainda discorrer sobre a controvérsia dos depoimentos do Sr. Caio Augustus, (comissário técnico) e do chefe de equipe do recorrente (Sr. Sergio Pein) já que este assevera que solicitou a troca do coletor, ao passo que o Sr. Caio disse ter autorizado a substituição de todo conjunto (coletor/placa restritora/corpo de borboleta).

Cumpra elenar o preconizado no artigo 6.4 regulamento técnico da categoria, transcrito abaixo:

6.4 – O coletor de admissão deve ser o original do motor com injeção eletrônica sendo proibido qualquer tipo de trabalho ou retrabalho interno, exceto para o caso previsto no item 6.11.

Denota-se dos autos que tanto o coletor substituído quanto o utilizado até a 5ª bateria, estavam dentro das especificações do regulamento

Sobre placa restritora, preconiza a primeira parte do artigo 6.8, também abaixo transcrito:

6.8 – A “Placa Restritora”, quando adotada, deverá ser apresentada aos Comissários Técnicos em conjunto com Organização da Categoria para que possa ser medida, instalada e lacrada. Deverá ter no máximo 2mm (dois milímetros) de espessura e ser instalada entre o corpo de borboleta (TBI) e o coletor de



admissão, quando opcionalmente for utilizada a flange adaptadora esta deverá ter o limite máximo de 30mm (trinta milímetros) de espessura. A **“Placa Restritora”** deverá ser posicionada entre o corpo de borboleta (TBI) e a flange adaptadora, seguindo a seguinte ordem: corpo de borboleta, **“Placa Restritora”**, flange adaptadora e coletor de admissão.

(...) omissis.

Da leitura do artigo acima, temos que o CORPO DE BORBOLETA, “PLACA RESTRITORA”, FLANGE ADAPTADORA E COLETOR DE ADMISSÃO faz parte de um conjunto, ademais, como observado dos autos, o conjunto utilizado pelo recorrente o até o pedido de substituição estava devidamente lacrado.

No caso de aplicação em definitivo ou de substituição da placa restritora, esta deverá ser apresentada no momento da vistoria de segurança, o que no caso dos autos ocorreu, vejamos então o que dispõem os artigos 6.9 e 6.10, transcritos abaixo na íntegra:

6.9 – A responsabilidade de confeccionar e apresentar a “Placa Restritora” conforme as medidas impostas anteriormente pela Comissão Técnica em conjunto com a Organização da Categoria, será das equipes que deverão ter disponíveis, para cada veículo, a “Placa Restritora” com as seguintes medidas internas para “menos” (negativas) das medidas descritas no item 6.2: -2,0mm, -4,0mm, -6,0mm e -8,00mm e/ou as descritas nas regras impostas no Regulamento Desportivo da Categoria.

6.10 – A aplicação da “Placa Restritora” é uma “decisão de fato” visando a equalização de potência entre as marcas/modelos de veículos e suas motorizações específicas, podendo a qualquer momento, inclusive durante os procedimentos oficiais de pista, por decisão dos Comissários Técnicos em conjunto com a Organização da Categoria, ser aplicada, retirada ou alterada em sua medida.

Observa-se ainda que não há no regulamento a necessidade de lacrar a citada peça após substituição autorizada, uma vez que o regulamento prevê que; “disponibilizados imediatamente ao Comissário Técnico **poderá** ficar sob o seu poder até o final do evento”, conforme preconizado na letra C do artigo 5.2.11, abaixo transcrito:



c) O bloco do motor e seus periféricos substituídos devem ser disponibilizados imediatamente ao Comissário Técnico e **poderá** ficar sob o seu poder até o final do evento.

Portanto, o lacre da peça ocorre obrigatoriamente somente na vistoria de segurança. Após isso, da análise do item acima do regulamento, não vislumbro a necessidade de novo lacre.

Contudo, quando o comissário optou por não reter a peça substituída após sua própria autorização, o Sr. Paulo Nazari, que segundo constou nos depoimentos é consultor técnico da categoria, não poderia interferir tanto para lacrar quanto para impedir o lacre da peça cuja substituição foi autorizada pelo Comissário, tal ato só poderia realizar-se pelo Sr. Caio .

No que toca à existência de controvérsia nos depoimentos, entendo que ocorreu uma interpretação diversa dos depoentes na autorização para substituição (apenas o coletor ou de todo conjunto), pois, no momento que o Sr. Sergio Pein (membro da equipe do recorrente) assevera que solicitou a **troca do coletor** e o Comissário narrou ter autorizado verbalmente a substituição **de todo o conjunto**.

Analisando detidamente o que preconiza o regulamento técnico da categoria, e ainda, sobre a ótica dos depoimentos e dinâmica dos acontecimentos de uma etapa por demais exaustiva, concluo que não ocorreu má-fé do chefe de equipe, bem como não ocorreu erro do comissário ao autorizar a substituição, até porque, o mesmo estava com respaldo no regulamento letra, "b" do artigo 5.2.11.

Contudo, quando o Comissário (Sr. Caio Augustus) não retorna para realizar as vitorias seja das peças (coletores) ou do conjunto substituído, penso que não pode ser o recorrente punido pela omissão do comissário de não realizar tais vitórias.

O correto seria o retorno do Comissário para realizar o lacre, ou se assim não o fizesse, ao final da 6ª bateria, vistoriar em parque fechado se a borboleta e a placa restritora estavam corretas.

Também tenho por certo que o Comissário, Sr. Caio Augustus, pelas razões já elencadas ao longo de toda instrução processual estava sobrecarregado de atribuições que de fato contribuem para falibilidade humana, fato este que em momento algum retira a sua reconhecida capacidade técnica, conhecimento e empenho na sua função de comissário da CBA.

Nesse sentido, por tudo que fora exposto e apurado em toda instrução processual, voto no sentido de conhecer e dar total provimento ao presente Recurso, reformando-se o Respeitável Acórdão proferido pela Comissão Disciplinar do STJD/CBA, a fim de anular a penalidade



imposta ao recorrente WANDERELY ANTONIO BERLANDA JÚNIOR, CARRO #17 na 4a Etapa do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional - Goiânia / GO, mantendo-se assim o resultado alcançado pelo autor em pista.

É o voto.

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2021.

JOÃO FAUSTO JOSÉ COUTINHO MIRANDA.  
Auditor Relator – STJD

Processo nº 03/2021-STJD

### **VOTO DIVEREGNTE**

Em sede de COMISSÃO DISCIPLINAR (CD) o Recorrente logrou êxito parcial em seu recurso voluntário onde, por bem do direito e das provas testemunhais produzidas em audiência, foi proferido julgamento no sentido de anular a penalidade de DESCLASSIFICAÇÃO que lhe fora imposta na 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de TURISMO NACIONAL.

O acórdão de **páginas 73/76** entendeu deveria haver manutenção da pontuação do Recorrente obtida nas primeiras 5(cinco) baterias da prova onde não teria ocorrido nenhuma irregularidade técnica *'considerando uma melhor e mais justa dosagem da penalidade aplicada e considerando ainda os bons antecedentes do Recorrente, entendo por acolher o pedido subsidiário aqui formulado, no sentido de que a penalização deve se restringir tão somente a 6ª. Bateria da 4ª. Etapa, devendo ser mantida eventual pontuação por ele obtida nas demais baterias anteriormente disputadas.*

Prosseguindo em sede de APELAÇÃO o Recorrente pugna pelo reconhecimento de inobservância do regulamento técnico quanto ao LACRE utilizado, que deveria se subsumir ao previsto no **art. 6.8** do Regulamento Técnico da Categoria, a implicar prescindível exigência de que participasse da prova utilizando um lacre estranho àquele previsto no regulamento e aplicado no conjunto - **coletor de** **admissão + RESTRITOR + borboleta (TBI)**, tudo a merecer por fim o cômputo dos pontos obtidos em toda a etapa.

Ressalte-se quanto ao tipo de lacre, principal objeto da impugnação recursal, sobre ter ele materialidade distinta daquela que se encontra descrita no regulamento (Lacre de segurança metálico x lacre de espécies distintas como lacres de policarbonato, ou de plástico, etc) entendo esta questão sem relevância aos fundamentos de aplicação da penalidade sofrida e **nesse sentido, seguindo as mesmas razões de relatoria no feito nesse ponto, aponto não assistir razão ao recorrente.**

**Da mesma forma seguindo o duto Relator** e sua meticulosa análise do regulamento técnico da categoria, e ainda, sobre a ótica dos depoimentos e dinâmica dos acontecimentos de uma etapa por demais exaustiva, também concluo **pela não ocorrência de má-fé do chefe de equipe, bem como não ocorreu erro do comissário ao autorizar a substituição**, até porque, o mesmo estava com respaldo no regulamento letra, "b" do artigo 5.2.11.

**Acontece que ousou divergir** do robusto voto apresentado em sessão plenária ao dar provimento ao apelo do Recorrente para votar no sentido de manter incólume o acórdão proferido em sede de Comissão Disciplinar consoante razões que passo a expender:

No caso concreto, a determinação de inclusão de PLACA RESTRITORA entre borboleta (TBI) e coletor de admissão de ar (**peças periféricas ao motor**) objetiva alcançar limitação da velocidade imposta aos carros escolhidos a teor do **art. 20** do Regulamento da Categoria (para os 3 (três) primeiros colocados do Campeonato de Pilotos) o que de forma subsequente acaba por estabelecer certa igualdade no nível de competição entre os contendores e, de um modo geral, aumentando a competitividade na prova faz por sua vez resultar em disputas mais acirradas e belos espetáculos de técnica e ousadia próprias à superação de limites nessa modalidade de esporte.

A inviolabilidade do LACRE no conjunto mecânico é a garantia do respeito ao regulamento acima mencionado até o fim da prova, ou seja, objetivamente o LACRE NÃO DEVE SER ROMPIDO (a não ser que sob a devida autorização para tal conforme previsão nos **art.s 5.2.11 e 6.8**, ambos do Regulamento Técnico). *In verbis*:

*5.2.11—A troca do bloco do motor é livre, desde que atendidas as regras regulamentares dispostas nas alíneas “a”; “b” e “c” abaixo descritas:*

- a) *O Comissário Técnico deve ser informado da intenção da troca do bloco do motor e seus periféricos;*
- b) *O Comissário Técnico deve autorizar a troca;*
- c) *O bloco do motor e seus periféricos substituídos devem ser disponibilizados imediatamente ao Comissário Técnico e poderá ficar sob o seu poder até o final do evento;*

**6.8 –** *A “Placa Restritora”, quando adotada, deverá ser apresentada aos Comissários Técnicos em conjunto com Organização da Categoria para que possa ser medida, instalada e lacrada. Deverá ter no máximo 2mm (dois milímetros) de espessura e ser instalada entre o corpo de borboleta (TBI) e o coletor de admissão, quando opcionalmente for utilizada a flange adaptadora esta deverá ter o limite máximo de 30mm (trinta milímetros) de espessura. A “Placa Restritora” deverá ser posicionada entre o corpo de borboleta (TBI) e a flange adaptadora, seguindo a seguinte ordem: corpo de borboleta, “Placa Restritora”, flange adaptadora e coletor de admissão.*

*Também nesta ordem deverão ser feitos dois furos em faces opostas e passantes entre as mesmas de maneira longitudinal e alinhados para que sejam **eficientemente lacradas pelos Comissários 30 PHN Técnicos em conjunto** com a Organização da Categoria.*

*No caso de aplicação em definitivo ou de substituição da placa/medida para + ou - deverá ser apresentada no momento da vistoria de segurança.*

*(grifo nosso)*

E na dicção do **art. 15.2 do Regulamento Desportivo da Categoria**, que por sua vez obedece às disposições contidas no **Capítulo XVI do CDA (art.s 83 c/c 133-VII c/c 140 e 140.3)**, tem-se que uma violação do lacre caracteriza ocorrência de irregularidade técnica grave que leva à aplicação de pena de DESCLASSIFICAÇÃO do piloto na prova, ou seja, no caso concreto ocorrendo violação do lacre junto à peça restritora a punição prevista é a DESCLASSIFICAÇÃO do piloto na prova.

Ainda sobre a peça restritora, esta se encontra minuciosamente detalhada no **art. 23** do Regulamento Técnico enquanto no Regulamento da Categoria sobre ela se destaca :

" **Art. 20.1** - *A partir da 2ª Etapa até a última Etapa o Lastro e/ou Restritor de sucesso deverá estar fixado e/ou instalado no veículo em um local pré-determinado pelo Regulamento Técnico, durante todas as sessões de treinos livres oficiais, classificação e nas provas. ....omissis.....*

**Art. 20.2** - *A responsabilidade de instalação dos Lastros e/ou Restritores é de cada Equipe. Os Lastros e/ou Restritores não serão fornecidos pelo Promotor.*

Por outro eito, crível que a um componente lacrado seja também permitida possibilidade de manutenção ou até mesmo substituição que ocorrerá a teor do que preconiza os artigos **1.5 e 1.6** do Regulamento Técnico da prova, *in verbis*:

*1.5 – Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente Regulamento são proibidas, devendo assim, as peças, os sistemas, os componentes ou itens permanecerem original do veículo utilizado.*

*1.6 – Os únicos serviços que podem ser realizados nos veículos, além dos permitidos neste Regulamento, são os de **manutenção ou de substituição de componentes danificados**, desde que por idênticos aos originais ou previstos neste Regulamento.*

E 'manutenção e/ou substituição' acima descritas possíveis de serem realizadas deverá respeitar o que dispõe nas alíneas "a"; "b" e "c" do art. 5.2.11 do Regulamento Técnico uma vez que o conjunto **coletor de admissão + RESTRITOR + borboleta (TBI)** é um componente **PERIFÉRICO** do motor (alínea 'a' ... **e seus periféricos**) e a estes componentes também aplicam-se as regras regulamentares dispostas ao bloco do motor, consoante o artigo em tela anteriormente colacionado.

Por fim vale a pena ressaltar o que se encontra estabelecido no Código Desportivo de Automobilismo (CDA), especificamente em seu **artigo 130**, *in verbis*:

*Art. 130 – No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos, em qualquer momento do evento, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:*

*VIII – Nas provas em que o regulamento técnico seja passível de lacração de componentes, **tais lacres deverão permanecer em perfeito estado**, sendo responsabilidade do piloto, do navegador e equipe a **conservação dos mesmos dentro de suas funções.***

*IX – **O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.***

*X – Caso um item lacrado venha a ser vistoriado e constatada a irregularidade técnica, o piloto, o navegador e equipe serão penalizados com a perda de todos os resultados obtidos no evento.*

*XI – Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria e, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.*

Partindo de tal conjunto normativo e em breve síntese, o **CDA objetivamente** estipula quando um determinado componente passível de lacração em prova automobilística venha a ter seu lacre violado, o fato de '**rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.**

Inobstante creditar-se boa-fé aos atos praticados pelas partes envolvidas, fato é que em audiência, o preparador técnico (Sr Sérgio Pein) relatou (**vide 1:22:51 h da sessão de julgamento**) que uma vez dada a autorização para a troca do coletor, limitara-se ele a: "*retirou o conjunto levando-o ao chão, desaparefudou o coletor, trocou-o, remontando o conjunto ( coletor+ placa restritora + borboleta) e ficou aguardando o Sr Caio para que este refizesse o lacre.*" e por sua vez aos **1:56:54 h**, restou depois sem impugnação o relato do Comissário Técnico - Sr Caio Augustus que acrescentou ter o Sr Sérgio Pein feito a ele um pedido de desculpas, '*por ter rompido o lacre sem sua a presença*'.

Gize-se, sendo o Comissário Técnico experiente no cotidiano das corridas se afigura legítima a dúvida que lhe exsurgiu sobre a situação do conjunto periférico substituído, melhor dizendo, '*se realmente as cinco baterias anteriores teriam sido realizadas pelo piloto utilizando o conjunto **coletor de admissão + RESTRITOR + borboleta (TBI)***' , uma vez que após dada autorização para ele

subentendida como simples substituição de um conjunto periférico previamente lacrado por outro que inclusive ficaria em sua disposição para vistoria posterior, acabou surpreendido pela troca somente de parte do conjunto periférico que se encontrava antes lacrado no início da corrida, mas já sem o lacre violado por força da troca do coletor.

**O pedido de desculpas ali não contestado me faz presumir** que a autorização foi dada para uma troca que prescindia de supervisão por não envolver o rompimento do lacre e com a ciência de que assim deveria proceder por parte do preparador Técnico, digo isso quanto à violação do lacre sem supervisão. Não podemos deslembrar que Comissário Técnico goza de presunção de veracidade em seu relato e frise-se não ter sido impugnado em seu testemunho quanto ao ponto.

Pela dúvida legitimamente fundada na impossibilidade de conferência do estado em que se encontrava o lacre no intervalo entre a 5ª e a 6ª baterias, ou seja, se ainda intacto antes de seu rompimento pelo preparador técnico, entende-se compreensível que o Comissário Técnico tenha pela dinâmica do evento apenas verbalmente relatado aos Comissários Desportivos a situação e que, apesar de 'nebuloso' o alcance das atribuições do Sr Paulo Nazari , mencionado ser 'Consultor Técnico' da Organização do Evento - (questiona-se seria caso do previsto no **art. 10.5** do Regulamento da prova que menciona vistoria técnica feita por Comissário Técnico e/ou o Organizador, ou ainda da parte final do **art. 6.8** do Regulamento Técnico: ... *eficientemente lacradas pelos Comissários 30 PHN Técnicos em conjunto com a Organização da Categoria. ....?*), então tenha este se negado a refazer o lacre antes do início da 6ª bateria pela suspeita de que este pudesse ter sido violado em momento anterior ao alegado.

Bem verdade que a verificação dos tempos alcançados pelo Recorrente demonstra que ao longo das 6 baterias eles se mantiveram bastante regulares, assim como depreende-se dos dados de telemetria do carro ter corrido por todo o tempo a mesma situação de RESTRIÇÃO imposta pelo restritor que se encontrava presente e fixado no

conjunto **coletor de admissão + RESTRITOR + borboleta (TBI)** instalado perifericamente ao motor, tudo a ratificar a boa-fé do recorrente durante a 4ª etapa e que nos leva a crer ter o piloto corrido com a mesma placa restritora ao longo da etapa, mas a mesma conclusão não se estende quanto à presença do lacre antes do relatado desmonte e troca do coletor de admissão pelo preparador técnico.

Frise-se que o **Regulamento é bem claro quanto a questão da inviolabilidade do lacre e objetivamente este não se encontrava presente ao término da prova a atrair , portanto, as disposições do art. 130 c/c art. 140 c/c inciso 140.3 do CDA**, que por sua vez determina será ao final da prova o momento em que se deve aplicar a pena de desclassificação, punindo então o infrator com a perda da classificação ali obtida, sendo essa penalização cabível em caso de irregularidade técnica ou desportiva , *in verbis*:

*Art. 140 – A desclassificação será aplicada pelos comissários desportivos ao final de uma prova e punirá o infrator, com a perda da classificação obtida.*

*140.3 - Essa penalização será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.*

E desse modo veio a ser a penalidade imposta ao recorrente pelos Comissários Desportivos fundada no **artigos 83,1334-VII e 140.3 do CDA** a teor da DECISÃO Nº 7, apontada ocorrência de irregularidade na vistoria técnica no final da etapa.

Repise-se preconizar o **art.6.8 do Regulamento Técnico** da Categoria que, uma vez adotada a '*Placa Restritora*', ELA DEVERÁ ser apresentada aos Comissários Técnicos em conjunto com Organização da Categoria para que possa ser medida, instalada e LACRADA. Com base no **art. 23.1** do mesmo Regulamento verifica-se **existência de dever** do restritor estar '*fixado e/ou instalado no veículo em*

*um local pré-determinado pelo Regulamento Técnico, durante todas as sessões de treinos livres oficiais, classificação e nas provas', concluindo-se pela existência de necessidade de preservação do lacre durante toda a prova para tal segurança e a falta de averiguação por parte do Comissário Técnico da preservação do lacre antes da troca do coletor fez exsurgir dúvida que embasa o apontamento da irregularidade técnica apontada em desfavor do Recorrente.*

Por tais motivos e com base na legítima dúvida apontada pelo Comissário Técnico em seu depoimento quando goza este de presunção de veracidade ao quanto aos fatos que se revelaram também incontrovertidos nos autos, **entendo que os Comissários Desportivos aplicaram corretamente a penalidade prevista de forma objetiva à situação posta e não havendo margem para discricionariedade** desclassificaram o recorrente nos termos do conjunto normativo colacionado.

Observo por fim, ainda que a infração tivesse sido confirmada ocorrida apenas com relação à disputa da 6ª. Bateria, mesmo constatando regularidade do lacre confirmada durante as disputas das 1ª. a 5ª. Baterias, ainda assim, porque consta a desclassificação de forma objetiva em Regulamento Desportivo aplicável à TODA A PROVA, **outra penalidade menos gravosa não lhe poderia ser aplicada.**

Ressalvo aqui compartilhar opinião **quanto a se afigurar por demais excessiva e gravosa a penalização com 'desclassificação' imposta ao Recorrente de toda a 4ª. Etapa**, mas, por outro eito, entendo não caber ao julgador em evidente ativismo judicial tentar adequar casuisticamente normas postas de forma objetiva, onde não cabe análise subjetiva da situação, cabendo somente às partes envolvidas no esporte e através dos canais próprios tanto da Confederação como da Organização dos eventos apresentarem seu descontentamento e sugestões para aprimorarem regramento que

entenderem mais justo ao desporto e que ao final deverá ser repetido em seus termos por todos.

Finalizando o voto e em favor do recorrente **aponto o que dispõe o art. 140 do CBJD**, vez que em se tratando de recurso voluntário do piloto sem interposição de recurso por parte da douta Procuradoria, **é vedado o agravamento da penalidade estabelecida agora em sede de Comissão Disciplinar**, motivo pelo qual nessa linha de raciocínio acabo por entender irretocável o entendimento adotado pelo acórdão recorrido e **nego provimento ao RECURSO VOLUNTÁRIO.**

**É COMO VOTO SR. PRESIDENTE .**

RIO DE JANEIRO, 8 DE ABRIL DE 2021

DARLENE BELLO DA SILVA