



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

### **Relatório**

Tratam-se de Recursos interpostos pela Equipe Race Team Soluções Automobilísticas LTDA, pelo piloto Rafael Hideo Suzuki e pela Procuradoria da CBA contra decisão da Comissão Disciplinar da CBA.

Na 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025 realizada no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu-SP entre os dias 03 e 05 de outubro de 2025 foram instalados no veículo do Piloto Recorrente preenchimentos com silicone e fita nas frestas existentes entre o splitter e o assoalho central e entre este último e o difusor, transformando estas três peças separadas da carroceria do carro em uma peça única, contínua, com o objetivo de diminuir o arrasto aerodinâmico do veículo.

Ao término da prova, os Comissários Desportivos realizaram a vistoria do referido veículo e constataram tais modificações, exarando decisão de multar o Piloto em cem Ups, aumento da taxa de inscrição para cinquenta mil Reais nas duas etapas seguintes do campeonato e o reposicionamento da Equipe Recorrente para o último box até o final da temporada, conforme se verifica na transcrição abaixo:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**Nome:** Rafael Hideo Suzuki - #8

**Atividade:** Corrida 2

**Fato:** Os comissários técnicos emitem comunicado técnico 02 onde informam:

**Fato:** Durante a vistoria técnica realizada após a 2ª prova, foi evidenciado no assoalho do carro de numeral 8 (Rafael Suzuki) a utilização de fita adesiva e silicone para vedação entre o splitter e o assoalho central, entre o assoalho central e os assoalhos externos e entre o assoalho externo e o difusor. Existe um vídeo em poder dos comissários técnicos que mostra a utilização de silicone para vedação do vão entre o assoalho central e difusor. As equipes tomaram ciência durante a sétima etapa que não seria permitido utilizar fitas, silicones ou EVA com a finalidade de aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes junto a superfície da carroceria segundo o artigo 4.6 do regulamento técnico da categoria. O comunicado realizado durante a sétima etapa foi anexado na pasta de prova da oitava etapa através do Comunicado Técnico 01 – 2025.

**Decisão:** Os Comissários Desportivos após o recebimento do comunicado técnico 02, decidem penalizar o Piloto Rafael Hideo Suzuki - #8, com a desclassificação da Corrida 2, multa de 100 (cem) UP's e adicionalmente a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro para o mesmo piloto ou qualquer outro que venha substituí-lo.

No evento seguinte a Equipe será reposicionada no último box e permanecerá neste até o último evento da temporada.

A multa deverá ser paga antes da próxima atividade em que o piloto venha a participar.

**Fundamento:** Código Desportivo do Automobilismo 'Art. 83, 140 e 140.3'.

Reulamento Desportivo da Cateoria - 'Art. 4.8 (parágrafo segundo) e Art. 15'.

Inconformados com a punição, o Piloto e a Equipe Recorrente interpuseram recurso junto à Comissão Disciplinar alegando :

- Preliminar (Erro de Capitulação): O Artigo 4.6 do Regulamento Técnico (RT) trata de alterações na "superfície da carroceria" (Item 4 do Anexo Técnico SNG1 001), mas a inspeção se deu no assoalho/aero (Item 5), que seria um componente distinto e, portanto, o dispositivo aplicado seria inaplicável.
- Preliminar (Cerceamento de Defesa): A não retenção das peças supostamente irregulares impediu a realização de perícia ou contraprova, citando precedentes do próprio Tribunal.
- Mérito: O Anexo Técnico (Itens 5.1, 5.2 e 5.4) permite reparos na face inferior do splitter, assoalho central e difusor, desde que não alterem a geometria das peças, o que não foi comprovado.



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- Incerteza Probatória: O vídeo e as fotografias eram de baixa qualidade e inconclusivos para provar a presença de silicone e a irregularidade técnica.
- Isonomia: Penalidade excessiva, citando casos de irregularidades em outros carros na 8ª Etapa de 2024 (freios) que não resultaram em desclassificação.
- Inovação Normativa: O Boletim Técnico nº 17 (BT17), que expressamente proibiu vedações em junções aerodinâmicas (Premissa 4), foi publicado posteriormente aos fatos (para a 9ª Etapa), não podendo retroagir para prejudicá-los.

A Procuradoria opinou pelo NÃO PROVIMENTO do recurso, alegando que:

- O assoalho integra a carroceria para fins regulamentares (citando Art. 2.4 do RT da FIA) e o Anexo Técnico inclui o assoalho nas vistas dimensionais da carroceria.
- Houve um acordo/termo de ciência na 7ª Etapa para não mais aceitar tais irregularidades, sendo o carro nº 8 o único a mantê-las.
- A vedação gera ganho de eficiência aerodinâmica.
- A permissão de fitas (Art. 4.5) é apenas para pequenos reparos por segurança durante a prova, e não para otimização aerodinâmica.

Em sessão de 12/11/2025, o recurso foi julgado pela Comissão disciplinar:

- Preliminares: Rejeitadas por unanimidade.
- Mérito: Por MAIORIA, foi dado PROVIMENTO PARCIAL ao recurso.
- Mantidas: Desclassificação, Multa (100 UP's) e Pagamento Adicional de Inscrição.
- Excluída: Penalidade de Reposicionamento da equipe para o Último Box, por ter sido considerada desproporcional.
- Voto Vencido (Relator): Votou pelo Provimento Integral e anulação total da decisão.

Inconformados com a decisão, o Piloto, a Equipe e a Procuradoria interpuíram recurso ao pleno do STJD.



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

A Procuradoria interpôs Recurso Voluntário para buscar o Provimento Total e a reforma da decisão da CD, objetivando restabelecer a penalidade retirada (repositionamento no box) e manter as sanções na sua integralidade original.

As alegações da Procuradoria são :

- **Integridade da Penalidade:** A Procuradoria discorda da exclusão da penalidade de reposicionamento da equipe no último box e busca restabelecer a sanção em sua integralidade.
- **Irregularidade Técnica Comprovada:** O uso de fita e silicone está comprovado por fotos, vídeo e depoimentos dos Comissários Técnicos e do Presidente do CTDN (Sr. Fábio Greco).
- **Interpretação da Norma:** O assoalho integra a carroceria para fins regulamentares e a vedação (mesmo com fita) foi para obter ganho aerodinâmico irregular, violando o Art. 4.6.
- **Ciência e Má-Fé:** Houve comunicação e "termo de ciência" após a 7ª Etapa de que tais práticas não seriam mais aceitas (Art. 4.6 e BT17, Premissa 4), evidenciando que a equipe agiu com dolo/má-fé ao manter a irregularidade.

Os Recorrentes Race Team Soluções Automobilísticas LTDA e Rafael Hideo Suzuki buscam o Provimento Integral do recurso para anular totalmente a decisão dos Comissários, o que restabeleceria a vitória e os pontos conquistados na Corrida 2.

As alegações principais, reiterando os argumentos iniciais e combatendo o voto majoritário da CD, são :

- **Erro de Capitulação e Distinção de Componentes:** O Artigo 4.6 do Regulamento Técnico (RT), que proíbe otimização de ar na "superfície da carroceria" (Item 4 do Anexo Técnico SNG1 001), não se aplica ao caso. O Anexo Técnico SNG1 001 distingue claramente a Carroceria (Item 4) do Assoalho/Aero (Item 5).
- **Permissão de Reparos:** Os reparos feitos no assoalho (splitter, assoalho central e difusor) são expressamente permitidos pelos Itens 5.1, 5.2 e 5.4 do Anexo Técnico, desde que não alterem a geometria, o que não foi comprovado pela acusação .



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- Incerteza da CBA/CTDN: O próprio Presidente do CTDN e os Comissários Técnicos demonstraram inconsistências e contradições em seus depoimentos, inclusive quanto ao conhecimento da diferença entre "carroceria" e "assoalho" no regulamento, e não souberam afirmar se o ato era para reparo ou performance.
- Incerteza Probatória: O laudo de perícia técnica apresentado pelos recorrentes considerou as imagens (fotos e vídeo de 16s) inconclusivas para comprovar a presença de silicone e a irregularidade técnica.
- Irretroatividade da Norma: O Boletim Técnico nº 17 (BT17, fls. 323, 327), que especifica a proibição de vedações nas junções, é posterior à infração (publicado para a 9ª Etapa) e não pode retroagir para prejudicá-los.
- Alternativamente: Caso as penalidades não sejam anuladas, requerem a conversão da desclassificação e multa para penas mais leves, conforme o Artigo 133, incisos I a IV, do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

É o relatório, em síntese.

### Voto

As bases para o deslinde da questão passam pela resolução de dois pontos fulcrais, a saber: a definição da forma de interpretação do regulamento do campeonato (se restritiva ou extensiva) e a definição de carroceria (e, portanto, se o splitter, o assoalho central e o difusor fazem ou não parte da carroceria).

A interpretação do regulamento é restritiva, ou seja, tudo o que não é expressamente permitido está implicitamente proibido, conforme o item 2.3 do próprio documento:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

### 2.3 Conformidade com os Regulamentos

Os veículos da Stock Car devem cumprir integralmente todos os artigos deste regulamento técnico, bem como estar em conformidade com a Anexo Técnico e com as disposições do boletim técnico, ao longo de toda a duração do evento.

Fica proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e por seus anexos e adendos.

Caso um competidor tenha dúvidas sobre qualquer aspecto deste regulamento técnico, ou sobre algum componente do veículo Stock Car, que não esteja claramente especificado, deverá solicitar esclarecimentos à CBA e ao departamento técnico da AudaceTech, que é a única empresa responsável pelo projeto, construção e distribuição de todos os componentes do veículo.

Definição de carroceria segundo o Regulamento Técnico 2025 do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series, p. 546 dos autos:

### 2.2 Carroceria

Todas as partes externas do veículo expostas ao fluxo de ar, exceto os componentes mecânicos do motor, suspensão e sistema de freios, são consideradas parte integrante da carroceria. Qualquer entrada ou saída de ar também será classificada como parte da carroceria.

Tendo em vista que o splitter, o assoalho central e o difusor são partes externas do veículo expostas ao fluxo de ar e que tais elementos não fazem parte dos componentes do motor, suspensão e sistemas de freio não há dúvida que eles fazem parte da carroceria. Não tem razão o argumento do Piloto e Equipe Recorrentes de que tais partes não fazem parte da carroceria e portanto não estão submetidas às regras referentes à carroceria do veículo.

Estabelecido que a interpretação da regra é restritiva e que as peças modificadas fazem parte da carroceria do veículo, passe-se a analisar as hipóteses em que o regulamento permite a utilização de fitas adesivas na carroceria.

O item 4.5 do Regulamento Técnico da categoria não só não permite que o veículo inicie uma prova com qualquer tipo de fita instalada como só permite a utilização de fitas adesivas para reparo de pequenos danos oriundos de toques e batidas:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

### 4.5. Fita Adesiva na Carroceria

**O veículo deve iniciar as atividades oficiais** (treinos e provas) em perfeitas condições, ou seja, **sem nenhum tipo de reparo com fitas adesivas**, sob pena de ser proibido de acessar a pista até que a situação seja corrigida. **A utilização de fitas adesivas está autorizada apenas e somente para pequenos reparos devido a toques e pequenas batidas durante o andamento das provas.** O piloto neste caso poderá ser chamado ao box pelo diretor de prova, se julgado pelos Comissários Desportivos, da necessidade de reparo por razões de segurança (prender ou fixar uma peça se soltando).

Ocorre que o Piloto Recorrente afirma em seu depoimento que as fitas foram utilizadas para “eliminar frestas no assoalho e evitar arrasto e prejuízo aerodinâmico”<sup>1</sup>. Não se trata aqui de reparo de danos provenientes de colisão e sim de alteração do perfil aerodinâmico do veículo, que não é uma das hipóteses permitidas de uso de fita. Demais disso, o regulamento não permite que nenhum veículo inicie a corrida com nenhuma fita instalada e, no caso, o piloto iniciou a corrida com as fitas instaladas no local.

Mas ainda que não fosse este o caso há de se reconhecer que fresta, conforme definição de dicionário, é “qualquer abertura estreita em algo ou entre coisas que permita a passagem do ar e da luz”. Ou seja, fresta é uma entrada de ar. Ao eliminar (ou seja, diminuir para zero) essas entradas de ar presentes na superfície da carroceria se agiu contra o item 4.6 do regulamento técnico da categoria:

**4.6 Fica expressamente proibido qualquer alteração que venha aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes/junto a superfície da carroceria.**

Tem-se, portanto que:

---

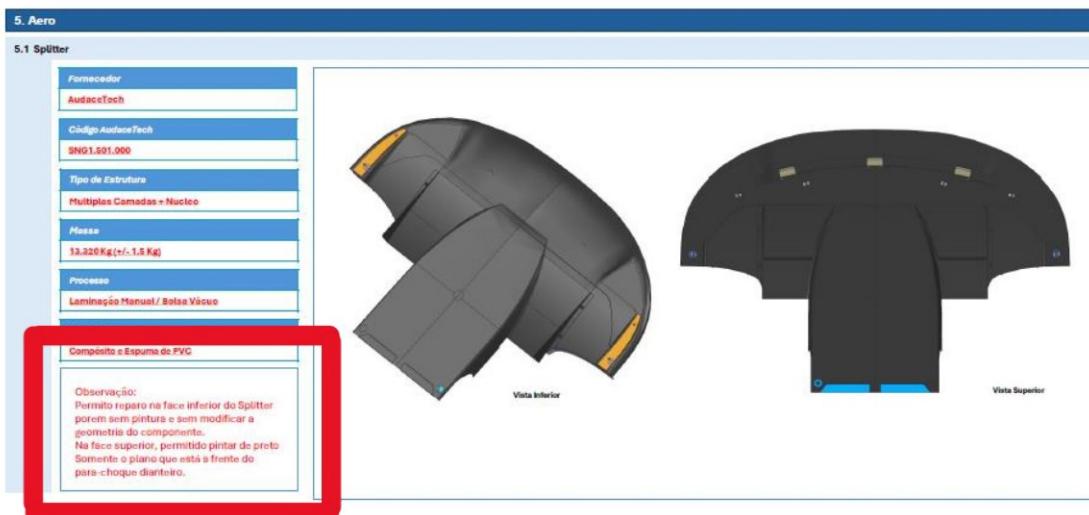
<sup>1</sup> vídeo 1:28:12



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- 1) as fitas já estavam instaladas no veículo quando do início das atividades oficiais, o que é proibido pelo Regulamento técnico da categoria;
- 2) o Piloto Recorrente afirma em seu depoimento que a instalação das fitas se deu para “eliminar frestas no assoalho e evitar arrasto e prejuízo aerodinâmico”, o que não se encontra na lista de usos permitidos das fitas, conforme item 4.5;
- 3) ao tampar as frestas e eliminar arrasto aerodinâmico do seu veículo, o referido piloto obteve vantagem sobre os demais competidores, o que configura atitude antidesportiva e fere o item 4.6 do regulamento técnico da categoria.

Demais disso não se pode olvidar que o Regulamento Técnico da categoria prevê expressamente que é proibido modificar a geometria do Splitter, Assoalho Central e Difusor, conforme *prints* abaixo:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

5. Aero

5.2 Assoalho Central

Fornecedor	AudaceTech
Código AudaceTech	SNG1.592.001
Tipo de Estrutura	Múltiplas Camadas + Núcleo
Massa	8.270 Kg (+/- 1,5 Kg)
Processo	Laminação Manual / Bolsa Vácuo
Material	

Observação:  
Permitido reparo na face inferior do assoalho  
porem sem pintura e sem modificar a  
geometria do componente.

5. Aero

5.4 Difusor

Fornecedor	AudaceTech
Código AudaceTech	SNG1.593.000
Tipo de Estrutura	Múltiplas Camadas + Núcleo
Massa	10.480 Kg (+/- 1,5 Kg)
Construção	Laminação Manual / Bolsa Vácuo
Material	

Observação:  
Permitido reparo na face inferior do Difusor  
porem sem pintura e sem modificar a  
geometria do componente.  
Será também ultrapassar a tolerância de  
massa máxima para este componente

Ora, ao eliminar as frestas entre o Splitter, Assoalho Central e Difusor se transformou 3 peças distintas em uma única, monobloco, de modo que é inegável que houve alteração de sua geometria, uma vez que uma peça monobloco definitivamente não é geometricamente igual a três peças distintas que são instaladas com frestas entre si. E a modificação da geometria é expressamente proibida pelo Regulamento. Ademais, mesmo que não fosse expressamente vedada a modificação da geometria ela seria implicitamente proibida, dada a interpretação restritiva das normas imposta pelo próprio regulamento.



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

Ou seja, ocorreu um verdadeiro conjunto de ferimentos ao Regulamento da Categoria, a saber:

- 1) a modificação da geometria do Splitter;
- 2) a modificação da geometria do Assoalho Central;
- 3) a modificação da geometria do Difusor;
- 4) o início de prova já com fitas instaladas;
- 5) utilização de fita para objetivo diverso da realização de pequeno reparo proveniente de colisão ou toque (no caso, conforme depoimento do piloto, as fitas foram instaladas para modificar o perfil aerodinâmico do veículo);

Qualquer um desses ferimentos mereceria a aplicação de sanção. Entendo, desta forma que os comissários desportivos agiram corretamente ao concluir que o fechamento das frestas pelo Piloto Recorrente foi irregular.

Analise-se, então, a punição para a irregularidade cometida. Os Comissários decidiram por aplicar a penalidade prevista no Art. 15 do Regulamento Desportivo da Categoria, *in verbis*:

Art. 15 – Irregularidades técnicas de qualquer natureza, constatadas após uma prova, principalmente relativas a componentes adulterados, com dimensional ou material em desacordo com o componente produzido originalmente, seja na adição ou redução irregular de material ou mesmo alteração da geometria construtiva do mesmo, além do piloto infrator perder os resultados obtidos, inclusive os pontos para a equipe, será penalizado ao pagamento da multa de 100 (cem) UP's. Adicionalmente, a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro.

Pela leitura do artigo supratranscrito é fácil perceber que os requisitos para a sua aplicação são dois, a saber:



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

- 1) que exista uma irregularidade técnica de qualquer natureza, em especial nos casos de componentes adulterados com adição de material;
- 2) que ela, a irregularidade técnica, seja constatada após a prova;

Dadas as irregularidades técnicas anteriormente listadas e que o próprio Piloto Recorrente confessa a adição de material (fita e silicone para preencher as frestas existentes entre o Splitter e assoalho central do veículo bem como entre esse último e os assoalhos externos para transformar essas três peças em uma única, contínua), não há controvérsia quanto à adição de material. Há, *ipso facto*, irregularidade técnica de adulteração de componente por adição de material. É inescapável concluir que está configurado o primeiro requisito para aplicação da punição prevista no art. 15.

Passa-se, então, à análise da ocorrência do segundo requisito para a aplicação do Art. 15, qual seja, que a irregularidade técnica seja constatada após a prova.

Lendo a decisão dos Comissários Técnicos também é inescapável concluir que a irregularidade foi constatada após a prova, como se percebe no trecho que diz “Durante a vistoria técnica realizada após a 2<sup>a</sup> prova”:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**Nome:** Rafael Hideo Suzuki - #8

**Atividade:** Corrida 2

**Fato:** Os comissários técnicos emitem comunicado técnico 02 onde informam:

**Fato:** Durante a vistoria técnica realizada após a 2ª prova, foi evidenciado no assoalho do carro de numera 8 (Rafael Suzuki) a utilização de fita adesiva e silicone para vedação entre o splitter e o assoalho central, entre o assoalho central e os assoalhos externos e entre o assoalho externo e o difusor. Existe um vídeo em poder dos comissários técnicos que mostra a utilização de silicone para vedação do vão entre o assoalho central e difusor. As equipes tomaram ciência durante a sétima etapa que não seria permitido utilizar fitas, silicones ou EVA com a finalidade de aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes junto a superfície da carroceria segundo o artigo 4.6 do regulamento técnico da categoria. O comunicado realizado durante a sétima etapa foi anexado na pasta de prova da oitava etapa através do Comunicado Técnico 01 – 2025.

**Decisão:** Os Comissários Desportivos após o recebimento do comunicado técnico 02, decidem penalizar o Piloto Rafael Hideo Suzuki - #8, com a desclassificação da Corrida 2, multa de 100 (cem) UP's e adicionalmente a inscrição será de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro para o mesmo piloto ou qualquer outro que venha substituí-lo.

No evento seguinte a Equipe será reposicionada no último box e permanecerá neste até o último evento da temporada.

A multa deverá ser paga antes da próxima atividade em que o piloto venha a participar.

**Fundamento:** Código Desportivo do Automobilismo 'Art. 83, 140 e 140.3'.  
Regulamento Desportivo da Catecoria - 'Art. 4.8 (parágrafo segundo) e Art. 15'.

Estão caracterizados os elementos que determinam a aplicação da punição prevista no art. 15 do Regulamento do Campeonato ao Piloto Recorrente. Não deve, portanto, ser reformada neste quesito a decisão recorrida.

Resta verificar se é o caso de manter a decisão recorrida no que toca à não aplicação da punição prevista no Parágrafo Segundo do art. 4.8 do Regulamento Desportivo:

Art. 4.8 – (...)

Parágrafo segundo: Uma penalização técnica aplicada pela CBA, mediante relatório por ela expedido, que caracterize que a Equipe assumiu uma posição fraudulenta, adulterando componentes do carro, será considerada falta "grave". Na etapa seguinte, a Equipe será reposicionada para o último box e permanecerá



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

neste até o último etapa da temporada. Se a falta grave ocorrer na última etapa do ano, a Equipe será posicionada, na abertura da temporada seguinte no último box e permanecerá no mesmo até o final do ano.

São três os requisitos para a configuração da situação prevista no retrotransladado parágrafo, a saber:

- 1) que exista uma penalização técnica aplicada pela CBA por meio de relatório;
- 2) que tal relatório caracterize que a equipe assumiu uma posição fraudulenta;
- 3) que tenha acontecido adulteração de componentes do carro.

O primeiro requisito evidentemente se encontra configurado, pois a punição originária foi aplicada pela CBA no relatório técnico da prova.

Passe-se à análise do segundo requisito, qual seja, a de que o relatório caracterize que a equipe assumiu uma posição fraudulenta. Fraude é um ato ilícito ou desonesto realizado com o objetivo de enganar, falsificar ou manipular para obter vantagem indevida. No caso específico o ilícito foi a alteração da geometria das peças inferiores do veículo e a vantagem indevida foi a eliminação do arrasto aerodinâmico, há, assim, fraude.

Não há de se falar em boa fé no caso pois o próprio Piloto Recorrente confessa em seu depoimento nos autos que as fitas foram inseridas no veículo para “eliminar frestas no assoalho para evitar arrasto e prejuízo aerodinâmico”<sup>2</sup>. Havia inegavelmente o intuito de obter vantagem indevida sobre os demais pilotos que não haviam usado de subterfúgios para evitar o arrasto aerodinâmico.

Quando o relatório afirma que as equipes foram previamente avisadas que não seria permitido o uso de fitas nos carros ele caracteriza que houve um posicionamento fraudulento da equipe que, mesmo tendo sido especificamente avisada da proibição da aplicação de fitas, desrespeitou as regras e avisos e as instalou com objetivo de alcançar ganhos aerodinâmicos. Plenamente configurado o segundo requisito.

---

<sup>2</sup> vídeo 1:28:12



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

O terceiro requisito, qual seja, que tenha acontecido a adulteração dos componentes do veículo, também está evidentemente configurado, pelos motivos já explicitados anteriormente.

Estando, como estão, presentes os três requisitos de aplicação da punição prevista no parágrafo segundo do art. 4.8, é inevitável concluir que ela deve ser aplicada.

Desta forma, merece reforma a decisão recorrida apenas para aplicar à Equipe Recorrida a punição prevista no parágrafo segundo do art. 4.8, qual seja, o reposicionamento da Equipe para o último box e sua permanência neste até a última etapa da temporada.

Por todo o exposto, voto pelo IMPROVIMENTO TOTAL do recurso do Piloto e Equipe Recorrente e PROVIMENTO TOTAL do recurso da Procuradoria da CBA, para reformar a decisão recorrida apenas no que toca à punição da Equipe Recorrida, para que esta seja condenada ao reposicionamento para o último box e sua permanência neste até a última etapa da temporada, mantendo-se a condenação já estabelecida para o Piloto Recorrido.

**JOSÉ PINTEIRO DA COSTA BISNETO  
AUDITOR STJD CBA**



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**PROCESSO nº 27/2025 – RECURSO VOLUNTÁRIO – STJD  
(Processo Originário nº 45/2025 – CD – Recurso)**

**RECORRENTES: PROCURADORIA DO STJD  
AUTOMOBILISMO, RACE TEAM SOLUÇÕES  
AUTOMOBILÍSTICAS E RAFAEL HIDEO SUZUKI**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 8ª ETAPA DO  
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES –  
2025 – MOGI GUAÇU-SP**

**RELATOR: AUDITOR JOSÉ PINTEIRO**

### I – RELATÓRIO

Trata-se de recursos interpostos pela Procuradoria do STJD do Automobilismo, bem como pela Race Team Soluções Automobilísticas e pelo piloto Rafael Hideo Suzuki, em face do acórdão proferido pela Comissão Disciplinar que deu parcial provimento ao recurso inicialmente interposto pela Race Team Soluções Automobilísticas para, por maioria, “*manter a penalidade de desclassificação, multa e perda do desconto nas inscrições, e excluir a penalidade de reposicionamento da equipe para o último box*”.

Na origem, os comissários desportivos da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series aplicaram em desfavor dos recorrentes Race Team Soluções Automobilísticas e Rafael Hideo Suzuki as penalidades de: *i) desclassificação da corrida 2; ii) multa de 100 UP's; iii) inscrição no valor de R\$ 50.000,00 nas próximas duas etapas em que a equipe vier a inscrever o carro para o mesmo piloto ou qualquer outro que venha substituí-lo; e iv) reposicionamento no último box na largada, onde permanecerá até o último evento da temporada.*

Segundo constou da decisão dos Comissários Desportivos, a violação se daria ao artigo 4.6 do regulamento técnico da categoria, que dispõe que “*Fica expressamente proibido qualquer alteração que venha a aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes/junto a superfície da carroceria*”. Confira-se:



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**Fato:** Durante a vistoria técnica realizada após a 2ª prova, foi evidenciado no assoalho do carro de numera 8 (Rafael Suzuki) a utilização de fita adesiva e silicone para vedação entre o splitter e o assoalho central, entre o assoalho central e os assoalhos externos e entre o assoalho externo e o difusor. Existe um vídeo em poder dos comissários técnicos que mostra a utilização de silicone para vedação do vão entre o assoalho central e difusor. As equipes tomaram ciência durante a sétima etapa que não seria permitido utilizar fitas, silicones ou EVA com a finalidade de aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes junto a superfície da carroceria segundo o artigo 4.6 do regulamento técnico da categoria. O comunicado realizado durante a sétima etapa foi anexado na pasta de prova da oitava etapa através do Comunicado Técnico 01 – 2025.

Em face da referida decisão, foi interposto o competente recurso voluntário visando a declaração de nulidade da decisão proferida pelos Comissários Desportivos, com o consequente afastamento das penalidades aplicadas e a devolução da classificação e os respectivos pontos conquistados na etapa. Subsidiariamente, pugnou pela aplicação de pena mais proporcional.

Ao analisar o recurso, a Comissão Disciplinar do STJD entendeu, por maioria, por dar parcial provimento para *“manter a penalidade de desclassificação, multa e perda do desconto nas inscrições, e excluir a penalidade de reposicionamento da equipe para o último box”*.

Para tanto, pontuou o voto vencedor que o assoalho do veículo integraria a sua carroceria, de forma que:

Assim, ainda que o Item 5 permita pequenos reparos na face inferior das peças aerodinâmicas, é igualmente claro que tais reparos **não podem alterar geometria, não podem fechar frestas, e absolutamente não podem gerar otimização de fluxo de ar**.

A utilização de fita — admitida pelos próprios Recorrentes — teve por objetivo declarado **eliminar frestas no assoalho para evitar arrasto e prejuízo aerodinâmico**, conforme depoimento do piloto (vídeo 1:28:12). Trata-se exatamente do comportamento vedado pelo art. 4.6.

Ademais, mesmo que não houvesse norma expressa no Regulamento



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Técnico que tornasse indene de dúvidas a ilicitude da conduta dos Recorrentes, fato é que seria presumível a necessidade de aprovação de eventuais reparos externos pelas autoridades competentes.

Isso porque, partindo-se da premissa de que os competidores devem seguir o *fair play*, do qual são extraídos os princípios da boa-fé e da cooperação, caberia aos Recorrentes evitar alterações materiais que pudessem ensejar a aquisição de vantagem antidesportiva para com os demais competidores, ou, ao menos, consultar os órgãos técnicos para certificação da regularidade da intervenção no veículo. (...)

Os Recorrentes, ao reconhecerem a finalidade de evitar prejuízo aerodinâmico, **assumiram voluntariamente o risco competitivo** após terem firmado **compromisso expresso** com os Organizadores no sentido de seguir atentamente o art. 4.6.

Em sentido diverso, o voto vencido entendeu por dar provimento ao recurso para anular a decisão de desclassificação imposta aos apelantes, restabelecendo os resultados conquistados ao final da corrida 2 e os respectivos pontos. Para tanto, fundamentou que:

Diante do exposto, e considerando a clareza do Anexo Técnico SNG1 001 quanto à distinção entre carroceria (item 4) e os componentes aerodinâmicos do assoalho (item 5), bem como a permissão expressa para reparos na face inferior destes últimos, resta comprovada a ausência de infração técnica e de qualquer vantagem desportiva, havendo, portanto, inadequação na fundamentação legal utilizada pelos Comissários e falta de provas concretas que sustentem a penalidade, pelo qual, VOTO NO SENTIDO DE DAR PROVIMENTO INTEGRAL AO RECURSO, para anular a Decisão de desclassificação imposta aos Apelantes, restabelecendo, por conseguinte, os resultados conquistados pelos Recorrentes ao final da corrida 2, da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025 e os respectivos pontos.

Em face do referido acórdão foram interpostos recursos pela Procuradoria, bem como pela Race Team Soluções Automobilísticas e pelo seu respectivo piloto Rafael Hideo Suzuki.



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Em relação ao recurso da procuradoria, objetiva-se a reforma do acórdão para que seja mantida incólume a decisão proferida pelos Comissários Desportivos.

Em relação ao recurso da equipe Race Team Soluções Automobilísticas, requer-se o seu provimento para que seja anulada integralmente a decisão proferida pelos Comissários Desportivos.

Os autos, então, vieram conclusos para julgamento. É o relatório. Decido.

### II – VOTO

Após a detida análise da controvérsia posta nos autos e de todos os elementos de prova nele carreados, entendo que assiste razão aos recorrentes Race Team Soluções Automobilísticas e Rafael Hideo Suzuki, devendo, por conseguinte, ser negado provimento ao recurso da d. Procuradoria.

Como se verifica dos autos, a penalidade de desclassificação é inteiramente baseada no Artigo 4.6 do Regulamento Técnico, que proíbe alterações em "*entradas e saídas de ar presentes junto/à superfície da carroceria*".

A vistoria técnica, contudo, recaiu sobre o "SPLITTER, ASSOALHO CENTRAL, ASSOALHOS EXTERNOS E DIFUSOR".

O Anexo Técnico SNG1 001 (que integra o quadro regulatório da categoria) é categórico ao diferenciar ambos os elementos: a "Carroceria" é tratada no Item 4, enquanto os componentes vistoriados (*splitter, assoalho, difusor*) são abordados separadamente no Item 5 (AERO).

Conforme destacou o voto vencido do acórdão ora recorrido, o dispositivo legal aplicado (Art. 4.6) não se refere à área vistoriada, demonstrando a inadequação da fundamentação legal. Essa distinção foi



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ratificada pelo próprio projetista do carro, Sr. José Avallone Neto (Audace Tech), conforme Ata Notarial juntada pelos Recorrentes, que esclareceu que o assoalho não é parte integrante da carroceria.

Portanto, a conduta imputada carece de subsunção à norma legal aplicada.

Nesse sentido, o voto vencedor do acórdão fundamentou-se no princípio de que "tudo o que não é expressamente permitido é proibido" (Art. 2.3 do RT).

Entretanto, as razões recursais e o voto vencido demonstram que os reparos realizados são expressamente permitidos pela própria regulamentação técnica da categoria. Os Itens 5.1, 5.2 e 5.4 do Anexo Técnico SNG1 001 autorizam reparos na FACE INFERIOR do *splitter*, *assoalho central* e *difusor*, desde que não haja modificação da geometria das peças.

Os Recorrentes, portanto, agiram em estrito cumprimento dessas normas ao realizar pequenos reparos com fita, especialmente considerando o curto intervalo entre as etapas 7 e 8. Não foi comprovada alteração geométrica. A fita reparadora utilizada no difusor e pela parte interna é, inclusive, permitida pelo Item 5.4 do Anexo Técnico.

Portanto, a conduta estava amparada por permissivo legal expresso, o que anula a tese de ilicitude por falta de autorização.

A Procuradoria e o voto vencedor justificam a proibição de silicone e fitas alegando que o Boletim Técnico BT17 (Comunicado Desportivo 02), que passou a proibir as mencionadas alterações no assoalho, apenas especificou regras já existentes.

Contudo, a defesa demonstrou que, à época dos fatos, não havia regra expressa e clara proibindo o uso de silicone ou EVA nos reparos



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

permitidos. O Comunicado 01-2025 era apenas um "Termo de Aceite" do Art. 4.6, que, conforme demonstrado, não se aplica à área vistoriada.

Da mesma forma, referido boletim, que aí sim proibiu vedações adicionais com materiais como EVA, silicone e fitas adesivas, foi publicado em 24/10/2025 e teve vigência a partir da 9ª Etapa. Os fatos ocorreram na 8ª Etapa.

Diante desse cenário, como cediço, a norma prevista somente poderia retroagir em benefício do Recorrente, e não em seu prejuízo, à luz da Constituição Federal. O recurso interposto pela d. Procuradoria não demonstrou, portanto, que o BT17 estava incorporado ao quadro regulatório antes da alegada infração, de forma a gerar obrigação e ciência à equipe.

A imposição de uma penalidade tão severa como a desclassificação exige prova robusta da infração e da consequente vantagem antidesportiva.

O vídeo de 16 segundos anexado aos autos, *data maxima venia*, não se mostra elemento apto a comprovar a infração que se alega ter sido cometida pelo piloto recorrente, considerando, principalmente, a existência de outros elementos de prova nos autos, como o laudo pericial técnico próprio apresentado pela Equipe, que afastam as conclusões firmadas pelos Comissários Desportivos.

No mesmo sentido, os depoimentos colhidos na Comissão Disciplinar demonstraram flagrantes inconsistências. O Comissário Técnico, Sr. Matheus Maziero, admitiu não estar familiarizado com a distinção regulamentar entre Carroceria (Item 4) e Assoalho (Item 5) do Anexo Técnico SNG1 001, enfraquecendo o embasamento técnico da decisão. Outro Comissário, Sr. Caio Bianchini, admitiu não saber se a intervenção era um reparo ou se gerava ganho de performance.



## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

Tais dúvidas e contradições, somadas à não subsunção do fato à previsto do art. 4.6 do Regulamento Técnico da categoria, levam à conclusão de que a acusação não subsiste. O princípio do in dubio pro reo deve ser aplicado, resultando na improcedência da penalidade.

Diante dos fundamentos acima expostos, voto por negar provimento ao recurso da Procuradoria e dar provimento integral ao recurso interposto pela Race Team Soluções Automobilísticas Ltda. e Rafael Hideo Suzuki, para o fim de anular integralmente a Decisão nº 04 dos Comissários Desportivos e, por consequência, o acórdão da Comissão Disciplinar na parte em que manteve as sanções, restabelecendo, por conseguinte, a classificação (1<sup>a</sup> posição) e os respectivos pontos conquistados pelos Recorrentes ao final da Corrida 2 da 8<sup>a</sup> Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025.

Brasília/DF, 25 de novembro de 2025.

**Ticiano Figueiredo**  
**Auditor**