

**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO  
AUTOMOBILISMO**

**COMISSÃO DISCIPLINAR - PAUTA de 10/06/2021  
Processo nº 10/2021**

**RELATÓRIO**

O piloto RICARDO ZONTA (carro #10), ora Recorrente, apresentou RECURSO (fls. 02/11) perante à COMISSÃO DISCIPLINAR contra decisão dos Comissários Desportivos penalizando-o com exclusão da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR realizado entre os dias 23 a 25 de abril de 2021 (cidade de Goiânia/GO) e acréscimo de 6 pontos em sua cédula desportiva diante do não respeito à janela obrigatória para realização do *pit stop*.

Em sua razões aponta ter respeitado a previsão contida no **item 15.2** do Regulamento Particular da Prova (*RPP*), que estabelece em caso de intervenção de *Safety Car* que "(...) Após a saída de do *Safety Car*, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório". **e acrescenta que** " Considerando que o Recorrente fez seu *pit stop* obrigatório na volta 12, tem-se que está atendido o intervalo de 3 voltas que foi reaberto, com fundamento no item 15.2 do Regulamento Particular da Prova.".. .." isso porque devido à mudança do plano inicial de janela obrigatória entre as voltas 7 a 10 em razão da intervenção de *safety car* quando já estava com o intervalo pré-estabelecido em curso, deve ser considerado o número de voltas a partir do momento em que o piloto passa no PSDP, de sorte que na volta 12 ainda não havia completado a janela reaberta de 3 voltas"

Observa ainda ocorrência de conflito entre normas aplicáveis na hipótese uma vez que o **art.5.2.5 do Regulamento Desportivo da Categoria/2021**, prevê de forma distinta do *RPP*, que na hipótese em questão, deveria a janela ser reaberta em 4 voltas, e não em apenas 3 voltas.

Finaliza suas razões ressaltando desproporcionalidade da penalização aplicada e requerendo, caso superados os argumentos anteriores seja pelo colegiado sopesado em cotejo o fato em tese ocorrido e a extrema gravidade da punição aplicada, ressaltando ainda que não existe possibilidade de descarte deste resultado na Etapa uma vez que, apesar de previsto nesta temporada da Stock Car 2021 em Regulamento da Categoria o direito de descartar os 4 piores resultados, o art.66.2 do CDA por outro eito veda que o piloto possa descartar resultado de prova quando este é de 'exclusão' .

A ilustre **Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva** apresentou Parecer opinando pelo não provimento do recurso.

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 10 DE JUNHO DE 2021

**DARLENE BELLO DA SILVA**  
**RELATORA**

**PROCESSO Nº 10/2021-CD**  
**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.**  
**RECORRENTE: RICARDO ZONTA #10**  
**NÃO CUMPRIMENTO DE PROCEDIMENTO**  
**OBRIGATÓRIO. RECURSO PARCIALMENTE**  
**PROVIDO.**

### VOTO

O piloto RICARDO ZONTA (carro #10), ora Recorrente, apresentou RECURSO (fls. 02/11) perante à COMISSÃO DISCIPLINAR contra decisão dos Comissários Desportivos penalizando-o com exclusão da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR realizado entre os dias 23 a 25 de abril de 2021 (cidade de Goiânia/GO) e acréscimo de 6 pontos em sua cédula desportiva diante do não respeito à janela obrigatória para realização do *pit stop*.

Em sua razões recursais traz seus tempos volta a volta, demonstrando que a janela obrigatória para *pit stop* iniciara-se com a abertura da 9ª volta (naquele momento ocupando a 8ª posição no grid) e após completar 3 voltas ( com tempos de 1:28:231, 1:28:547 e 1:28:416, 9ª, 10ª e 11ª voltas respectivamente) fizera sua parada obrigatória na 12ª volta e **ressalta sic** " *Considerando que o Recorrente fez seu pit stop obrigatório na volta 12, tem-se que está atendido o intervalo de 3 voltas que foi reaberto, com fundamento no item 15.2 do Regulamento Particular da Prova. Isso porque, devido à mudança do plano inicial de janela obrigatória entre as voltas 7 a 10 em razão da intervenção de safety car quando já estava com o intervalo pré-estabelecido em curso, deve ser considerado o número de voltas a partir do momento em que o piloto passa no PSDP, de sorte que na volta 12 ainda não havia completado a janela reaberta de 3 voltas.*" .

E por se tratar de uma previsão técnica e de um PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO na corrida o cerne da questão se resume na análise se a ação do piloto Recorrente se subsumiu ao que a norma

exigia dele em cumprimento para o julgamento do presente recurso. Então vejamos:

Inicialmente devemos identificar a norma a ser seguida pelo piloto Recorrente no caso concreto. Temos que **REGULAMENTO DESPORTIVO DA STOCK CAR DE 2021** preconiza em seu art. 5, subitens 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.6 *verbis*:

:

**Art. 5.2.1** - Regras específicas para as etapas estarão definidas no regulamento particular da prova.

**Art. 5.2.2** - Cada etapa será constituída de duas provas, cuja duração constará no regulamento particular da prova.

**Parágrafo primeiro:** A cada etapa, será definida no regulamento particular da prova o **procedimento obrigatório**, a duração, o intervalo e a sequência da operação.

**Parágrafo segundo:** Uma vez definido o **procedimento obrigatório no regulamento particular da prova**, todos os carros são obrigados, a realizar o mesmo...*omissis*.....

[ ].....

**Art. 5.2.6** - Serão penalizados com **exclusão** da(s) prova(s) os pilotos que:

**I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo especificado.**

[ ]...

Então ficou estabelecido **a uma**, que o regulamento particular da prova (RPP) a cada etapa do campeonato define como se dará o procedimento obrigatório a ser realizado pelos pilotos na corrida e **a duas**, que o descumprimento do procedimento obrigatório acarretará aplicação de pena de EXCLUSÃO da prova.

Por sua vez o RPP da 1ª Etapa do Campeonato entende dispor sobre a realização do procedimento obrigatório da seguinte forma:

## *REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA*

### *1ª ETAPA- GOIANIA*

#### *15.2 - PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO*

*O procedimento obrigatório, consiste na troca de um (1) pneu na primeira prova.*

*O intervalo para o procedimento obrigatório terá início assim que o líder da prova, completar a **volta número 7**, da primeira prova, devendo todos os demais pilotos, igualmente passarem pela linha quadriculada, junto ao PSDP, antes de acessarem o pit lane.*

*O término do intervalo para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a **volta número 10**, da primeira prova. Todos os demais pilotos ao passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane.*

***Na eventual Intervenção do Safety Car**, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal "safety car line 1" com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, **um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.***

*Pilotos que acessem o box, para manutenções ou mesmo que abandonem a prova, sem completar os 75% do número de voltas do vencedor, não serão excluídos da prova, na impossibilidade do cumprimento, do procedimento obrigatório.*

*O pit lane estará aberto, para reparos mesmo sob regime de safety car.*

*A critério da Direção de Prova, o procedimento obrigatório poderá ser cancelado..*

Das disposições acima podemos destacar previstos tanto o momento no qual se abrirá regularmente a janela obrigatória na corrida, como, diante de ocorrência de eventual intervenção de Safety Car que prejudique a realização do procedimento obrigatório conforme inicialmente previsto, quando então esta janela virá a ser aberta:

1º) O momento no qual o procedimento obrigatório será realizado:

*‘O intervalo para o procedimento obrigatório **terá início** assim que o líder da prova, completar a **volta número 7,....**’ **O término do intervalo** para o procedimento obrigatório se dará, quando o líder da prova completar a **volta número 10,....**”*

**Depreende-se de plano haver uma janela de 3 voltas** para realização do procedimento obrigatório na corrida. Completada pelo líder a volta nº 7 e os pilotos também passando pela linha quadriculada junto ao PSDP, todos tem ciência que poderão nas próximas 3 voltas (voltas ‘8’, ‘9’ e ‘10’) realizar sua parada obrigatória para troca de pneu nos boxes, adotando uma das seguintes possibilidades de escolha de estratégia de corrida:

- entrar no *pit lane* na PRIMEIRA OPORTUNIDADE DA JANELA, ou seja, antes de completar a volta '8', retornando à corrida após a troca de um pneu, ou
- entrar no *pit lane* na SEGUNDA OPORTUNIDADE DA JANELA, ou seja, segue completando a volta '8', inicia a volta '9' e antes de completá-la se dirigindo à reta dos boxes para fazer sua troca de pneu, ou
- preferindo completar as 8ª e 9ª voltas e sabendo que esta será a TERCEIRA E ÚLTIMA OPORTUNIDADE DA JANELA para fazê-lo, abrirá então a 10ª volta e antes de completa-la, se encaminhará aos boxes para realizar a sua troca de pneu, certo que um novo líder da corrida estará então em paralelo completando a sua 10ª volta '10' ao passar pela linha quadriculada junto ao PSDP fechando a janela na corrida para realização do procedimento obrigatório, repise-se, todo piloto na corrida ao completar sua 10ª volta tem que já ter realizado a troca de pneu numa das três voltas anteriores conforme escolha na corrida.

2º) Em ocorrendo intervenção de Safety Car na prova (antes ou durante a realização da parada obrigatória) quando se dará o novo momento de sua realização:

*‘Na eventual Intervenção do Safety Car, já com o intervalo pré-estabelecido em curso, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o veículo cruzar a linha transversal “safety car line 1” com pelo menos o eixo dianteiro, antes da sinalização do Safety car ser acionada. Após a saída do Safety car, com a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.’*

Depreende-se neste caso de uma intervenção de *Safety Car* antes da realização do procedimento obrigatório na prova, ou mesmo quando ele já estiver em curso, que este só possa ser realizado por segurança obviamente **APÓS SAÍDA DO SAFETY CAR** da pista, momento no qual a prova retomará seu curso, tornando-se válida com a sinalização da bandeira VERDE, abrindo-se então uma nova janela **IGUALMENTE DE 3 VOLTAS** para realização da parada obrigatória na corrida.

FRISE-SE que o regulamento acima deve ser bem compreendido para que suas determinações venham a ser cumpridas por parte de todos os competidores e que diante de eventuais dúvidas ou dificuldades que exsurjam de sua interpretação que se utilize o princípio da igualdade de condições entre os pilotos e o do bom senso como ferramentas para dirimi-las em sua compreensão, conforme passo a analisar as disposições ali estabelecidas:

Inicialmente ressalte-se que a janela obrigatória na 1ª Etapa do Campeonato se realizou em situação onde houve prévia intervenção de *Safety Car* após incidente ocorrido na 6ª volta, portanto o procedimento obrigatório previsto para se realizar após completada 7ª volta, passou consoante critério estabelecido no RPP para se iniciar , *COM a prova válida, em bandeira verde, quando o líder e demais pilotos passarem pelo PSDP, um novo intervalo de três (3) voltas terá início, para cumprimento do procedimento obrigatório.*”

As imagens da prova mostraram que os competidores respeitaram em comboio ainda por duas voltas seguintes (7ª e 8ª voltas) até que, com a saída do *Safety Car* os carros seguem na reta principal e cruzando a linha quadriculada com sinalização de bandeira verde abrem a janela ao iniciar a 9ª volta da primeira prova da corrida.



Obedecendo o intervalo já descrito anteriormente, tem-se ao invés de uma janela de escolhas entre a 8ª, 9ª ou 10ª voltas, agora o piloto poderia escolher entre realizar sua parada ou antes de completar a volta de abertura (agora a 9ª volta) ou seguir parando antes de completar a 10ª, ou a 11ª volta. Mas tal intervalo acabou descumprido pelo Recorrente.

Em suas razões recursais o piloto Recorrente destaca ter respeitado o comboio nas duas voltas de Safety Car (7ª e 8ª voltas - respectivamente com tempos de **2:16:281** e **2:32:996**) ) e com a saída do *Safety Car* neste momento da pista consoante a regra acima com bandeira verde e prova válida, com todos os pilotos passando pelo PSDP em relargada e abertura da 9ª volta podemos identificar que o piloto Daniel Serra era o Líder naquele momento e na sua passagem do PSDP, abriu-se a **1ª VOLTA DE JANELA**, repise-se, a 9ª VOLTA da prova e o Recorrente a completou passando com o tempo de **1:28:231 e sem entrar nos boxes**, veio a **2ª VOLTA DE JANELA** e mais uma vez ele a completa **sem fazer o pit stop** com o tempo de **1:28:547** (10ª volta) e também completa **3ª VOLTA DE JANELA sem fazer o pit stop** com o tempo de **1:28:416** (11ª volta), definitivamente descumprindo o *RPP*.

Note-se não assistir razão à interpretação dada ao regramento em tela quando o Recorrente alega *“devido à mudança do plano inicial de janela obrigatória entre as voltas 7 a 10 em razão da intervenção de safety car quando já estava com o intervalo pré-estabelecido em curso, deve ser considerado o número de voltas a partir do momento em que o piloto passa no PSDP, de sorte que na volta 12 ainda não havia completado a janela reaberta de 3 voltas.”* e tal entendimento não considera que a saída do Safety Car se deu no início da reta principal e ao final dela, quando cruzando a linha quadriculada e recebendo a bandeira verde abrindo aquela mesma volta 9ª estaria na verdade abrindo suas '3' voltas de escolha para realizar seu procedimento obrigatório, certo que não utilizou nem essa nona volta, nem a décima volta para tal e só lhe restando a décima primeira volta para *pit stop*, ainda assim acabou seguindo a completar a 3ª VOLTA como ele mesmo

descreve à **fl. 7** do recurso , sem entrar nos boxes só o fazendo na 12ª volta e fora da janela obrigatória, o que descumpre norma cogente da competição.

Importante também registrar-se que dentre os 32 participantes da 1ª Etapa, 30 pilotos cumpriram o procedimento obrigatório segundo a janela aberta entre a 9ª e 11ª voltas da primeira prova e somente o piloto Recorrente (carro#10) seguido do piloto RUBENS BARRICHELLO (carro #111), que também apresentou recurso idêntico perante essa Comissão Disciplinar, fizeram suas trocas de pneus na 12ª volta da prova, motivo pelo qual o julgamento de ambos foi reunido à Relatora subscritora para julgamento conjunto onde se analisou os limites de interpretação a ser dado ao **art. 15.2 do RPP**.

Já no que diz respeito à gravidade da pena aplicada, cumpre-se ressaltar que diante da confirmação de existência da infração técnica cuja penalidade já se encontra de forma disposta de forma objetiva no respectivo dispositivo não é permitida possibilidade de discricionariedade ao Comissário Desportivo para sua gradação. Frise-se que a pena de 'exclusão' está definida como penalidade para descumprimento de procedimento obrigatório e, independente de ser considerada de extrema gravidade ou não, a alteração desta disposição revelaria ativismo que da mesma forma dos Comissários Desportivos foge da competência desta Comissão Disciplinar, não havendo também nesse ponto a substituir.

Por fim aponte-se ainda que além de ter sido excluído da 1ª prova pelo não cumprimento do procedimento obrigatório dentro da janela obrigatória, os Comissários Desportivos no COMUNICADO Nº 7 (**fl. 236- Pasta de Provas**), também cominaram acréscimo de 06 (três) pontos na sua cédula desportiva do Recorrente, conforme CDA/2021, Capítulo das Penalizações, Seção X art. 141 III e este dispõe:

*Art. 141 – Durante as provas/corridas, os pilotos **poderão** receber pontos punitivos que serão registrados em sua matrícula na CBA. Será*

*aplicada a suspensão por 90 (noventa) dias, ao piloto que atingir 22(vinte e dois) pontos, em um mesmo campeonato, no período de validade de sua cédula desportiva, **que poderá ser somada a qualquer outra penalidade imposta, observando-se os seguintes critérios:***

[ ].....;

III - **Exclusão** ou desclassificação desportiva– 6 (seis) pontos.  
terem

Neste aspecto particular o **art. 141** acima aponta uma faculdade aos Comissários Desportivos de acrescentarem pontos à cédula desportiva do piloto diante do cometimento de uma infração, **configurando-se neste ponto uma discricionariedade**, ao mesmo tempo que entendo o **acréscimo de pontos na cédula desportiva de um piloto se relacionar a uma eventual atitude personalíssima que não encontra no caso concreto reflexo** vez que a interpretação dada ao RPP e comando ao piloto para que fizesse sua parada obrigatória foi de responsabilidade da respectiva equipe, **motivo pelo qual entendo pela anulação da pena de acréscimo de pontos na cédula desportiva do Recorrente.**

E por tais razões entendo **DAR PARCIAL PROVIMENTO** ao Recurso do Recorrente apenas para anular a pena de **acréscimo de pontos na cédula desportiva do Recorrente** mantendo no mais a decisão recorrida.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE.

RIO DE JANEIRO, 10 DE JUNHO DE 2021

**DARLENE BELLO DA SILVA**  
**RELATORA**