

## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

**PROCESSO Nº 11/2022**

**RECORRENTE: CROWN RACING EIRELI**

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 7ª ETAPA DO  
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO-SERIES 2022  
– INTERLAGOS/SP**

**RELATOR: TICIANO FIGUEIREDO**

**EMENTA. MANUTENÇÃO DA SANÇÃO DE  
DESCLASSIFICAÇÃO E MULTA.  
VIOLAÇÃO AO ARTIGO 18.2 DO  
REGULAMENTO DA COMPETIÇÃO. PESO  
DO VEÍCULO ABAIXO DO PERMITIDO.  
AUSÊNCIA DE PROVAS QUE AFASTE A  
IDONEIDADE DO EQUIPAMENTO DE  
PESAGEM. RECURSO IMPROVIDO.**

### **I – RELATÓRIO**

Trata-se de recurso interposto por Crown Racing Eireli, visando a reforma da decisão proferida pela Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, que manteve as penas de desclassificação e multa arbitradas pelos Comissários Desportivos da 7ª etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró-Series em desfavor do piloto da equipe recorrente.

A punição, por sua vez, se originou com a constatação do Técnico Desportivo que, durante a vistoria técnica feita após a segunda prova, identificou que o carro de numeral #03 (Rodrigo Baptista), da equipe recorrente, estava em DESACORDO com o artigo 18.2 do Regulamento Técnico da Categoria, em razão de o peso do veículo estar



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

aquém do limite mínimo de 1.385 Kg (mil trezentos e oitenta e cinco quilogramas).

Registre-se que os resultados das quatro pesagens efetuadas no veículo da equipe recorrente, quando somados ao peso do piloto (83 Kg), foram de 1.384,5 Kg, 1.384 Kg, 1.384 Kg e 1.384,5 Kg.

Em face da decisão, a recorrente interpôs recurso à Comissão Disciplinar do STJD, sustentando, preliminarmente, o conhecimento do apelo sob pena de violação ao princípio da ampla defesa, com a consequente declaração de inconstitucionalidade de parte do dispositivo que veda eventual recurso para discutir matéria relativa à pesagem do veículo e, no mérito, o provimento do recurso para afastar as penas de desclassificação e multa, porquanto a diferença de mais ou menos 1kg do peso do veículo da equipe recorrente estaria abrangida pela “margem de erro” do equipamento de pesagem, que seria de 0,1% (um décimo por cento).

Expedido ofício à Comissão Técnica competente da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), conforme requerido pela parte interessada, foi informado à Comissão Disciplinar que as balanças utilizadas na competição foram devidamente calibradas em 22/02/2022.

Em 30/08/2022, a Comissão Disciplinar do STJD, em harmonia com o parecer da Procuradoria da Comissão Disciplinar, por maioria, julgou improcedente o recurso da recorrente, mantendo as penas de desclassificação e multa arbitradas.

Naquela oportunidade, o Auditor Relator esclareceu que:

“A singela disparidade encontrada entre as quatro pesagens do veículo #03 – de meio quilograma apenas – não é indício de uma “inconsistência” no equipamento de medição, diferentemente do que foi suscitado nas razões do recurso. Como a própria parte Recorrente reconheceu



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

na fl. 146, ocorre que a menor fração de peso detectável pela balança utilizada é justamente de meio quilo. Ou seja, o valor aferido nas quatro pesagens do automóvel (somado ao peso do piloto) oscilou entre 1.384 e 1.384,5 Kg porque o peso do carro está compreendido nessa faixa, não havendo que se falar em incongruência da balança somente porque as pesagens apresentaram resultados minimamente díspares entre si”.

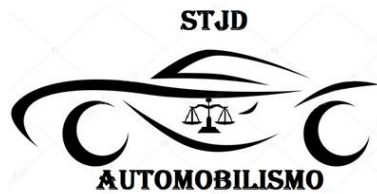
Asseverou, quanto à suposta margem de erro existente no equipamento de pesagem, que:

“A simples existência de uma margem de erro não autoriza a Recorrente a calcular um novo peso mínimo diferente daquele prescrito pelo art. 18.2 do Regulamento Técnico da Categoria, que é de 1.385 Kg. O método proposto na petição inicial do recurso pressupõe, equivocadamente, que todas as pesagens feitas pela balança irão apresentar o improvável erro. Aliás, o cálculo efetuado pela Recorrente também ignora que a margem de erro é aplicável para mais e para menos.

No caso em tela, foram realizadas quatro pesagens e, em todas as quatro, o resultado encontrado ficou abaixo do peso mínimo imposto pela norma regulamentar. Acatar a tese da Recorrente seria presumir, à falta de elementos concretos, que as quatro pesagens apresentaram erro, o que é extremamente difícil e não restou comprovado”.

Por fim, aduziu que:

“Conforme os certificados de calibragem trazidos aos autos pela CBA, as balanças empregadas na competição foram devidamente calibradas em 02/02/2022, isto é, há cerca de seis meses. Diante de tal fato, é de rigor reconhecer a sua plena aptidão para efetuar as pesagens dos veículos, novamente não havendo como conjecturar em qual mês do ano a balança começaria a perder parte da sua precisão, até porque o maior espaçamento temporal entre as calibrações demonstra a baixa probabilidade de



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

constatar algum tipo de divergência nas medições em qualquer momento.

Encerrando o tema atinente à resposta aos ofícios expedidos, não há como se considerar que a CBA deixou de cumprir a determinação desta relatoria simplesmente porque o conteúdo dos certificados de calibração não atendeu aos argumentos da Recorrente. O que se percebe é que, por extrema cautela, a CBA enviou catorze certificados precisamente para trazer o máximo possível de informações que pudessem ser relevantes ao julgamento da lide.

Adicionalmente, não se olvide que a mesma balança responsável por efetuar a pesagem do veículo pilotado pelo Sr. Rodrigo Baptista também aferiu a massa dos automóveis de diversos outros competidores, o que significa dizer que admitir um critério especial de pesagem no caso da Recorrente terminaria por desrespeitar a isonomia da competição, especialmente se feito pela via da jurisprudência

Nesse passo, cumpre destacar que os Comissários Desportivos detêm o conhecimento técnico necessário ao manuseio do equipamento adequado às medições de praxe, tal como a balança para a pesagem dos veículos, e são as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, de modo que as suas constatações gozam de presunção de veracidade e legalidade. Caberia, portanto, à Recorrente trazer aos autos um conjunto probatório que afastasse as conclusões dos Comissários, o que não foi feito”.

No aludido julgamento, restou vencido o Eminent Auditor Leonardo Pampillón, que entendeu haver *“real possibilidade de existência de uma margem de erro na medição realizada pelas balanças aferidas no início do ano”*, razão pela qual estaria convencido *“de que os pesos apontados em medidas inferiores ao mínimo estipulado no regulamento, em valores ínfimos, não devem ser considerados para efeito de julgamento”*.



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Devidamente intimada do acórdão, a equipe recorrente interpôs, em 08/09/2022, recurso ao Pleno deste Tribunal Desportivo, pugnando pela reforma do acórdão proferido pela Comissão Disciplinar, de modo a afastar as penalidades de desclassificação e multa equivalente a 25 (vinte e cinco) Up's.

Em suas razões, a recorrente sustenta que deveria ser levada em consideração uma margem de tolerância nas medições aplicadas, haja vista a “*margem de erro*” ou o “*percentual de erro ou incerteza*” indicado pelos fabricantes dos equipamentos de pesagem utilizados.

Alega, ainda, que a documentação acostada aos autos comprovaria a existência de divergências nas medições das balanças utilizadas, as quais só são calibradas no início do campeonato.

Em parecer, a Procuradoria do STJD do Automobilismo opinou pela improcedência do recurso, tendo em vista que “*não há nos autos qualquer elemento probatório do suposto equívoco dos Comissários Desportivos, os quais gozam de presunção de veracidade, sendo claro e inconteste que o veículo do piloto #03 estava abaixo do peso mínimo permitido, ferindo assim o Regulamento Técnico 2022*”.

Os autos, então, vieram conclusos para julgamento.

É o relatório. Decido.

### II – VOTO

Analisando-se atentamente os fundamentos do acórdão recorrido e os documentos acostados aos autos, verifica-se ser o caso de negar provimento ao recurso interposto pela equipe recorrente, mantendo-se incólume a decisão objurgada.

Resta inconteste nos autos que, após vistoria técnica realizada no veículo do piloto #3, da equipe recorrente, verificou-se que o



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

veículo estava abaixo do peso mínimo permitido, violando, assim, o artigo 18.2 do Regulamento Técnico da Categoria.

Frise-se, na oportunidade, que foram realizadas 04 (quatro) pesagens e - em todas elas - o veículo ficou aquém do peso permitido pelo regulamento (1.385kg).<sup>1</sup>

No que tange alegação da existência de “margem de erro” ou “percentual de erro ou incerteza” nos equipamentos de pesagem de veículos utilizados, verifica-se que tal alegação não se mostra suficiente para afastar a conclusão da Comissão Técnica, de desclassificação do piloto da equipe recorrente pelo não atingimento do peso mínimo exigido pelo regulamento.

Isso porque, valendo-me do voto vencedor do acórdão proferido pela Comissão Disciplinar, “*a simples existência de uma margem de erro não autoriza a Recorrente a calcular um novo peso mínimo diferente daquele prescrito pelo art. 18.2 do Regulamento Técnico da Categoria, que é de 1.385 Kg*”.

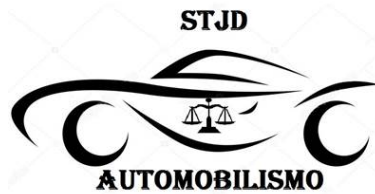
Caso contrário, o regulamento deveria prever um peso obviamente diferente daquele constante, levando-se desde logo em consideração a suposta margem de erro existente nos equipamentos.

Ademais, frise-se que o cálculo efetuado pela Recorrente também ignora que a margem de erro é aplicável para mais e para menos. Nesse diapasão, registre-se que nas 04 pesagens realizadas no veículo do piloto da equipe recorrente, **em todas elas o veículo ficou com peso menor do que o permitido pelo regulamento.** Em em duas oportunidades com 1kg de diferença e em outras duas com 0,5kg.

Ademais, os documentos anexados aos autos, referentes aos certificados de calibração das balanças, corroboram o entendimento de que o veículo da equipe recorrida não atingiu o peso mínimo estipulado.

---

<sup>1</sup> 1ª - 1.384,5 Kg; 2ª - 1.384 Kg; 3ª - 1.384 Kg; 4ª - 1.384,5 Kg



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

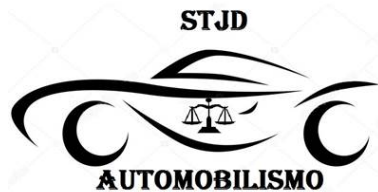
Aliás, verificando-se os documentos utilizados pela própria recorrente em seu recurso (pag. 181), pode-se identificar que, em todos os supostos erros de indicação de pesagem, constam sempre valores maiores do que o peso de referência – nunca menores. *In verbis*:

CERTIFICADO DE CALIBRAÇÃO Nº CA-2699-22			
RESULTADOS OBTIDOS ANTES DO AJUSTE			
Pontos de Calibração	Valor de Referência (valor aptado)	Leitura 01	Erro de Indicação (Leitura 01 - valor aptado)
Ponto 01	10,0 kg	10,0 kg	0,0 kg
Ponto 02	50,0 kg	50,5 kg	0,5 kg
Ponto 03	100,0 kg	101,0 kg	1,0 kg
Ponto 04	200,0 kg	202,0 kg	2,0 kg
Ponto 05	300,0 kg	304,0 kg	4,0 kg
Ponto 06	-----	-----	-----
Ponto 07	-----	-----	-----
Ponto 08	-----	-----	-----
Ponto 09	-----	-----	-----
Ponto 10	-----	-----	-----

É dizer, se nos testes realizados antes da devida calibragem o peso final identificado na balança era sempre maior do que os valores de referência, tal elemento só reforça que o veículo da equipe recorrente estava, de fato, bem aquém do peso permitido pelo Regulamento.

No ponto, importa mencionar a observação feita pela Procuradoria Desportiva, no sentido de que:

**“A diminuição do peso dos veículos influencia diretamente no seu desempenho nas pistas, principalmente quando elencado que os pilotos brigam por posições em milésimos de segundo. O veículo da recorrente estava com no mínimo meio quilo a menos do que os outros competidores, gerando uma corrida desleal e prejudicando severamente a imagem e lealdade do esporte.”**



## SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

**A questão do peso mínimo é uma premissa básica para toda e qualquer equipe que se destine a participar de um evento de alto nível no automobilismo, principalmente de uma categoria de reconhecimento nacional, a atenção e zelo com essa questão está intimamente ligada a seriedade com que a CBA trata suas competições”.**

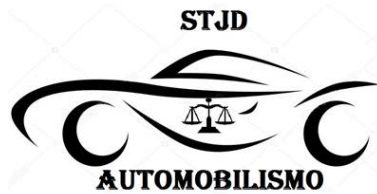
Neste diapasão, reforça-se que a mesma balança utilizada para pesar o veículo da equipe recorrente, calibrada em 02/02/2022, foi utilizada para a pesagem de outros competidores. Eventual interpretação díspar em relação a um deles, principalmente no que diz respeito à pesagem de veículo - *que pode resultar em uma alteração decisiva na velocidade do automóvel* - comprometeria a igualdade e a isonomia entre os competidores, bem como violaria o caráter competitivo da corrida.

Outrossim, não há dúvidas de que, não havendo previsão, no regulamento da competição, de que eventual “margem de erro” existente no equipamento de pesagem deve ser levada em consideração na pesagem oficial do veículo, cabe a cada equipe certificar-se que os pesos de seus veículos estão em conformidade com o regulamento da prova, mesmo com potencial incidência da margem de erro.

Nada obstante, ainda que assim não fosse, é imperioso destacar que a equipe recorrente não fez qualquer prova do seu direito, tampouco demonstrou fatos impeditivos, modificativos ou extintivos que pudessem ir contra decisão dos Comissários Desportivos, os quais gozam de necessária presunção de veracidade, conforme art. 58 do CBJD.

Como bem aduziu a Comissão Disciplinar, verifica-se que os certificados de calibragem trazidos aos autos pela CBA atestam que as balanças empregadas na competição foram devidamente calibradas em 02/02/2022, isto é, há cerca de seis meses. Diante de tal fato, é de rigor reconhecer a sua plena aptidão para efetuar as pesagens dos veículos, novamente não havendo como conjecturar em qual mês do ano a balança





## **SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**

começaria a perder parte da sua precisão, até porque o maior espaçamento temporal entre as calibrações demonstra a baixa probabilidade de constatar algum tipo de divergência nas medições em qualquer momento.

Ante o exposto, voto pelo **CONHECIMENTO** e **IMPROVIMENTO** do recurso, de forma a manter as penas de desclassificação e multa no valor de 25 (vinte e cinco) Up's arbitradas em face do piloto da equipe recorrente.

Brasília, 18 de Outubro de 2022.

**Ticiano Figueiredo**  
**Auditor Relator**