

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 15/2025-STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO (PROCESSO ORIGINÁRIO Nº 23/2025-CD-RECURSO)

RECORRENTE: PROCURADORIA DO STJD DO AUTOMOBILISMO, NELSON ÂNGELO PIQUET E ROUMAN KIEMKIEWICZ

RECORRIDO: SEBASTIÃO SALOMONE MALUCELLI E MARCOS GIFFONE DE MELO GOMES

AUDITOR RELATOR: DR. JEOVÁ SILVA

PROCURADOR: DR. ITALO MACIEL MAGALHÃES

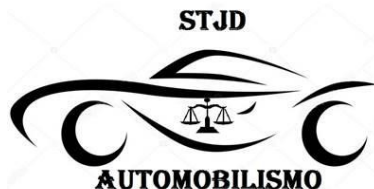
ACÓRDÃO

RECURSO VOLUNTARIO – PENALIZAÇÃO – CONDUTA CONTRARIA AO REGRAMENTO LEGAL – REFORMA DE DECISÃO – TERCEIRO – JULGAMENTO DE MÉRITO.

Por **MAIORIA DE VOTOS** acordam os Auditores do **Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro**, acompanhando voto divergente, para **DAR PROVIMENTO AO RECURSO**, reformando decisão proferida em acórdão da **Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro**, reestabelecendo decisão imposta pelos Comissário Desportivos.

Imperatriz para Rio de Janeiro, 16 de outubro de 2025.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR – RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 15/2025-STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO (PROCESSO ORIGINÁRIO Nº 23/2025-CD-RECURSO)

RECORRENTE: PROCURADORIA DO STJD DO AUTOMOBILISMO, NELSON ÂNGELO PIQUET E ROUMAN KIEMKIEWICZ

RECORRIDO: SEBASTIÃO SALOMONE MALUCELLI E MARCOS GIFFONE DE MELO GOMES

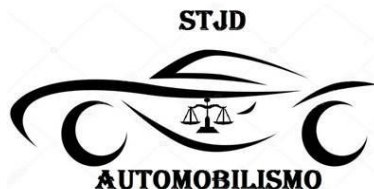
AUDITOR RELATOR: DR. JEOVÁ SILVA

PROCURADOR: DR. ITALO MACIEL MAGALHÃES

RELATÓRIO

Trata-se de recurso voluntário interposto pela douta procuradoria e terceiros interessados, que irresignados com a decisão proferida em acórdão da Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro, buscam a reforma da decisão para reestabelecer a decisão imposta pelo Comissários Desportivos. Em breve síntese da origem processual, se faz necessário esclarecer os fatos nos termos abaixo:

Sebastião Salomone Malucelli e Marcos Giffoni de Melo Gomes interpuseram recurso desportivo em face da decisão proferida pelos **Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance 2025 – Portimão, Portugal**, que aplicou a punição de acréscimo de **20 (vinte) segundos** ao seu tempo final de prova, bem como de dois pontos na cédula desportiva. A conduta antidesportiva foi reconhecida após o acolhimento de reclamação oferecida por **Rouman Ziemkiewicz e Nelson Angelo Piequet**, e consistiria na redução súbita de velocidade na saída do pitlane, atrapalhando o **carro #80**, que acabava de sair do box. Os Recorrentes alegam, em síntese, que não houve qualquer risco de contato, ante a sua cautela na direção, sendo inclusive posteriormente ultrapassados pelo carro #80; os pilotos Reclamantes não foram prejudicados, mas sim beneficiados, vez que, se os Recorrentes não estivessem à sua dianteira, aqueles não cumpririam o tempo mínimo da parada obrigatória e a sanção seria desproporcional, tendo acarretado a perda de três posições na categoria e cinco na classificação geral, mesmo presentes circunstâncias atenuantes e possibilidade de penalização mais branda, como a advertência por escrito ou a perda



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

de 10 posições no grid da próxima etapa (art. 138.3, I, b, do Código Desportivo do Automobilismo).

Por seu turno, a **Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva** ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a decisão guerreada, mencionando a prova audiovisual para ressaltar os momentos de freada dos Recorrentes e asseverando, ao final, que a punição deve ocorrer independentemente de prejuízo, havendo, ainda, previsão regulamentar específica para inclusão de pontos punitivos na cédula desportiva do piloto (art. 141, II, e 141.1, CDA).

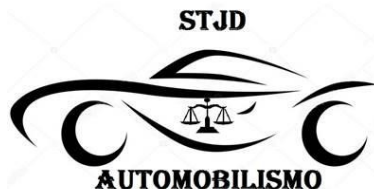
Os terceiros interessados apresentaram contrarrazões em que valorizam os argumentos expostos pelos Comissários Desportivos, ressaltam a ocorrência de prejuízo a justificar a manutenção da decisão, inclusive, na gradação em que aplicada.

Em decisão proferida em sede da Comissão Disciplinar, esta entendeu pela reforma da decisão dos Comissários Desportivos, e a retirada das sanções impostas, visto que, não houve prejuízo para os terceiros interessados na conduta de redução de velocidade abaixo do mínimo.

É o relatório

Imperatriz para Rio de Janeiro, 16 de outubro de 2025.

JEOVA RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 15/2025-STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO (PROCESSO ORIGINÁRIO Nº 23/2025-CD-RECURSO)

RECORRENTE: PROCURADORIA DO STJD DO AUTOMOBILISMO, NELSON ÂNGELO PIQUET E ROUMAN KIEMKIEWICZ

RECORRIDO: SEBASTIÃO SALOMONE MALUCELLI E MARCOS GIFFONE DE MELO GOMES

AUDITOR RELATOR: DR. JEOVÁ SILVA

PROCURADOR: DR. ITALO MACIEL MAGALHÃES

VOTO

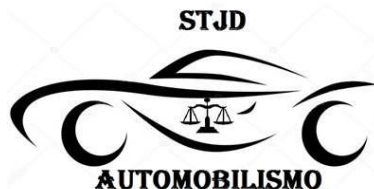
Basicamente o ponto controvertido da presente lide é a desaceleração abaixo do mínimo permitido, e se esta conduta acarretou prejuízo.

Nesse contexto, o art. 7º do Regulamento da Prova dispõe o seguinte:

A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“fast lane”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros, em que a mínima será observada apenas na condição de um piloto atrapalhar o outro.

É inconteste que de fato houve frenagem nos limites abaixo do permitido, previsto no art. 7º do Regulamento Particular da Prova sendo admitida expressamente nas razões recursais, cujas teses centrais são, na verdade, que tal ato teria sido cometido com o intuito de evitar penalização por outra regra (permanência por um tempo mínimo no box)

Diante da análise do supracitado artigo, torna-se incontestável que somente deve haver penalização dos competidores que passem pelo referido trecho em velocidade inferior a 45 km/h (quarenta e cinco quilômetros por hora) quando houver efetivo prejuízo a adversários, sendo, por outro lado, taxativa a vedação de tráfego em velocidade superior a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora), diante do risco maior de acidentes.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

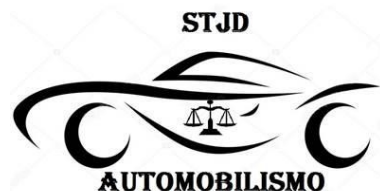
A questão controvertida passa a exibir caráter estritamente fático, isto é, restando apurar se, a partir da conduta confessada, houve ou não prejuízo aos pilotos concorrentes.

No caso concreto, atesta-se que não houve prejuízo efetivo aos terceiros. Isso porque, nos termos dos documentos colacionados, a saída do pit stop realizada pelos Recorrentes e pelos Reclamantes ocorreu, respectivamente, com o tempo de 06:01.996 e 6:02.216, ou seja, cerca de dois segundos acima do tempo mínimo exigido pelo art. 36, I, do Regulamento da Prova¹. Desse modo, eventual aceleração maior por parte dos recorridos levaria à queima do tempo mínimo exigido para o procedimento, acarretando real vantagem antidesportiva aos envolvidos, diferentemente do ocorrido.

No caso concreto, repita-se, não parece ter havido essa intenção ou mesmo essa consequência; pelo contrário, parece ter havido uma presunção, por parte dos Comissários Desportivos, que a simples frenagem para uma velocidade inferior ao mínimo regulamentar levaria, automaticamente, a prejuízo para o carro que viesse atrás.

Veja-se que os recorridos entraram antes dos terceiros interessados nos boxes, não havendo que se falar em ultrapassagem de uns pelos outros nesse meio tempo, hipótese que, seguida de frenagem desproporcional, poderia significar a aquisição de uma vantagem desleal. Além disso, os recorridos também saíram do box com uma diferença incontroversa de 6 s (seis segundos) para com o veículo #80, não tendo saído após os adversários e tentado defender informalmente a posição ainda naquele trecho da pista.

Ademais, em parte, a redução de velocidade sancionada pela instância de origem ocorreu em função da súbita saída de outro veículo do box, tomando a dianteira dos Recorrentes, conforme registro audiovisual no instante 2:30:20 da transmissão oficial do evento.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Sendo assim, entendo pelo desprovimento do recurso, mantendo a decisão da comissão disciplinar em sua integralidade.

É como voto.

Imperatriz para Rio de Janeiro, 16 de outubro de 2025.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO 15/2025

Relator: Auditor JEOVÁ SILVA

Vogal: Auditor ALEXANDRE VIDIGAL

VOTO DIVERGENTE – PREVALENTE

EMENTA: “FAST LANE”. VELOCIDADE MÍNIMA. DEVER DE NÃO “ATRAPALHAR” OUTRO PILOTO. REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA. ARTIGO 7º. PORSCHE ENDURANDE 2025.

1. O disposto no artigo 7º, do Regulamento Particular de Prova é taxativo e claro o suficiente para definir que, no “fast lane” a velocidade somente pode ser inferior a 45 km/h se isso não atrapalhar outro piloto. Trata-se de avaliação objetiva e que não comporta tergiversações quanto a questões, dentre outras, se houve ou não prejuízo, se houve ou não intenção de atrapalhar. Qualquer argumento destes está buscando inserir na norma componente nela não previsto e, por isso mesmo, não admitido.
2. No caso concreto está comprovado que o piloto que seguia atrás teve que se deslocar pelo “fast lane” em velocidade inferior à mínima de 45 km/h, por ele não desejada, mas para evitar aproximação perigosa e risco de colisão com o veículo que seguia à frente em velocidade abaixo do mínimo exigido naquelas circunstâncias, que deveria ser de 45 km/h.
3. Portanto, no “fast lane”, a conduta do piloto que seguia à frente foi determinante e exclusiva para “atrapalhar” o carro que seguia atrás.
4. Recurso da Procuradoria conhecido e PROVIDO. Manutenção da penalidade imposta pelos Comissários Desportivos.

VOTO.

Do voto do eminente Relator, Auditor JEOVÁ SILVA, confirmando a decisão da Comissão Disciplinar, foi definido o entendimento de que o carro #100, dos pilotos Sebastião Salomone Malucelli e Marcos Giffoni de Melo Gomes não atrapalhou e nem trouxe prejuízo para o carro # 80, dos pilotos Rouman Ziemkiewicz e Nelson Ângelo Piquet.

Não obstante tal conclusão, das imagens disponíveis nos autos depreende-se que no “fast lane” o piloto Nelson Piquet Junior, que conduzia o carro #80 e vinha logo atrás do piloto Marcos Giffoni, carro #100, precisou reduzir sua velocidade mais de uma vez, acionando os freios para impedir uma aproximação perigosa entre os referidos carros, e com isso tendo que transitar abaixo dos 45 km/h, chegando a 41 km/h, velocidade que se fazia necessária para evitar uma colisão entre ambos, e nisso considerando-se estar sobejamente comprovado que o veículo #100 chegou a se deslocar pelo “fast lane” na velocidade de 35 km/h, inclusive para não queimar seu tempo de parada.

Neste contexto dos fatos, tem-se demonstrado nos autos que a redução de velocidade do carro #80, abaixo dos 45 km/h, **não se deu de modo desejado pelo piloto Nelson Ângelo Piquet, mas sim como medida necessária e decorrente de ação do piloto do carro #100**, que conduzia seu veículo abaixo daquela velocidade.

Portanto, e com a devida vênia, ressaí incontestemente que **a ação do piloto Marcos Giffoni de Melo Gomes, carro #100, foi determinante em interferir e impedir que o piloto Nelson Ângelo Piquet alcançasse a velocidade por ele desejada naquele momento do “fast lane”**, quando se encontraram saindo dos boxes e em retorno à pista.

E quanto a esta conduta de interferência de um piloto sobre o outro na velocidade na faixa dos boxes (“fast lane”), há regra específica no Regulamento Particular de Prova, conforme estatuído pelo artigo 7º, nestes termos:

*“A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“fast lane”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros, **em que a mínima será observada apenas na condição de um piloto atrapalhar o outro**”.*

Em outras palavras, dispõe a norma que, havendo no “fast lane” mais de um carro, o que vai à frente **somente poderá imprimir velocidade inferior a 45 km/h se não “atrapalhar”** o carro que segue atrás.

Não se pode ignorar que enquanto se encontrava em movimento no “fast lane” o carro #100 chegou a ser atrapalhado por outro carro, em razão da súbita

saída deste dos boxes, inclusive vindo a posicionar-se à frente e bem próximo do carro #100. Tal carro, porém, logo se distanciou do carro#100. Assim, e como se verifica das imagens da prova, disponível nos autos, se em um dado e certo momento o carro #100 efetivamente teve que reduzir abruptamente sua velocidade e neste momento foi obrigado a trafegar abaixo dos 45 km/h, **tal circunstância não perdurou por todo o período em que se deslocava pelo “fast lane”**, o que bem evidencia que **a velocidade imprimida pelo carro #100 abaixo daquele limite de 45 km/h por todo o percurso do “fast lane” não teve a intervenção por terceiro.**

Aliás, a própria defesa dos pilotos do carro #100 afirmou que **houve redução da velocidade para evitar a queima de tempo**, conforme consta do item 26 da peça recursal junto à Comissão Disciplinar:

“26. O carro #100 reduziu sua velocidade ao menos três vezes durante a saída do box – a primeira delas para evitar contato com o carro da frente e as duas últimas com o intuito de evitar a queima do tempo”.

Quanto ao argumento da defesa do carro #100 de que não houve a intenção de atrapalhar outro carro, cabe destacar que a norma não incluiu como componente daquela situação irregular prevista no artigo 7º o fato de o piloto que atrapalha o outro agir intencionalmente ou não. **Este elemento da intencionalidade do piloto não tem a menor relevância e é desinfluyente para a caracterização da situação infracional descrita pelo artigo 7º.**

Outro ponto de necessária elucidação é quanto à desnecessidade de se cogitar se houve ou não “prejuízo” ao piloto/carro decorrente da conduta interferente de outro piloto. Note-se que, e isso é de relevante compreensão, **a norma considerou para a configuração da conduta vedada o mero fato de um piloto “atrapalhar” o outro.** E não é necessário maior esforço para se discernir que “atrapalhar” e “prejudicar” são realidades distintas, inconfundíveis e até mesmo dissociadas, podendo haver uma sem, necessariamente, haver a outra.

Sobre isso, e tendo-se por aproveitamento a própria competição em decorrência da qual se tem o presente recurso, pode-se admitir, por hipótese, que mesmo tendo os pilotos do carro #80 sido atrapalhados, ainda assim poderiam ter vencido a prova. Tal seja, foram atrapalhados mas isso não resultou em prejuízo.

Isso considerado, tendo havido a interferência de um piloto sobre o outro, “atrapalhando-o”, o fato de ao final resultar em prejuízo ou mesmo benefício – como aliás, até mesmo os Recorridos (carro #100) alegam –, **isso é absolutamente desnecessário se considerar para a avaliação quanto a ter havido ou não a efetiva configuração do componente da conduta proibida de “atrapalhar” o outro.**

Por fim, quanto à necessidade de haver a efetiva e concreta demonstração de um piloto ter atrapalhado ou prejudicado o outro, disso não se cogita entendimento diverso. Todavia, ao se buscar para o afastamento da referida constatação, como

pretende a defesa do carro #100, o argumento de que o fato punido deu-se na melhor parada do carro #80, dentre as três ocorridas, cabe anotar, sem prejuízo do quanto já exposto no presente voto – de ser objetiva a constatação de o carro que segue atrás ter se deslocado em velocidade inferior à desejada por ter sido atrapalhado pelo carro da frente –, que o só fato de o carro #80 ter concluído seu tempo total de parada em 6’02”216, ou seja, em 2 segundos e 216 milésimos acima do tempo mínimo exigido de 6 minutos, já é suficiente para se constatar, ou ao menos presumir, que sofreu uma perda de seu tempo final de corrida em 2 segundos e 216 milésimos, tempo este que poderia ter ganhado se não tivesse sido impedido pelo carro #100 de circular no mínimo de 45 km/h no “fast lane”, o que bem reforça ter havido uma intervenção de outrem e que o atrapalhou.

Por oportuno, e apenas em mais um reforço de argumentação, se a referida parada do carro #80 foi a melhor parada que teve em relação às anteriores, isso bem demonstra o quanto vinha em uma estratégia e trabalho de corrida adequada e eficiente, o que não comportaria sofrer a interferência de terceiros, até porque esta melhor parada poderia ter sido ainda melhor, se inferior aos 6’02”216 milésimos, e ainda dentro dos 6 minutos.

Em conclusão, o disposto no artigo 7º, do Regulamento Particular de Prova é taxativo e claro o suficiente para definir que, **no “fast lane” a velocidade somente pode ser inferior a 45 km/h se isso não atrapalhar outro piloto. Trata-se de avaliação objetiva e que não comporta tergiversações quanto a questões, dentre outras, se houve ou não prejuízo, se houve ou não intenção de atrapalhar. Qualquer argumento destes estará inserindo na norma componente nela não previsto e, por isso mesmo, não admitido.**

Pelo exposto, no caso concreto, na verificação do fato em relação à norma, resta configurada a situação nela prevista e, em razão disso, impondo-se reconhecer como devida e adequada a conclusão infracional definida pelos Comissários Desportivos e a correspondente sanção imposta, pelo que DOU PROVIMENTO AO RECURSO DA PROCURADORIA, para reformar a decisão da Comissão Disciplinar.

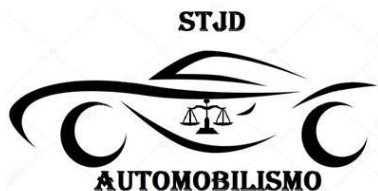
É como voto.

Brasília, 03 de outubro de 2025.

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA

Auditor-Relator

Tribunal Pleno



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Processo n. 15/2025

Recorrente: Procuradoria do STJD do Automobilismo e Nelson Angelo Piquet e outro

Recorridos: Sebastião Salomone Malucelli e Marcos Giffone de Melo Gomes

Relator: Auditor Dr. Jeová da Silva

Procurador: Dr. Ítalo Magalhães

Auditor vogal: Alberto Pavie Ribeiro

Ressalvando o devido respeito ao voto do il. Relator acompanho o voto divergente do il. Autidor e Vice-Presidente desse STJD do Automobilismo, Dr. Alexandre Vidiga, e o faço com os seguintes fundamentos.

Registro, inicialmente, que além de ter lido as peças deste processo, inclusive o parecer do Procurador Dr. Ítalo disponibilizado em 4/9/2025, assisti ao vídeo da sessão de instrução e julgamento realizada no âmbito da Comissão Disciplinar, que nos foi facultada pela Secretaria da CBA.

Pois bem. Ao contrário ainda do entendimento contido no acórdão da Comissão Disciplinar, assim como no Parecer da Procuradoria, compreendo que a norma do art. 7º do RPP da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance 2025 não comporta interpretação.

Ela prevê fato certo e objetivo para incidir, qual seja, o dever de o carro trafegar entre uma velocidade mínima de 45 km/h e 50 km/h na pista dos boxes (*fast lane*) sem atrapalhar outro piloto:

Art.7º. VELOCIDADE PERMITIDA NO PIT LANE

A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“fast lane”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) Km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros, **em que a mínima será observada apenas na condição de um piloto atrapalhar o outro”**

Essa norma fixa em qual percurso haverá de ser verificada a existência do prejuízo, conforme indicado no Parecer da Procuradoria ao reproduzir o art. 99 do Regulamento Desportivo da Categoria C6 Bank:

À luz do artigo 99 do **Regulamento Desportivo da Categoria C6 BANK**, verifica-se a previsão expressa de um limite mínimo e máximo de velocidade a **ser observado ao transitar no fast lane**, in verbis:

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Artigo 99: A velocidade máxima **dentro da faixa dos boxes ("fast lane")** durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros.

99.1: **Saindo do seu box e adentrando o fast lane**, os COMPETIDORES **devem alcançar a velocidade mínima de 45 km/h em até 2 (dois) segundos**.

99.2: Os COMPETIDORES que excederem o limite de velocidade (50 km/h) ou circularem abaixo do limite inferior de velocidade (45 km/h) **no "fast lane"**, durante a corrida, serão penalizados com um DRIVE THROUGH. No caso de a infração ocorrer nos treinos livres e/ou classificação, os comissários poderão aplicar penalizações previstas no CDA.

A norma limitou a verificação do fato ("um piloto atrapalhar o outro" no "fast lane") no momento que inicia aos dois (2) segundos depois de o carro sair do seu box até a linha final do "fast lane", quando deixará de se submeter aos limites mínimos ou máximo de velocidade.

Não cogitou, portanto, de um piloto atrapalhar o outro quanto ao tempo total do pit stop ou da corrida. Apenas no trajeto ficado na norma (dois segundos depois de sair do box até a linha final de saída do box).

A fixação de parâmetro diverso do previsto na norma implicará a prolação de uma decisão que estará invadindo a competência normativa, no caso, dos organizadores da competição, porque estará esse STJD introduzindo uma norma inexistente no Regulamento da Categoria. Estará esse STJD atuando como legislador positivo, o que lhe é vedado, d.v.

Então, apurar se um carro atrapalhou o outro diante das premissas fixadas nessa norma é um exercício elementar da física. Se o veículo A que está atrás do veículo B poderia percorrer determinada distância em um tempo X, trafegando na velocidade mínima, mas o veículo B que segue à sua frente resolve trafegar em velocidade inferior à mínima, o veículo A que está atrás percorrerá a mesma distância em um tempo X + Y.

É o quanto basta para verificar a incidência da norma, d.v.

Afinal, no fast lane o carro A está impedido de ultrapassar o carro B.

Repito: Basta que o carro B, que está imediatamente à frente do carro A, esteja trafegando em velocidade inferior à mínima estabelecida, que estará, por consequência, atrapalhando que o carro A trafegue pelo menos na velocidade mínima.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

E aí, d.v., é absolutamente irrelevante qualquer consideração sobre tempo total do pit stop do carro A ou B. O carro A pode ter feito sua parada em um tempo extremamente elevado, por força de problemas para resolver nos boxes e o B feito sua parada no tempo mínimo. Basta que os dois estejam trafegando no *fast lane* e o que trafegue à frente o faça em velocidade inferior à mínima, impedindo que, o que trafega atrás, o faça pelo menos na velocidade mínima, que estará configurada a infração. Um atrapalhou o outro. Impediu que trafegasse pelo menos na velocidade mínima.

Compreendo também que não tem qualquer relevância desvendar a eventual motivação do piloto que está à frente, para reduzir a velocidade do seu carro a ponto de trafegar em velocidade inferior à mínima, atrapalhando o progresso do que está atrás. A norma estabeleceu um fato objetivo: atrapalhar o carro que vem atras ao andar em velocidade inferior à mínima

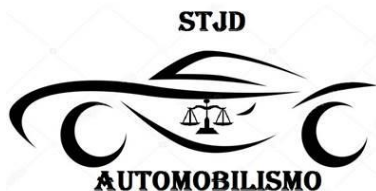
É irrelevante, portanto, saber se o piloto que estava à frente teve algum problema que o impedisse trafegar na velocidade mínima, ou se teve de reduzir, como alegou, para não passar na linha do box antes do tempo mínimo de parada e sofrer uma punição, ou mesmo para prejudicar dolosamente o piloto que seguia atrás (fato jamais cogitado nesses autos). Se seguia à frente de outro em velocidade inferior à mínima, prejudicou o que estava atrás, porque esse tinha o direito de estar trafegando pelo menos na velocidade mínima estabelecida.

Se, na faixa dos boxes, onde há vedação à ultrapassagem, um piloto resolve trafegar em velocidade inferior à mínima, quando há outro piloto atrás, não há como dizer que não atrapalhou esse piloto que segue atrás.

O que está atrás poderia ter percorrido aquele espaço da pista - a pista do box -- em tempo inferior ao que efetivamente percorreu e somente não pode fazê-lo em razão do obstáculo imposto pelo piloto que estava à sua frente, trafegando em velocidade inferior à permitida.

Se a perda de tempo é ínfima ou não, pouco importa, porque perda de tempo houve. E houve porque o piloto que estava à frente atrapalhou o que estava atrás.

Incabível, assim, conjecturar o tempo total perdido pelo piloto atrapalhado, para aplicação da sanção ao piloto que o atrapalhou. O que importa é a ocorrência do fato previsto na norma “um piloto atrapalhar o outro” por não ter observado a velocidade mínima permitida para trafegar nos boxes.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

O precedente invocado pelo recorrido nas suas manifestações (acórdão do Processo n. 17/2024), referido igualmente no Parecer da Procuradoria e no voto do il. Auditor relator, considerou naquele caso que um piloto não teria atrapalhado o outro e, por isso, manteve a decisão da Comissão Disciplinar que havia afastado a punição imposta pelos Comissários.

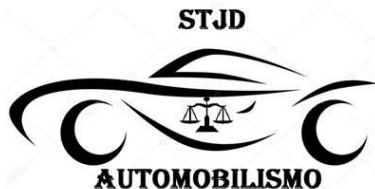
O Parecer oferecido pela Procuradoria guarda coerência com o precedente, porque nele esse STJD do automobilismo considerou que um piloto não teria prejudicado o outro com base nas mesmas considerações postas no acórdão recorrido, quais sejam, (a) os carros teriam realizado seus pit stops próximos ao tempo mínimo exigido, (b) os veículos teriam mantido uma velocidade média proporcional sem alterações significativas, (c) a redução da velocidade do carro que estava à frente não teria gerado risco ao planejamento da corrida, (d) não seria possível imaginar que um piloto tivesse realizado a frenagem intencional para prejudicar o outro piloto.

Pois bem. Como disse anteriormente, não pode ter relevância para a configuração da conduta ilícita ou reprovável o tempo do pit stop dos carros, mas sim e apenas o tempo do trajeto na pista dos boxes. Se um carro foi obrigado a trafegar em velocidade inferior à mínima porque impedido pelo que seguia à sua frente, caracterizada está a conduta ilícita do que segue à frente.

Quanto a afirmação de que os veículos teriam mantido uma mesma velocidade média, a meu ver, trata-se de uma afirmação que confirma a infração, porque o veículo que está à frente está impedindo, por óbvio, que o que está atrás possa desenvolver velocidade superior à dele. Logo, ambos terão realizado o trajeto da pista dos boxes em tempo semelhante e em velocidade média também semelhante.

Quanto a afirmação de que a redução da velocidade não teria gerado risco, d.v., a norma não cogita dessa hipótese para sua incidência. Elegeu-se um fato estranho a ela para negar sua aplicação. E, como anunciei anteriormente, esse STJD do automobilismo não pode atuar como legislador positivo para introduzir no Regulamento da Categoria uma norma que nela não está contida.

E quanto a existência ou não de uma conduta dolosa por parte do piloto que atrapalha o outro, da mesma forma, a norma não previu apuração de algum elemento subjetivo da conduta do infrator. Mais uma vez, trata-se de consideração irrelevante para a incidência da norma.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Examinando apenas a ementa do precedente, eu não teria razão para divergir da tese nela contida, porque apontou para a não incidência da punição sob o fundamento de que um piloto não teria prejudicado o outro.

Essa tese está correta a meu ver, porque se um piloto não prejudicou o outro, não teria de ser punido. Reproduzo a ementa do precedente

PROCESSO Nº 17/2024-STJD-RECURSO VOLUNTÁRIO. RECORRENTE: PROCURADORIA DO STJD DO AUTOMOBILISMO. RECORRIDOS: LINEU ROCHA PIRES E NORBERTO GRESSE FILHO. RELATOR: DR. ÍTALO MAGALHÃES. FRENAGEM EM FAST LANE, REDUÇÃO AQUEM DO MÍNIMO PERMITIDO. CASO CONCRETO. INAPLICÁVEL PENALIDADE SE NÃO HOUVER PREJUÍZO A TERCEIROS. APLICAÇÃO DA NORMA ESPECÍFICA AO CASO CONCRETO. NEGADO PROVIMENTO. UNANIMIDADE. JULGADO EM 10/12/2024

Mas o exame da fundamentação posta nesse precedente, no parecer da Procuradoria, no acórdão recorrido e no voto do il. Auditor relator, revelam, para mim, que um piloto tinha prejudicado o outro, pelos fundamentos que apresentei.

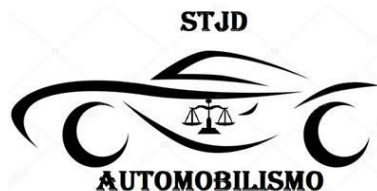
Para mim, também aqui um piloto atrapalhou o outro tal como restou amplamente demonstrado pelos Comissários -- e me reporto especialmente ao depoimento deles na instrução do processo -- e, por isso, foi correta a aplicação da sanção.

As provas visuais apresentadas demonstram que o carro #80 do recorrente ficou impedido pelo carro #100 de alcançar a velocidade mínima dentro do *fast lane*.

Por fim, quanto a pena de 20 segundos, a meu ver, ela está observando o princípio da razoabilidade e da proporcionalidade, uma vez que, se tivesse sido possível aplicar alguma sanção durante a prova, teria sido mais gravosa, porque qualquer *drive-throug* impõe, na prática, uma perda de tempo superior a 20 segundos.

Por último, respondendo a alegação dos recorridos, quanto a necessidade de esse eg. STJD do Automobilismo ter de respeitar a orientação de seus precedentes, compreendo que tal alegação procede apenas em parte.

Explico. Todo e qualquer entendimento jurisprudencial é passível de modificação. O que não pode ou não deve ocorrer é uma mudança de entendimento sem justificação ou motivação suficiente para impor a alteração.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

O eminente Ministro do STF, Marco Aurélio, enquanto esteve naquela Corte e era defrontado com decisões que implicavam uma alteração do seu entendimento, respondia, de forma categórica, que “não tinha compromissos com os seus erros”. Tal frase parece não ser da autoria de S.Exa, mas sim do ex-Presidente da República Juscelino Kubistchek.

Não se trata, aqui, de afirmar que o entendimento sufragado no precedente desse STJD, em 2024, esteja errado, mas sim que está havendo uma evolução na jurisprudência.

O STJD do Automobilismo sofreu alteração na sua composição, no princípio desse ano de 2025, razão pela qual está, em tese, autorizado a rever o entendimento que vinha praticando no passado, desde que o faça, a meu ver, de forma justificada e fundamentada.

É o que parece estar ocorrendo nesse caso, diante dos fundamentos apresentados pelo Auditor que inaugurou a divergência e por mim.

Com essas considerações, divergindo do voto do il. Auditor relator, acompanho o voto do il. Auditor Alexandre Vidigal, Vice-Presidente desse STJD do Automobilismo, no sentido de dar provimento ao recurso para, reformando o acórdão da Comissão Disciplinar, restabelecer a punição imposta pelos Comissários da Prova.

De Brasília para o Rio de Janeiro, 10 de outubro de 2025

Alberto Pavie Ribeiro

Auditor - Vogal

(Processo-20-2025-Voto)