



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 15/2026 – CD

RECURSO

RECORRENTE: SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. e

SCUDERIA BANDEIRAS LTDA.

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2026 – Interlagos – SP

RELATÓRIO DO AUDITOR RELATOR

O presente Recurso foi interposto pelas Equipes SCUDERIA BANDEIRAS LTDA. e SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. em face das Decisões nº 15 e nº 16, que puniram às referidas Equipes, os Pilotos Nelson Ângelo Piquet (carro #33) e Rubens Gonçalves Barrichello (carro #111) e o Chefe das Equipes mencionadas, Sr. Átila Roberto de Abreu, durante a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2026, realizada no Autódromo José Carlos Pace – Interlagos – São Paulo – SP – Brasil, entre os dias 23 e 26 de abril de 2026.

A decisão nº 15 foi proferida com base no comunicado técnico 08 e penalizou com desclassificação das corridas 1 e 2, da 3ª Etapa, o Piloto Nelson Ângelo Piquet (carro #33), de acordo com o artigo 133, inciso VIII, do CDA, por infração técnica cometida pela Equipe SCUDERIA BANDEIRAS, pela utilização de componentes das pinças de freio comprovadamente adulterados em suas características originais, tendo em vista ser corresponsável aos atos praticados por sua equipe, conforme artigo 132.3, do CDA. A Equipe SCUDERIA BANDEIRAS foi punida com o pagamento de multa pecuniária correspondente a 100 UPs, e, adicionalmente, a inscrição será de R\$ 52.500,00 (cinquenta e dois mil e quinhentos reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro. Além dessas punições também foi imposta a penalização de advertência escrita ao Sr. Átila Roberto de Abreu, chefe da equipe envolvida, nos termos dos artigos 132, 132.1, inciso IV e 133, do CDA.

Na decisão restou consignada a não aplicação de multa ou anotação de pontos por desconhecimentos do piloto acerca dos atos praticados pela Equipe SCUDERIA BANDEIRAS.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

A decisão nº 16 foi proferida com base no comunicado técnico 09 e penalizou com desclassificação da corrida 2, da 3ª Etapa, o Piloto Rubens Gonçalves Barrichello (carro #111), de acordo com o artigo 133, inciso VIII, do CDA, por infração técnica cometida pela Equipe SCUDERIA BANDEIRAS SPORT, pela utilização de componentes das pinças de freio comprovadamente adulterados em suas características originais, tendo em vista ser corresponsável aos atos praticados por sua equipe, conforme artigo 132.3, do CDA. A Equipe SCUDERIA BANDEIRAS SPORT foi punida com o pagamento de multa pecuniária correspondente a 100 UPs, e, adicionalmente, a inscrição será de R\$ 52.500,00 (cinquenta e dois mil e quinhentos reais) nas próximas duas etapas em que a equipe vier inscrever o carro. Além dessas punições também foi imposta a penalização de advertência escrita ao Sr. Átila Roberto de Abreu, chefe da equipe envolvida, nos termos dos artigos 132, 132.1, inciso IV e 133, do CDA.

Na decisão restou consignada a não aplicação de multa ou anotação de pontos por desconhecimentos do piloto acerca dos atos praticados pela Equipe SCUDERIA BANDEIRAS SPORT.

Foi interposto um único recurso pelas 2 (duas) equipes, visando a reforma das Decisões nº 15 e nº 16, sendo apresentado inicialmente pedido de efeito suspensivo parcial, às fls. 2/4, somente com relação a exigibilidade da multa, com fundamento no artigo 147-B, inciso II, §2º, do CBJD, pugnando pela apresentação das razões complementares dentro do prazo legal.

Por despacho de fls. 30/32, o Excelentíssimo Presidente desta Comissão Disciplinar nomeou este Auditor como Relator do presente recurso e apreciou o requerimento de efeito suspensivo, diante da impossibilidade momentânea do Relator nomeado, deferindo o pleito exclusivamente em relação às multas impostas à equipes Recorrentes, bem como aos incrementos pecuniários no valor das inscrições nas duas próximas etapas em que as equipes vierem inscrever seus respectivos carros.

As Recorrentes apresentaram as razões complementares do recurso às fls. 42/55, informando inicialmente sobre o impedimento de cumprir as formalidades elencadas pelos artigos 162.1 e 162.1.1, ambos do CDA, tendo em vista que as decisões foram proferidas após o encerramento da 3ª etapa, quando a pasta de prova, inclusive, já havia sido encerrada e homologada.

Os argumentos de defesa foram pautados em preliminares que se confundem com o mérito, visando obter a nulidade das decisões atacadas.

As questões preliminares, em síntese, foram abordadas da seguinte forma.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Inicialmente, as Recorrentes sustentaram haver fundamentação legal conflituosa com o exame parcial de componente distinto, sob alegação de que o item 10 da ficha de homologação nº SNG1-002 trata de todo sistema de freio dos carros de forma genérica, enquanto os comunicados técnicos que embasaram as decisões punitivas enfatizaram os “vedadores (*o’rings*) dos pistões das pinças de freio”. Ou seja, a fundamentação dos comunicados foi sobre um componente que não teria sido objeto da perícia (*o’ring*) e que não foi apontado como supostamente adulterado, caracterizando conflito que prejudica a defesa das Recorrentes e justifica o afastamento das punições.

Na sequência, alegaram que a perícia contém vícios insanáveis, tendo em vista que as Recorrentes não tiveram acesso às informações sobre o referencial de medida da peça analisada, sendo as medições feitas de forma aleatória, sem qualquer referencial de medida regulamentar para comparação e sem nenhum documento oficial apresentado para confirmar a infração atribuída às equipes.

Também sustentaram que não há parâmetros nos regulamentos da categoria Stock Car Pro Series para medir as pinças de freio dos carros, uma vez que a Recorrida afirmou que a peça analisada mede 4 mm (quatro milímetros), mas não apresentou documento comprobatório de que esta é de fato a medida padrão.

Alegaram, ainda, que houve quebra da cadeia de custódia das peças analisadas, tendo em vista que a diligência foi interrompida, sob o argumento de que as peças precisariam ser climatizadas, sendo que tal procedimento duraria mais de 3 (três) horas, sem informação precisa se terminaria no mesmo dia ou apenas no dia seguinte. Argumentaram que não houve nova lacração das peças e que a diligência foi concluída sem a presença dos representantes das Recorrentes, o que seria motivo de nulidade da prova e de todos os atos subsequentes, especialmente das decisões punitivas embasadas no resultado das apurações.

As Recorrentes invocaram as Leis Processuais Cível e Penal, no que se refere aos procedimentos de produção de prova pericial, sustentando que o devido processo legal deve ser observado, oportunizando às partes envolvidas o acompanhamento integral de todas as fases da perícia.

Negaram a ocorrência de adulteração das peças, afirmando que as mesmas foram adquiridas no estado que se encontravam antes da realização da perícia.

Concluíram suas razões recursais se reportando às considerações do assistente técnico, que, em resumo, entendeu que não houve embasamento técnico para justificar as punições.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Requereram o provimento do Recurso, com a anulação das decisões recorridas, que estariam eivadas de vícios insanáveis, e, conseqüentemente, a devolução das classificações obtidas ao final da etapa pelos carros #33 e #111, suas respectivas pontuações, além de desconsiderar as multas e a perda dos descontos nas inscrições para as próximas 2 (duas) etapas.

Juntaram aos autos o Parecer Técnico da lavra do Assistente Técnico Gustavo Luiz de Souza Calheiros, às fls. 58/66.

A Procuradoria apresentou Parecer de fls. 319/333, combatendo as teses suscitadas pelas Recorrentes, ressaltando inicialmente que o sistema normativo da Categoria Stock Car Pro Series 2026 adota modelo de homologação técnica fechada, admitindo apenas alterações expressamente autorizadas pelos regulamentos, boletins técnicos ou fichas de homologação, vedando qualquer modificação não prevista previamente, como dispõe o artigo 3.2 do Regulamento Técnico.

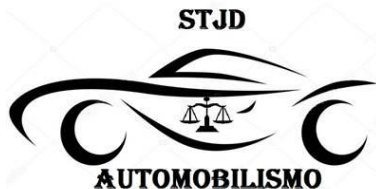
Também destacou o artigo 2.3 do mesmo Regulamento Técnico, onde prevê a proibição de tudo que não for explicitamente permitido pelo referido regulamento e por seus anexos.

A Procuradoria enfatizou que não há necessidade normativa de o Regulamento Técnico explicitar minuciosamente as medidas geométricas ou dimensionais de fabricação da peça homologada, uma vez que os componentes devem ser mantidos exatamente conforme produzidos e homologados pelo fabricante oficial, ou seja, a peça deve ser utilizada tal como fornecida.

Ressaltou, ainda, que o fato de o Regulamento não transcrever expressamente a medida, não significa inexistência técnica desta medida, mas somente demonstra que o Regulamento parte da premissa de que o componente homologado permanecerá íntegro e inalterado, mantendo as mesmas características definidas pelo fabricante.

Logo, constatada alguma divergência dimensional em relação às especificações de fábrica, é irrelevante a inexistência de reprodução literal da medida no texto regulamentar, posto que o dever da equipe se limita a preservar as condições originais da peça e não “atingir determinada medida”.

Prosseguindo, a Procuradoria destacou que a prova de que as peças analisadas não estavam de acordo com o formato original fornecido pela fabricante das pinças de freio (AP Racing), foi produzida pelo Comissário Técnico, que por sua vez se baseou na análise realizada pela LG Metrologia, ressaltando que se trata de uma empresa certificada pelo INMETRO e reconhecida pela sua capacidade técnica para atividades de calibração e medição com precisão.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

No Parecer da D. Procuradoria, foi destacado um *print* do Certificado de Acreditação concedido pelo INMETRO à LG Metrologia, demonstrando que a empresa responsável pelas medições possui credenciamento oficial da autoridade nacional competente, o que garante sua aptidão técnica para aferir com precisão as dimensões das peças por ela analisadas, tanto é que as Recorrentes, em nenhum momento, questionaram sua idoneidade, assim como não alegaram erro material nas medições realizadas.

A Procuradoria, também sustentou que a empresa LG Metrologia não teve como função afirmar se os canais de *o'ring* estavam em conformidade ou não com o padrão da fabricante, mas apenas aferir as dimensões das peças analisadas, tendo como resultado os documentos que acompanharam os Comunicados Técnicos nº 8 e nº 9. Com base nos resultados das análises, o Comissário Técnico concluiu que as pinças de freio examinadas estavam em desconformidade com as especificações da fabricante AP Racing, sendo esta conclusão dotada de presunção relativa de veracidade, na forma dos artigos 57 e 58, do CBJD.

Sobre a alegação de que não existe referência à medida do canal do *o'ring* nos Regulamentos Desportivo e Técnico, e nem no Anexo Técnico SNG1-002, e muito menos que tal medida seja de 4 mm (quatro milímetros), a Procuradoria sustentou que, de fato, não há previsão expressa dessa medida nos regulamentos aplicáveis, sendo desnecessária essa previsão regulamentar, uma vez que os Comissários Técnicos obtiveram a informação sobre a medida junto à própria fabricante AP Racing.

Portanto, por se tratar de uma afirmação dos Comissários Técnicos, a informação se reveste de presunção relativa de veracidade, o que poderia ser desconstituído através de prova robusta e inequívoca em contrário, mas as Recorrentes não produziram nenhuma prova técnica que demonstrasse que as medições feitas pela LG Metrologia estariam incorretas.

Em relação à cadeia de custódia das peças examinadas, a Procuradoria entende que as Recorrentes não demonstraram objetivamente que a interrupção dos exames para a fase de climatização das peças tenha comprometido a integridade do material analisado, alterado os resultados das análises ou mesmo que tenha inviabilizado a realização de contraprova pelas equipes interessadas.

Quanto à ausência de representante das Recorrentes no segundo momento da perícia, a Procuradoria argumentou que não foi apontado pelas equipes interessadas qualquer ato concreto de manipulação indevida, alteração das peças ou interferência no procedimento técnico durante sua ausência, tendo se limitado a apresentar alegações de nulidade de forma genérica e sem demonstração de efetivo prejuízo, o que afasta o reconhecimento da pretendida nulidade.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Ao final do Parecer, a Procuradoria opinou pelo improvimento do Recurso, mantendo-se integralmente as punições impostas.

A sessão de julgamento havia sido designada para o dia 10 de junho de 2026, mas a requerimento da Procuradoria o ato foi adiado, diante da impossibilidade de comparecimento da testemunha Fábio Borges Greco naquela data.

As Recorrentes protocolizaram petição de fls. 371/379, requerendo a extensão do efeito suspensivo já determinado nos autos, alegando que no dia 03 de junho de 2026 receberam uma notificação enviada pela VICAR PROMOÇÕES DESPORTIVAS S.A., documento de fls. 380/385, formalizando a aplicação de penalidades contratuais decorrentes de infrações gravíssimas constatadas nos carros #33 e #111, estendendo as penalizações a todos os veículos inscritos pelas equipes SCUDERIA BANDEIRAS LTDA. e SCUDERIA BANDEIRAS SPORT LTDA. .

Por decisão de fls. 387/392, este Relator, entendendo que a Justiça Desportiva não tem competência para enfrentar matéria envolvendo penalizações contratuais, deixou de acolher o pedido de extensão do efeito suspensivo, mas manteve a decisão proferida nestes autos, às fls. 30/32, que já havia concedido efeito suspensivo das decisões nº 15 e nº 16 exclusivamente em relação às multas impostas às Recorrentes, bem como aos incrementos pecuniários no valor das inscrições nas duas próximas etapas, em relação aos Pilotos Nelson Ângelo Piquet (carro #33) e Rubens Gonçalves Barrichello (carro #111).

Na sequência foi designada nova Sessão de Julgamento, com a inclusão deste Recurso em pauta.

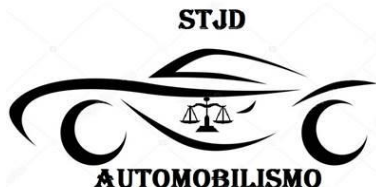
Em 22/06/2026 as Recorrentes trouxeram aos autos cópia de decisão da Justiça Cível, às fls. 421/424, referente à ação ajuizada por elas em face da VICAR PROMOÇÕES DESPORTIVAS S.A., questionando as penalizações contratuais, contendo na referida decisão deferimento de tutela provisória determinando a suspensão das penalidades contratuais entre as partes litigantes naquele feito.

É o relatório.

Rio de Janeiro (RJ), 25 de junho de 2026.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 15/2026 – CD

RECURSO

RECORRENTE: SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. e

SCUDERIA BANDEIRAS LTDA.

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2026 – Interlagos – SP

EMENTA:

PROCEDIMENTO DE VISTORIA TÉCNICA, PREVISTO NO ARTIGO 130 E INCISOS DO CDA, QUE CONSISTE EM EXAME TÉCNICO DE MATERIAL VISANDO GARANTIR A CONFORMIDADE DO VEÍCULO E DAS SUAS PEÇAS COM O REGULAMENTO DA COMPETIÇÃO, DIVERSO DA PRODUÇÃO DE PROVA PERICIAL, QUE TEM PREVISÃO NOS ARTIGOS 68 E 69 DO CBJD, E, EMBORA TAMBÉM CONSISTA EM EXAME E VISTORIA, SE TRATA DE UM MEIO DE PROVA UTILIZADO EM SEDE PROCESSUAL, SENDO UM PROCEDIMENTO MAIS ABRANGENTE E QUE DEMANDA NOMEAÇÃO DE PERITO, FORMULAÇÃO DE QUESITOS E PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DE LAUDO. NA HIPÓTESE DOS AUTOS FORAM RESPEITADAS NA ÍNTEGRA AS REGRAS DO ARTIGO 130 DO CDA. NÃO CARACTERIZADA A ALEGADA QUEBRA DA CADEIA DE CUSTÓDIA E TAMPOUCO HOUVE VIOLAÇÃO AO CONTRADITÓRIO E À AMPLA DEFESA. RECORRENTES NÃO APRESENTARAM PROVA QUE PUDESSE DESCONSTITUIR AS CONCLUSÕES DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS. PRESUNÇÃO DE VERACIDADE DO RELATO DOS COMISSÁRIOS PREVISTA NO ARTIGO 58



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

DO CBJD NÃO AFASTADA. RECURSO NÃO PROVIDO. DECISÕES DOS COMISSÁRIOS MANTIDAS.

VOTO DO AUDITOR RELATOR

Inconformadas com as punições impostas, as Equipes SCUDERIA BANDEIRAS LTDA. e SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. interpuseram o presente Recurso em face das Decisões nº 15 e nº 16, que puniram as referidas Equipes, além dos Pilotos Nelson Ângelo Piquet (carro #33) e Rubens Gonçalves Barrichello (carro #111) e do Chefe das Equipes mencionadas, Sr. Átila Roberto de Abreu, durante a 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2026, realizada no Autódromo José Carlos Pace – Interlagos – São Paulo – SP – Brasil, entre os dias 23 e 26 de abril de 2026.

As punições consistiram em desclassificação dos dois Pilotos, imposição de multas pecuniárias às duas Equipes, correspondentes a 100 UPs para cada uma delas, e, adicionalmente, as inscrições serão de R\$ 52.500,00 (cinquenta e dois mil e quinhentos reais) nas próximas duas etapas em que as mesmas vierem inscrever os carros, além das advertências escritas por cada uma das infrações ao Chefe das referidas Equipes, Sr. Átila Roberto de Abreu.

O Recurso é tempestivo, conforme certidão de fl. 24, e as custas foram recolhidas corretamente, como demonstra a certidão de fl. 40.

Sendo assim, reconheço como apto a ser apreciado o presente Apelo, pelo que passaremos à análise do caso concreto em pauta.

As Recorrentes sustentaram as suas razões recursais em preliminares, visando o reconhecimento da nulidade das decisões punitivas nº 15 e nº 16.

Entendo que as preliminares arguídas se confundem com o mérito, e por isso, com este devem ser examinadas.

Em relação ao suposto conflito de fundamentação legal entre os itens mencionados nos Comunicados Técnicos e os que foram objeto de análise, entendo que não restou configurado o alegado conflito, tendo em vista que as vitórias foram realizadas em componentes dos freios dos carros #33 e #111, que foram devidamente retidos e lacrados, como se observa nos protocolos de retenção existentes na pasta de prova (documentos 077 e 078 – páginas 291 e 292 – da pasta de prova), onde constam relacionadas as pinças de freios dianteiros e traseiros dos lados direitos e esquerdos de ambos os veículos.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Essas mesmas peças foram mencionadas como componentes retidos, no Relatório dos Comissários Técnicos (documento 079, pág. doc. 3 de 3 – página 295 – da pasta de prova).

O fato de o item 10 da Ficha de Homologação SNG1-002 tratar genericamente de todo o sistema de freios dos carros, e os Comunicados Técnicos nº 08 e nº 09 terem enfatizado os “vedadores (*o’rings*) dos pistões das pinças de freio”, não tem relevância jurídica capaz de caracterizar conflito entre a norma e o componente analisado.

Cabe ressaltar que os “canais de *o’rings*” analisados são das mesmas peças que foram retidas e lacradas, e encontram-se descritas nos anexos I e II dos Comunicados Técnicos, nº 08 e nº 09, além de constarem expressamente mencionadas na Ficha de Homologação SNG1-002, nos itens 10.2 (Pinça Dianteira) e 10.3 (Pinça Traseira).

Portanto, não há inconsistência entre as peças analisadas e os resultados apresentados, não restando caracterizado o alegado conflito, razão pela qual rejeito a preliminar de “fundamentação legal conflituosa com o exame parcial de componente distinto”.

Sobre a arguição de nulidade da perícia sob o argumento de que houve quebra da cadeia de custódia, com violação ao contraditório e à ampla defesa, além da alegação de existência de vícios insanáveis no procedimento pericial, este Relator entende que os fundamentos das teses recursais não socorrem as Recorrentes.

Inicialmente, é importante traçar uma distinção sobre os significados de uma vistoria técnica e de uma perícia, já que as razões recursais apresentaram alguns questionamentos sobre a condução dos exames realizados nas peças dos veículos que foram retidas para análises.

A vistoria técnica tem previsão no artigo 130 e seus incisos, do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), e consiste em procedimento de exame técnico de material para constatar que tenha apresentado ou não irregularidade técnica, visando garantir a conformidade do veículo e das suas peças com o regulamento da competição.

O inciso II, do artigo 130, do CDA, prevê a hipótese de lacração do objeto a ser examinado, caso a irregularidade técnica demande exame especializado, assim como ocorreu com os carros #33 e #111, das Recorrentes.

No inciso VI, do mesmo artigo 130, do CDA, consta a previsão de elaboração de documento pelos Comissários, para retenção do objeto do exame, onde os Pilotos e as Equipes deverão dar o ciente. Cabe frisar que o documento mencionado neste artigo consta na pasta de prova, sendo denominado protocolo de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

retenção (documentos 077 e 078 – páginas 291 e 292 – da pasta de prova), onde estão relacionadas as peças retidas e lacradas, contendo o ciente do representando das Equipes Recorrentes.

E por fim, no inciso IV, também do artigo 130, do CDA, está prevista a desclassificação do Piloto, caso seja comprovada a irregularidade após os exames especializados.

Ainda sobre a vistoria técnica, cabe citar também o artigo 10.5, do Regulamento Desportivo 2026 da Categoria Stock Car Pro Series, onde determina que *“As verificações e Vistoria técnica serão realizadas em local determinado e só terão acesso as pessoas autorizadas.”*

Quanto à perícia, esta encontra previsão no Capítulo VIII, do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), que trata dos meios de provas no processo desportivo, e está inserida nos artigos 68 e 69, do CBJD.

A perícia, embora também consista em exame e vistoria, diferentemente da vistoria técnica, é um meio de prova utilizado em sede processual. A perícia é um procedimento mais abrangente e, quando deferida, demanda a nomeação de perito pelo Presidente do órgão julgante, formulação de quesitos e prazo para apresentação de laudo, valendo ressaltar que o perito nomeado deverá possuir qualificação técnica comprovada.

Como previsto no artigo 69, §1º, do CBJD, é facultado às partes a indicação de assistente técnico e formulação de quesitos.

Portanto, notadamente são dois procedimentos diferentes, com trâmites e propósitos distintos, sendo a vistoria técnica um ato que pode resultar ou não em punição, enquanto a perícia servirá como meio de prova para auxiliar o julgador na tomada de decisão em processo judicial.

Feitas estas distinções, ficou claro que o procedimento que ocorreu no caso objeto deste Recurso foi a realização de vistoria técnica nas peças retidas e lacradas dos carros das Equipes Recorrentes, não tendo ocorrido nenhum procedimento pericial como alegado na peça recursal.

Seguindo esta premissa, é possível observar que os trâmites inerentes à vistoria técnica foram cumpridos, como as próprias Recorrentes narraram no recurso ao descreverem a cronologia dos fatos, conforme reproduzido abaixo:

- a) No dia 26 (vinte e seis) de abril de 2026, domingo, em vistoria técnica após encerramento da 3ª etapa, os comissários, por solicitação da Audace Tech e CTDN/CBA, retiveram as pinças dos carros #33 e #111, conforme fls.3 do Relatório anexado à pasta da prova através do documento 079;



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- b) Os protocolos de retenção foram firmados e assinados pelos representantes da recorrida e recorrentes e encontram-se anexados na pasta da prova – documentos 077 e 078. As peças foram devidamente lacradas na presença do representante das recorrentes e permaneceram sob custódia da recorrida (CBA);
- c) No dia 08 (oito) de maio as recorrentes receberam contato da recorrida informando data e local da perícia nas peças;
- d) No dia 11 (onze) de maio, data da perícia, na presença dos representantes das partes, foram conferidos e confirmada a inviolabilidade dos lacres, preservadas, até então, a integridade das peças na forma como foram depositadas na urna.

Pelos relatos das Recorrentes, é possível concluir que os procedimentos da vistoria técnica foram cumpridos corretamente, em conformidade com o artigo 130, incisos II e VI, do CDA, ressaltando que tanto a retenção e lacração das peças e o rompimento dos lacres tiveram acompanhamento integral dos Representantes das duas Equipe.

Quanto à preservação dos lacres das peças retidas, também é possível constatar através da audição do áudio 1, juntado aos autos pelas Recorrentes, onde se ouve a Técnica do laboratório que realizou as medições perguntando se poderia abrir a caixa, o que foi consentido por todos os presentes.

Em relação ao local da vistoria técnica, cabe lembrar que o artigo 10.5 do Regulamento Desportivo 2026 da Categoria prevê que *“As verificações e Vistoria técnica serão realizadas em local determinado e só terão acesso as pessoas autorizadas.”*

Considerando que a continuação da vistoria técnica demandou exame especializado, conforme previsto no inciso II, do artigo 130, do CDA, visando oferecer suporte aos Comissários Técnicos, os procedimentos de medição foram realizados pela LG Metrologia, Laboratório de Calibração Acreditado pela COORDENAÇÃO GERAL DE ACREDITAÇÃO DO INMETRO (CGCRE).

Após o rompimento dos lacres, foi esclarecido pelo Presidente do CTDN, Sr. Fábio Greco, aos representantes das Recorrentes, que o Laboratório precisaria de mais 3 (três) horas para finalizar a análise das peças, realizando a medida final, o que poderia ser concluído no fim daquela mesma tarde ou só no dia seguinte. **Tal esclarecimento consta no vídeo anexado aos autos pelas Recorrentes.**



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Com base nessa informação, as Recorrentes alegaram que a diligência havia sido interrompida para que as peças fossem climatizadas, configurando a quebra da cadeia de custódia, tendo em vista que não houve nova lacração das peças, e porque a análise prosseguiria sem a presença de representantes das Recorrentes, o que conduziria à nulidade da prova e de todos os atos subsequentes, especialmente das decisões punitivas embasadas no resultado das apurações.

No entendimento deste Relator, a pretendida nulidade não restou caracterizada, primeiro porque o procedimento em questão não se trata de uma perícia, mas, como demonstrado acima, se trata de uma vistoria técnica, pautada no artigo 130 e incisos, do CDA.

A vistoria técnica teve como finalidade apurar eventual irregularidade nas peças examinadas, como acabou constatando, não havendo previsão nas normas e tampouco necessidade de contraditório nesta fase. Mas vale ressaltar que houve acompanhamento pelos representantes das Recorrentes durante as retenções e lacrações das peças, assim como durante o rompimento dos lacres, sendo respeitadas as regras do artigo 130 do CDA.

Ademais, mesmo sem necessidade de intervenção de assistente técnico na fase de vistoria técnica, as Recorrentes puderam contar com o auxílio de um profissional de sua confiança para analisar os trabalhos realizados pela LG Metrologia e elaborar parecer com base em suas avaliações.

Também não é motivo de nulidade da vistoria técnica, a continuação das análises sem a presença dos representantes das Recorrentes, e tampouco havia necessidade de nova lacração das peças que já estavam passando pelo processo de medição após o rompimento dos lacres, que se deu na presença de todas as partes interessadas. Portanto, além de desnecessário, nem seria possível lacrar as peças novamente para submetê-las à climatização.

É oportuno frisar que no momento que foi comunicado aos representantes das Recorridas que o Laboratório precisaria de mais 3 (três) horas para concluir a análise das peças, não houve nenhuma oposição ou solicitação para acompanhamento deste procedimento até o final, mas apenas foi questionado se as peças ficariam em poder da LG Metrologia, e se após conclusão das vistorias, caso constatada alguma irregularidade, as peças ficariam em poder da CBA ou voltariam para as Equipes. **Esse diálogo foi registrado no vídeo juntado aos autos pelas Recorrentes.**

Logo, não tendo havido oposição quanto à continuação das vistorias e tampouco solicitação para acompanhamento dos trabalhos até o final, não cabe às Recorrentes alegarem qualquer irregularidade e muito menos quebra da cadeia de custódia.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

No que se refere à violação ao contraditório e à ampla defesa, em nenhum momento houve impedimento ou foi criada alguma dificuldade para que as Recorrentes questionassem as punições a elas aplicadas com base na vistoria técnica realizada pelos Comissários Técnicos com suporte da LG Metrologia, tanto que a insurgência foi materializada através deste Recurso, onde se discute todos os procedimentos e as penalizações.

Dessa forma, no entendimento deste Relator, não ficou caracterizada a alegada quebra da cadeia de custódia e tampouco houve violação ao contraditório e à ampla defesa.

Sobre a alegação de que perícia contém vícios insanáveis, tendo em vista que as Recorrentes não tiveram acesso às informações sobre o referencial de medida da peça analisada, sendo as medições feitas de forma aleatória, sem qualquer referencial de medida regulamentar para comparação e sem nenhum documento oficial apresentado para confirmar a infração atribuída às equipes, igualmente não assiste razão à Apelantes.

Como bem destacado no Parecer da D. Procuradoria, as Recorrentes se equivocaram quanto à finalidade da vistoria técnica, sendo certo que o trabalho realizado não se destinou a comparar, naquele momento, as medidas verificadas nas pinças examinadas com as dimensões das peças originais de fábrica.

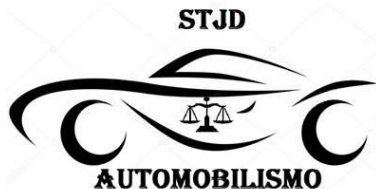
Na verdade, a análise feita pela LG Metrologia, teve como objetivo aferir, com precisão técnica, quais eram as cotas efetivamente encontradas nas peças examinadas.

Para tanto, não era necessário que o Laboratório responsável pelas medições tivesse prévio conhecimento das medidas originais das pinças fabricadas pela AP Racing. A LG Metrologia ficou limitada a verificar as medidas físicas dos canais de *o'ring* existentes nas peças submetidas à análise, sem emitir qualquer juízo de comparação ou de conclusão acerca da regularidade do material examinado.

A LG Metrologia apenas atuou como suporte aos Comissários Técnicos, diante de necessidade de exame especializado, como previsto no artigo 130, inciso II, do CDA.

A comparação entre as medidas encontradas nas peças pela LG Metrologia e os parâmetros das pinças originais ficaram a cargo dos Comissários Técnicos, que elaboraram os Comunicados Técnicos nº 08 e nº 09, que acabaram resultando nas penalizações.

O fato de a LG Metrologia não possuir as dimensões das peças originais da fabricante AP Racing, não tem o condão de invalidar as vistorias técnicas realizadas, eis que a finalidade do trabalho consistia apenas em identificar, de forma



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

objetiva e técnica, as dimensões existentes nos canais *o'ring* das pinças analisadas, e essa finalidade foi atingida.

Da mesma forma, não caracteriza vício, e tampouco é causa de nulidade, o fato de as Recorrentes não terem tido acesso às informações sobre o referencial de medida das peças analisadas, pelo que rejeito a preliminar de nulidade ante a inexistência do alegado vício insanável.

Outro argumento sustentado pelas Recorrentes, visando o reconhecimento da nulidade das decisões punitivas, foi no sentido de que não há parâmetros nos regulamentos da categoria Stock Car Pro Series para medir as pinças de freio dos carros, uma vez que a Recorrida afirmou que a peça analisada mede 4 mm (quatro milímetros), mas não apresentou documento comprobatório de que esta é de fato a medida padrão.

Como bem sustentou a Procuradoria em seu parecer, não há previsão expressa dessa medida nos regulamentos aplicáveis, isso porque o canal do *o'ring* é parte de um componente homologado que não está sujeito a retrabalho pelas equipes, razão pela qual suas medidas originais são presumidamente mantidas na forma originalmente fornecida pela fabricante AP Racing, o que dispensa a prévia divulgação regulamentar de cada parâmetro dimensional interno da peça.

Contudo, o fato de não constar expressamente nos regulamentos que a medida padrão do canal do *o'ring* é de 4 (quatro milímetros), não significa que não seja essa a medida original da peça.

Ademais, as próprias Recorrentes alegaram que o representante da Recorrida informou que possui as medidas da Inglaterra, fazendo alusão ao País de origem da fabricante das peças (AP Racing), o que, inclusive, consta gravado no áudio 1, juntado aos autos pelas Apelantes.

Como destacou o D. Procurador, é evidente que as medidas originais existem, até porque todas as pinças desse modelo fabricadas pela AP Racing seguem rigoroso padrão dimensional, visando assegurar um desempenho equivalente entre os veículos que fazem uso do mesmo sistema de freios.

Ocorre que havendo alguma modificação ou retrabalho da peça, como foi constatado através da vistoria técnica, que apurou dimensões distintas nas peças dos carros das Recorrentes em relação às peças originais, tal conduta é passível de punição.

Cabe lembrar que as apurações dos Comissários da Prova têm presunção relativa de veracidade, conforme destaca o artigo 58 do CBJD, o que pode ser desconstituído mediante prova robusta e contundente em contrário.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Logo, caberia às Recorrentes diligenciar junto ao fabricante a fim de provar que a medida do canal do *o'ring* é diversa daquela apontada pelos Comissários Técnicos.

Embora as Recorrentes tenham contratado assistente técnico para auxiliá-las, o *expert* de sua confiança não diligenciou junto ao fabricante das peças na busca de informações que pudessem contrariar a medida informada pelo Comissário Desportivo como padrão, tendo se limitado a questionar a falta de previsão da medida nos regulamentos.

Da mesma forma, o assistente técnico das Recorrentes não impugnou especificamente a metodologia utilizada pela LG Metrologia para realização do exame especializado na vistoria técnica.

Sem qualquer prova em contrário, desconsiderar as apurações do Comunicado Técnico, seria equivalente a dizer que os fiscais da prova estariam construindo relatórios com base em inverdades, o que este relator não admite.

Finalmente, quanto às Leis Processuais Cível e Penal invocadas pelas Recorrentes, no que se refere aos procedimentos de produção de prova pericial, entendo que não se aplicam à hipótese deste recurso, tendo em vista, que, conforme já esclarecido acima, o procedimento de apuração das irregularidades adotados pelos Comissários Técnicos não se trata de uma produção de prova pericial, mas tão somente de uma vistoria técnica regulamentada pelo artigo 130 do CDA, valendo ressaltar que todos os seus procedimentos foram rigorosamente cumpridos.

A prova pericial deveria ser produzida no âmbito judicial, nesta Comissão Disciplinar, seguindo as regras dos artigos 68 e 69 do CBJD, o que não foi feito, pois sequer foi requerida a realização de perícia nestes autos.

Diante de tudo que foi exposto, não reconheço nenhuma das teses de nulidade abordadas neste recurso, valendo ressaltar que não foi demonstrado em nenhum momento o efetivo prejuízo das Recorrentes, o que afasta a aplicação da pretendida nulidade.

Sobre a decisão da Justiça Cível trazida aos autos pelas Recorrentes, às fls. 421/424, referente à ação ajuizada em face da VICAR PROMOÇÕES DESPORTIVAS S.A., entendo que aquele comando judicial está restrito às partes que litigam naquela demanda e à matéria discutida naquele feito, não afetando as decisões de cunho desportivo.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Ante o exposto, voto pelo conhecimento e não provimento do Recurso, a fim de manter na íntegra as decisões nº 15 e nº 16, revogando-se a decisão de fls. 30/32, que havia deferido o efeito suspensivo.

Rio de Janeiro (RJ), 25 de junho de 2026.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 15/2026 – CD

RECURSO

RECORRENTE: SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. e

SCUDERIA BANDEIRAS LTDA.

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2026 – Interlagos – SP

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso, em que são Recorrentes as Equipes SCUDERIA BANDEIRAS LTDA. e SCUDERIA BANDEIRAS SPORTS LTDA. e Recorridos os Comissários Desportivos da 3ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2026, realizada no Autódromo José Carlos Pace – Interlagos – São Paulo – SP – Brasil, entre os dias 23 e 26 de abril de 2026, **A C O R D A M** os Auditores que compõem a Comissão Disciplinar do STJD do Automobilismo, por UNANIMIDADE DE VOTOS, em conhecer do Recurso e negar-lhe provimento, nos termos do voto do Auditor Relator, **para manter** na íntegra as decisões nº 15 e nº 16, revogando-se a decisão de fls. 30/32, que havia deferido o efeito suspensivo.

Rio de Janeiro (RJ), 25 de junho de 2026.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR