STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

PROCESSO Nº 23/2025-CD-RECURSO
RECORRENTES: SEBASTIÃO SALOMONE MALUCELLI e MARCOS GIFFONE DE MELO GOMES
RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE C6 BANK ENDURANCE CHALLENGE 2025 – PORTUGAL

TERCEIROS INTERVENIENTES: ROUMAN KIEMKIEWICZ e NELSON ÂNGELO PIQUET

VOTO DIVERGENTE

1. Ouso divergir do I. Relator, Dr. Guilherme Gouvêa, com as devidas vênias, por entender que está correta a decisão recorrida e ratificada pelo preciso e elucidativo depoimento dos Srs. Comissários Desportivos.

2. Com efeito restou patente que o Recorrente violou a regra do art. 7 – VELOCIDADE PERMITIDA NO PIT LANE, do Regulamento Particular da Prova.

3. Em verdade, as equipes e competidores têm dois fatores que devem ser considerados, os tempos dos *pit stops* e a velocidade no *pit lane*.

4. A câmera *on board* do Recorrente mostrou que ele andou abaixo de 45km/h, chegando a 41km/h, com o objetivo de não ultrapassar o tempo do *pit stop* e com isso atraiu a regra da

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

parte final do art. 7[1], haja vista o evidente prejuízo do Terceiro Interessado, que por certo também precisava conjugar as duas variantes, o tempo do *pit stop* e a velocidade no *pit lane*.

5. A simples existência de um competidor atrás do seu carro impõe ao piloto que está na frente a obrigação de observar a velocidade mínima de 45km/h, o que não aconteceu com o Recorrente.

6. Por esses motivos, ousei divergir do I. Relator, para negar provimento ao recurso.

Rio de Janeiro, 31 de julho de 2025

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
Presidente da Comissão Disciplinar do STJD do Automobilismo

[1] Art. 7. 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**. – grifei -

Processo nº: 20/2025 – CD – Recurso

Recorrentes: Sebastião Salomone Malucelli e Marcos Giffoni de Melo Gomes

Recorridos: Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance 2025 – Portimão, Portugal

VOTO

I – RELATÓRIO

Sebastião Salomone Malucelli e Marcos Giffoni de Melo Gomes (#100) 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 do Primeiro Recorrente. A conduta antidesportiva foi reconhecida após o acolhimento de reclamação oferecida por Rouman Ziemkiewicz e Nelson Angelo Piequet (#80) 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 (i) não houve qualquer risco de contato, ante a sua cautela na direção, sendo inclusive posteriormente ultrapassados pelo carro #80; (ii) 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 (iii) 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 de 10 posições no *grid* da próxima etapa (art. 138.3, I, b, do Código Desportivo do Automobilismo).

Por seu turno, a i. Procuradoria deste 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.

É o breve relatório. Passo a decidir.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Em que pese o entendimento da d. Procuradoria e da complexidade da análise fática sob exame, adiante-se que entendo ser caso de acolhimento do recurso.

Com efeito, a frenagem em patamar abaixo da velocidade mínima prevista no art. 7º do Regulamento Particular da Prova é incontroversa, 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*) – inclusive, cuja sanção seria mais branda – bem como que não teria havido prejuízo efetivo aos Reclamantes, requisito essencial para a aplicação de eventuais penalidades.

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**.

Ante a redação do dispositivo acima, torna-se evidente que a *mens legis* é realmente no sentido de 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.

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

Muito embora os Comissários Desportivos detenham o conhecimento técnico necessário ao exercício de suas atribuições, sendo também as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, a presunção de veracidade e legalidade de que gozam os seus atos não deve subsistir quando há evidências significativas que apontem em sentido contrário.

No caso concreto, como alegado pelo Recorrente, não houve prejuízo efetivo aos terceiros interessados. Isso porque, nos termos dos documentos colacionados no id. 10, 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 Prova[1]. Desse modo, eventual aceleração maior por parte dos Recorrentes levaria à queima do tempo mínimo exigido para o procedimento, acarretando real vantagem antidesportiva aos envolvidos, diferentemente do ocorrido.

Noutro giro, na linha do precedente citado (Processo nº 17/2024, Rel. Italo Maciel Magalhães, Pleno do STJD, julgado em 10/12/2024), não há como se presumir que haveria dolo por parte dos Recorrentes em causar prejuízo ao veículo que os seguia, dado que, nesse cenário, seria possível uma colisão que afetasse os próprios supostos infratores.

Adotando-se, ainda, uma análise histórica para fins de interpretação da norma em comento, a prova oral produzida na sessão de julgamento revelou que o motivo da sua edição foi que, anteriormente, era prática comum o retardo doloso da velocidade no trecho de saída dos *boxes* para atrapalhar os adversários e assim, conquistar uma vantagem desleal contra os demais competidores.

[1] Artigo 36: Existem 3 tipos de pit stop:
i. PIT STOP OBRIGATÓRIO – **com tempo mínimo de 6 min (seis minutos),** [...].

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 i. 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 Recorrentes 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 Recorrentes 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 no *YouTube*[2].

Sendo assim, entendo que o recurso deve ser provido, reformando-se a decisão de origem para julgar improcedente a reclamação desportiva.

[2] Disponível em: https://www.youtube.com/live/x_LuYnAu0QI?si=98Iwc4DnDb2XNZVr&t=9020

III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo provimento do recurso, reformando a decisão de origem para julgar improcedente a reclamação desportiva.

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2025.

GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO AUTOMOBILISMO