STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 45/2025-CD – RECURSO

RECORRENTES: RACE TEAM SOLUÇÕES AUTOMOBILÍSTICAS LTDA E RAFAEL HIDEO SUZUKI

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 8a ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES – 2025 – MOGI GUAÇU-SP

RELATÓRIO

Os Recorrentes, Equipe RACE TEAM SOLUÇÕES AUTOMOBILÍSTICAS LTDA. e o piloto RAFAEL HIDEO SUZUKI, interpõem Recurso Voluntário com razões complementares contra a Decisão nº 04 dos Comissários Desportivos.

Tal decisão impôs a desclassificação do 2º Recorrente na Corrida 2 da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025, multa de 100 (cem) UP's (equivalente a R$ 50.000,00), pagamento adicional de R$ 50.000,00 a título de inscrição para as próximas duas etapas, e o reposicionamento da equipe para o último box do *pit lane* até o final da temporada.

A penalidade foi fundamentada na suposta utilização de "fita adesiva" e "silicone" para vedação de vãos entre o *splitter*, assoalho central, assoalhos externos e difusor, com base no artigo 4.6 do Regulamento Técnico da categoria, que trata de entradas e saídas de ar na superfície da carroceria.

Em sede preliminar, alegam:

- **Tempestividade, Preparo e Cumprimento das Formalidades:** O recurso foi interposto dentro do prazo legal, com o devido preparo e observância dos requisitos dos artigos 162.1 e 162.1.1 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), após devolução de prazo recursal deferida em razão da ausência do principal documento (vídeo) na pasta da prova.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- **Concessão de Efeito Suspensivo:** Requerem a manutenção do efeito suspensivo concedido liminarmente (fls. 298/300) e mantido após pedido de reconsideração da Procuradoria (fl. 313), em razão do *fummus boni iuris* e do *periculum in mora*, visando evitar prejuízo irreparável.

- **Nulidade por Erro de Capitulação:** Sustentam que a Decisão nº 04 incorreu em manifesto erro de enquadramento normativo. O artigo 4.6 do Regulamento Técnico proíbe alterações em "entradas e saídas de ar presentes junto à superfície da carroceria", enquanto as irregularidades teriam sido constatadas na parte inferior do veículo (assoalho e difusor). Argumentam que o Anexo Técnico SNG1 001 distingue "Carroceria" (Item 4) de "Aero" (Item 5, que inclui *splitter*, assoalho e difusor), demonstrando que o dispositivo aplicado não se refere à área vistoriada, violando princípios como ampla defesa, contraditório, motivação e tipicidade desportiva (Art. 2º, CBJD).

- **Nulidade por Ausência de Retenção das Peças Vistoriadas:** Apontam a nulidade da decisão pela falta de retenção das peças supostamente irregulares pelos Comissários. Alegam que a ausência de custódia inviabiliza a realização de perícia ou contraprova, cerceando o direito à ampla defesa e ao contraditório, citando precedentes deste próprio Tribunal (Processos nº 15/2022 CD e 16/2022 CD; 05 e 06/2022 STJD).

No mérito, os Recorrentes argumentam:

- **Ausência de Infração Técnica e/ou Vantagem Desportiva:** Afirmam que as peças analisadas (assoalho e difusor) não compõem a carroceria, sendo os reparos realizados permitidos pelo Anexo Técnico SNG1 001 – Item 5, desde que não modifiquem a geometria das peças. As frestas seriam, inclusive, decorrentes de defeitos de fabricação.

- **Inconclusividade do Vídeo:** O vídeo apresentado pelos Comissários, com apenas 16 segundos e sem áudio, seria inconclusivo e não demonstraria irregularidade, especialmente porque a fita reparadora foi utilizada no difusor, onde é permitida pelo Item 5.4 do Anexo Técnico.

- **Inexistência de Proibição de Silicone ou EVA:** Alegam que não há regra expressa proibindo o uso de silicone ou EVA nos reparos permitidos pelo Anexo Técnico SNG1 001. O Comunicado 01-2025 da 8ª Etapa seria apenas um "Termo de Aceite" para o Art. 4.6, que os Recorrentes sustentam ser inaplicável.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- **Laudo de Perícia Técnica Próprio:** Apresentam laudo de perícia técnica que questiona a precisão das conclusões dos Comissários sobre a presença de silicone.

- **Excessividade e Desproporcionalidade da Pena – Violação à Isonomia:** Consideram a penalidade de desclassificação desproporcional, especialmente por alegarem que a conduta não foi dolosa e não gerou vantagem desportiva. Sustentam violação ao princípio da isonomia, citando precedentes da 8ª Etapa de 2024 da mesma categoria, onde irregularidades técnicas (em sistemas de freios) não resultaram em penalidades tão severas.

A **PROCURADORIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA**, em seu parecer, manifesta-se pelo NÃO PROVIMENTO do Recurso, devendo ser mantida integralmente a decisão dos Comissários Desportivos, alegando que:

- Na 7ª Etapa, outras irregularidades foram constatadas, e houve um acordo com as equipes para que não fossem mais aceitas a partir da 8ª Etapa, formalizado em "Termo de Ciência e Aceite", assinado inclusive pela equipe Recorrente.

- Somente o carro #8 do piloto Rafael Suzuki manteve as irregularidades.

- Tecnicamente, a aplicação de fitas e silicone entre painéis do assoalho melhora a eficiência aerodinâmica, conferindo vantagem indevida.

- A interpretação dos Comissários Técnicos de que o assoalho integra a carroceria para fins regulamentares está correta, citando o engenheiro José Avallone e o Art. 2.4 do Regulamento Técnico da FIA. O Anexo Técnico Stock Pro Series 2025 também incluiria o assoalho e difusor nas vistas dimensionais da carroceria.

- O Boletim Técnico BT17 (Comunicado Desportivo 02) proíbe expressamente vedações adicionais entre componentes aerodinâmicos com materiais como EVA, silicone, borracha, fitas adesivas e espumas, justificando a medida para impedir ganhos aerodinâmicos.

- O Art. 4.5 do regulamento autoriza fitas adesivas apenas para pequenos reparos decorrentes de toques e batidas durante as provas, se julgado necessário por segurança.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

- A Procuradoria conclui pela violação das normas técnicas e pela auferição de vantagem aerodinâmica irregular, sendo aplicável o Art. 4.6 do Regulamento Técnico, sem que haja erro material ou nulidade na capitulação.

Foi deferida a liminar para suspensão das penalidades até o julgamento por essa corte.

A concessão do efeito suspensivo por este Auditor Presidente, e sua manutenção mesmo após pedido de reconsideração da Procuradoria, demonstra o reconhecimento, ainda que em caráter precário, da presença do *fummus boni iuris* e do *periculum in mora*.

O perigo de dano irreparável aos Recorrentes é evidente, uma vez que o cumprimento imediato das severas penalidades poderia comprometer irreversivelmente sua participação e desempenho no campeonato. A análise aprofundada das preliminares e do mérito, que ora se apresenta, robustece a justificada necessidade da medida.

É o relatório.

DAS PRELIMINARES DE NULIDADE

Diante das preliminares apresentadas, a argumentação para rejeitá-las sob o fundamento de que se confundem com o mérito da demanda é robusta e se baseia na impossibilidade de sua análise superficial sem adentrar o cerne da controvérsia.

É fundamental distinguir entre questões preliminares processuais e as de mérito.

Enquanto as primeiras visam ao reconhecimento de vícios processuais que podem impedir o exame do conteúdo da demanda, tais como ausência de pressupostos processuais ou de condições da ação, as preliminares de mérito demandam a análise de argumentos que, se acolhidos, levam à improcedência do pedido sem necessidade de apreciação mais ampla da controvérsia.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

No entanto, em algumas situações, as alegações feitas como preliminares se imbricam tão profundamente com o próprio mérito da causa que sua análise exige aprofundamento nos fatos e no direito material.

Nesses casos, o entendimento predominante é que devem ser rejeitadas como preliminares e avaliadas no momento do julgamento do mérito.

A seguir, a justificativa para a rejeição de cada preliminar apresentada, sob o argumento de que se confundem com o mérito:

DA PRELIMINAR– Erro de Capitulação do Dispositivo Aplicado

A preliminar de erro de capitulação argumenta que a sanção foi imposta com base em um dispositivo (artigo 4.6 do Regulamento Técnico, referente à "superfície da carroceria") que não se aplicaria aos componentes vistoriados ("splitter, assoalho central, assoalhos externos e difusor"), dada a distinção regulamentar entre "Carroceria" (Item 4) e "Aero" (Item 5) no Anexo Técnico SNG1 001.

Para decidir se houve um "erro de capitulação", o órgão julgador precisará interpretar o Regulamento Técnico e seus anexos.

A distinção entre "Carroceria" e "Aero" e a abrangência do termo "superfície da carroceria" em relação aos componentes vistoriados não é uma questão processual ou formal que antecede o exame do caso. Pelo contrário, é o cerne da tipicidade da conduta imputada.

A discussão sobre se a norma aplicada descreve adequadamente a conduta apurada (ou seja, se a suposta irregularidade nos componentes "aero" pode ser enquadrada no artigo referente à "superfície da carroceria") é a própria definição da existência ou não da infração.

Não se trata de um vício formal do processo, mas sim da adequação da subsunção dos fatos à norma, o que é matéria de mérito. Se a interpretação levar à conclusão de que a norma não se aplica, isso resultará na improcedência da penalidade por atipicidade da conduta, e não na anulação do processo por uma preliminar.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

O ordenamento jurídico moderno privilegia o julgamento do mérito, sempre que possível, evitando a extinção do processo por questões formais quando a solução de fundo é alcançável. Analisar a correta capitulação é enfrentar diretamente o mérito da acusação de infração.

Portanto, a questão da correta capitulação e a interpretação do regulamento técnico devem ser analisadas junto ao mérito da penalidade, pois a sua resolução implicará em reconhecer ou não a subsistência da infração.

DA PRELIMINAR – Ausência de Retenção das Peças Vistoriadas

A preliminar de nulidade, sustenta que a não retenção das peças supostamente irregulares pelos Comissários Técnicos configura cerceamento de defesa, impossibilitando contraprova e perícia independente, e que as provas apresentadas (fotografias e vídeo) são insuficientes.

A alegação de ausência de retenção das peças e a insuficiência do material probatório apresentado não são meramente vícios formais que invalidam o processo desde o início.

Na verdade, essas questões se relacionam diretamente com a **força probatória** das evidências e a **capacidade de comprovar a irregularidade imputada**.

A defesa está essencialmente argumentando que, sem as peças, a acusação não tem como provar o mérito da infração.

Ocorre que, as peças após vistoriadas, foram devidamente devolvidas para os Recorrentes, que as tiveram a sua disposição, com maior tempo de avaliação.

De toda sorte, para que as peças fossem lacradas e guardadas sob custódia até uma perícia, necessitaria por exemplo de reter totalmente o veículo de competição, já que os comissários trataram a irregularidade como item de carroceria.

O cerceamento de defesa, neste contexto, não é um problema processual antecedente à análise do fato, mas sim um argumento que desafia a **validade e a suficiência das provas** para sustentar o mérito da acusação.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Decidir se o material probatório é "manifestamente insuficiente" e se a ausência de retenção impede a formação da convicção sobre a infração é uma análise que deve ser feita no mérito da prova, e não como uma questão preliminar que anula o processo.

O questionamento sobre a "impossibilidade de a defesa requerer uma contraprova, uma perícia independente ou mesmo um reexame das peças" leva à necessidade de o julgador avaliar se, mesmo sem a retenção física, as provas existentes (fotografias e vídeo) são suficientes para demonstrar a irregularidade e se houve efetivo prejuízo à defesa que comprometa o mérito da decisão.

Essa avaliação da qualidade e suficiência da prova é inerente ao julgamento do mérito.

Embora a defesa cite precedentes, a aplicação desses precedentes em cada caso concreto exige a análise do mérito e da adequação dos fatos àquele entendimento, e não uma automática anulação processual.

Se o órgão julgador considerar que os precedentes exigem a retenção, a ausência dela levará à improcedência da acusação no mérito, e não a uma nulidade preliminar.

Em suma, ambas as "preliminares" apresentadas exigem do julgador uma incursão aprofundada nos elementos fáticos e na interpretação jurídica aplicável ao caso concreto, para determinar a ocorrência da infração e a validade de sua comprovação.

Tais discussões não são alheias ao mérito, mas sim parte indissociável dele.

Portanto, voto no sentido de rejeita-las como questões preliminares e devidamente apreciadas no julgamento da própria questão de fundo.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

DO MÉRITO

Os Recorrentes demonstraram que os reparos na face inferior do *splitter*, assoalho central e difusor são permitidos pelo Anexo Técnico SNG1 001 (itens 5.1, 5.2 e 5.4), desde que não modifiquem a geometria das peças.

A Procuradoria por sua vez, invocou o "Boletim Técnico BT17 (Comunicado Desportivo 02)" e sua "Premissa 4", que proibiria vedações adicionais com EVA, silicone, etc, tendo as suas testemunhas confirmado oficialmente as vedações, somente após edição do citado boletim.

Assim, vertente que não havia, à época, regra expressa e clara proibindo tais materiais nos reparos permitidos, ressalto nas peças, assoalho e difusor.

O Comunicado 01-2025, tratou de buscar um "Termo de Aceite" do Art. 4.6, que se refere à carroceria.

Não há nos autos qualquer documento que prove que as equipes foram cientificados das proibições citadas na desclassificação.

A validade e a aplicabilidade do BT17 para o caso em tela, especialmente no que tange à sua comunicação e incorporação ao quadro regulatório de forma que gerasse a obrigação e a ciência das equipes *antes* da alegada infração, não foram cabalmente demonstradas de forma a infirmar a defesa dos Recorrentes.

Conforme exaustivamente demonstrado nas razões recursais, bem como pelas provas produzidas em sessão, as peças que foram objeto da vistoria técnica pela Recorrida foram – **"SPLITTER, ASSOALHO CENTRAL, ASSOALHOS EXTERNOS E DIFUSOR"** , peças essas que, com todo o respeito as testemunhas ouvidas, ao ver desse relator, não compõem a carroceria do carro.

Prova disso é o Anexo Técnico SNG1 001, que integra o quadro regulatório da categoria com Título ANEXO-TECNICO-STOCK-PRO-SERIES-2025, link (https://www.cba.org.br/upload/downloads//832/anexo-tecnico-stock-pro-series-2025-.pdf) , destina um item específico, o de número 5 (AERO), para tratar desses componentes, enquanto a carroceria é abordada no item 4. São, portanto, elementos distintos dentro da regulamentação.

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Os itens 5.1, 5.2 e 5.4 do Anexo Técnico SNG1 001 expressamente **PERMITEM** reparos na **FACE INFERIOR** do Splitter, do assoalho central e do difusor, desde que não modifiquem a geometria das peças e não recebam pintura.

A Equipe, 1ª Recorrente, agiu em estrito cumprimento dessas normas ao realizar os pequenos reparos necessários no carro do 2º Recorrente, especialmente considerando o curto intervalo entre as etapas 7 e 8, que impossibilitou a revisão dos carros em oficina, e o envolvimento do 2º Recorrente em incidentes na corrida de sábado.

É crucial destacar que os "prints" utilizados pelos Comissários na Decisão não possuem correlação com o dispositivo legal que serviu de fundamento para a penalidade, qual seja, o artigo 4.6 do Regulamento Técnico.

Este artigo, como bem salientado, trata da "carroceria" (Anexo Técnico SNG1 001 – item 4) e da proibição de alterações previstas no Comunicado nº 01/2025, que descansa a fls. 54 da pasta de provas, trata de expressamente proibir qualquer alteração que venha aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as **ENTRADAS E SAÍDAS DE AR PRESENTES NA SUPERFÍCIE DA CARROCERIA**.

A vistoria, contudo, recaiu sobre o assoalho do carro, componente regulado pelo item 5 do Anexo Técnico da categoria, demonstrando a inadequação da fundamentação legal utilizada.

No tocante ao vídeo de 16 segundos enviado pelo CTDN, observa-se que o mesmo não apresenta imagens que corroborem as condições retratadas nas fotografias 1 e 2 mencionadas no processo.

Ainda que se atente às condições das fotografias 3 e 4, o vídeo não permite apontar qualquer irregularidade técnica, por não se saber, do lado de fora se aquele local era de alguma entrada e ou saída de ar presentes na **superfície da carroceria.**

Contudo, restou evidenciado que a fita reparadora foi utilizada no **DIFUSOR**, e ainda pela parte Interna, o que é **PERMITIDO** conforme o item 5.4 do Anexo Técnico e não no assoalho externo conforme descrito no Comunicado nº 02 constante da pág. 55 da pasta de provas.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Desse modo, mesmo que o entendimento dos meus pares seja que todos os componentes aqui julgados sejam itens de “carroceria”, ao meu ver, o **assoalho externo** manteve-se absolutamente **PRESERVADO**, sem a aplicação de qualquer material ou intervenção reparadora que pudesse configurar uma infração.

Antes de finalizar meu voto, e para que não se alegue obscuridade ou omissão, deixo de me pronunciar sobre o COMUNICADO TÉCNICO No 02 – BOLETIM TÉCNICO BT17, PUBLICADO EM 24/10/2025, vez que trata de norma adotada após a penalização em recurso, não podendo servir a esse feito uma vez que, a Norma prevista, somente poderia retroagir em benefício do Recorrente, a luz da Constituição Federal.

Ressalto ainda que, as decisões proferidas pela Justiça Desportiva, notadamente pelo Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), no contexto do automobilismo, não se opõem ao mérito do trabalho dos comissários de prova.

Pelo contrário, ela atua como um pilar essencial para a integridade e a credibilidade do esporte, complementando a atuação primária dos comissários.

A importância do STJD para o automobilismo reside precisamente em sua capacidade de oferecer uma instância superior de controle e revisão, com análise exclusiva do que nos autos consta.

Enquanto os comissários são responsáveis pela aplicação imediata das regras durante as competições, tomando decisões cruciais em tempo real, o STJD garante que essas decisões e as circunstâncias que as envolvem possam ser reavaliadas sob um prisma jurídico mais aprofundado, buscando a correção legal para "episódios atípicos" que demandem uma análise mais detida e formal.

Diante do exposto, e considerando a clareza do Anexo Técnico SNG1 001 quanto à distinção entre carroceria (item 4) e os componentes aerodinâmicos do assoalho (item 5), bem como a permissão expressa para reparos na face inferior destes últimos, resta comprovada a ausência de infração técnica e de qualquer vantagem desportiva, havendo, portanto, inadequação na fundamentação legal utilizada pelos Comissários e falta de provas concretas que sustentem a penalidade, pelo qual**, VOTO NO SENTIDO DE DAR PROVIMENTO INTEGRAL AO RECURSO**, para anular a Decisão de desclassificação imposta aos Apelantes, restabelecendo, por conseguinte, os

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

resultados conquistados pelos Recorrentes ao final da corrida 2, da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series 2025 e os respectivos pontos.

É o voto.

Rio de Janeiro, 12 de novembro de 2025.

gov.br Documento assinado digitalmente
ANDERSON CARLOS DEOLA DA SILVA
Data: 12/11/2025 20:10:31-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Anderson Carlos Deóla da Silva
Auditor Relator

EMENTA: RECURSO VOLUNTÁRIO – AUTOMOBILISMO ESPORTIVO – CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES 2025 – IRREGULARIDADE TÉCNICA – USO DE FITA ADESIVA E SILICONE – ANULAÇÃO DA PENALIDADE. INAPLICABILIDADE DO ARTIGO 4.6 DO REGULAMENTO TÉCNICO A COMPONENTES "AERO", POR SEREM ESTES TIDOS COMO ITENS DISTINTOS DA "CARROCERIA" CONFORME O ANEXO TÉCNICO SNG1 001.

Processo nº: 45/2025 - CD – Recurso

Recorrentes: Race Team Soluções Automobilísticas Ltda. e Rafael Hideo Suzuki

Recorridos: Comissários Desportivos da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Mogi Guaçu/SP

VOTO DIVERGENTE MAJORITÁRIO

I – RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pela equipe Race Team Soluções Automobilísticas Ltda. e pelo piloto Rafael Hideo Suzuki em face da Decisão nº 04 dos Comissários Desportivos da 8ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025.

A decisão recorrida impôs ao piloto a **desclassificação da Corrida 2**, multa de **100 (cem) UPs**, pagamento adicional de **R$ 50.000,00** a título de inscrição para as duas etapas subsequentes, bem como o **reposicionamento da equipe para o último box** até o final da temporada.

O fundamento central da penalidade foi a constatação de **vedações com fita adesiva e silicone** entre o splitter, assoalho central, assoalhos externos e difusor, julgadas violadoras do art. 4.6 do Regulamento Técnico da categoria.

Os Recorrentes, em sede preliminar, arguem:

(i) tempestividade e preparo;
(ii) manutenção do efeito suspensivo;
(iii) nulidade da decisão por suposto erro de capitulação (art. 4.6 inaplicável);
(iv) nulidade pela ausência de retenção das peças vistoriadas.

No mérito, sustentam, em síntese, a inexistência de infração técnica, a não integração do assoalho à carroceria, a permissão de reparos pelo Item 5 do Anexo Técnico SNG1 001, a inconclusividade do vídeo juntado aos autos e a ausência de vantagem antidesportiva.

Por sua vez, a d. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva manifestou-se pelo **desprovimento integral** do recurso, ressaltando que o assoalho integra a carroceria para fins regulamentares, que a utilização de fitas e silicone altera o fluxo aerodinâmico inferior e que houve inequívoca violação ao art. 4.6.

É o breve relatório.

II – PRELIMINARES

Como se viu, as preliminares não merecem prosperar. Ainda assim, as referidas teses serão sucintamente abordadas a seguir.

1. Erro de capitulação

A discussão relativa ao alcance do art. 4.6 do Regulamento Técnico — isto é, se o assoalho e o difusor integram ou não a carroceria — demanda exame de mérito, pois envolve a própria **tipicidade da conduta**, matéria incompatível com extinção processual.

Assim, rejeito a preliminar.

2. Ausência de retenção das peças vistoriadas

Também não há nulidade. Os Recorrentes **admitiram expressamente** ter empregado fita nas peças inferiores, e ainda **receberam as peças de volta** após a vistoria, tendo plena ciência e disponibilidade material para análise.

A controvérsia se restringe à **legalidade da intervenção**, e não à existência física das vedações. Tal alegação diz respeito à **força probatória**, e não à regularidade formal do procedimento.

Rejeito a preliminar.

III – MÉRITO

Passo ao julgamento de fundo, especificando as razões que me fizeram divergir do i. Auditor Relator.

1. O assoalho integra a carroceria para fins do art. 4.6 do Regulamento Técnico

Embora o Anexo SNG1 001 organize os elementos do veículo em "Carroceria" (Item 4) e "Aero" (Item 5), tal subdivisão **não altera a definição global** constante do art. 2.1 do Regulamento Técnico, que dispõe:

2.2 Carroceria

Todas as partes externas do veículo expostas ao fluxo de ar, exceto os componentes mecânicos do motor, suspensão e sistema de freios, são consideradas parte integrante da carroceria. Qualquer entrada ou saída de ar também será classificada como parte da carroceria.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180
Tel: (55-21) 2221-4895
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

Trata-se de conceito que abrange integralmente o assoalho, painéis inferiores e difusor, elementos pelos quais o ar escoa e que compõem a superfície inferior da carroceria.

Além disso, a literatura automobilística reconhece que o **assoalho é base estrutural e funcional da carroceria**.

Assim, correta a capitulação dos Comissários Desportivos no art. 4.6.

2. Regra de interpretação: tudo o que não é expressamente permitido é proibido

O regulamento é expresso no item 2.3:

- apenas modificações **expressamente autorizadas** são lícitas;
- cabe ao competidor buscar **esclarecimentos prévios** quando houver dúvida.

2.3 Conformidade com os Regulamentos

Os veículos da Stock Car devem cumprir integralmente todos os artigos deste regulamento técnico, bem como estar em conformidade com a Anexo Técnico e com as disposições do boletim técnico, ao longo de toda a duração do evento.

Fica proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e por seus anexos e adendos.

Caso um competidor tenha dúvidas sobre qualquer aspecto deste regulamento técnico, ou sobre algum componente do veículo Stock Car, que não esteja claramente especificado, deverá solicitar esclarecimentos à CBA e ao departamento técnico da AudaceTech, que é a única empresa responsável pelo projeto, construção e distribuição de todos os componentes do veículo.

Assim, ainda que o Item 5 permita pequenos reparos na face inferior das peças aerodinâmicas, é igualmente claro que tais reparos **não podem alterar geometria**, **não podem fechar frestas**, e absolutamente **não podem gerar otimização de fluxo de ar**.

A utilização de fita — admitida pelos próprios Recorrentes — teve por objetivo declarado **eliminar frestas no assoalho para evitar arrasto e prejuízo aerodinâmico**, conforme depoimento do piloto (vídeo 1:28:12). Trata-se exatamente do comportamento vedado pelo art. 4.6.

Ademais, mesmo que não houvesse norma expressa no Regulamento Técnico que tornasse indene de dúvidas a ilicitude da conduta dos Recorrentes, fato é que seria presumível a necessidade de aprovação de eventuais reparos externos pelas autoridades competentes.

Isso porque, partindo-se da premissa de que os competidores devem seguir o *fair play*, do qual são extraídos os princípios da boa-fé e da cooperação, caberia aos Recorrentes evitar alterações materiais que pudessem ensejar a aquisição de vantagem antidesportiva para com os demais competidores, ou, ao menos, consultar os órgãos técnicos para certificação da regularidade da intervenção no veículo.

A rigor, não incide na relação jurídica desportiva a mesma lógica que rege as relações de direito privado, de liberdade plena quanto ao que não for vedado de modo expresso, por se tratar de disciplina intensamente regulada. Nesse passo, o direito desportivo tem o fim de efetivar o princípio da isonomia entre os competidores – em sentido análogo ao que ocorre no direito público em geral.

Entretanto, tais considerações são feitas apenas a título de *obiter dictum*, dado que existia vedação regulamentar expressa quanto às alterações veiculares promovidas pelos Recorrentes, conforme já relatado e será reforçado nos itens seguintes.

3. Vantagem aerodinâmica e assunção de risco

Todas as testemunhas técnicas ouvidas, bem como o parecer da Procuradoria, foram categóricos em apontar:

- a alteração aerodinâmica decorrente do fechamento das frestas;
- a relevância competitiva do fluxo inferior;
- o potencial ganho de eficiência.

Os Recorrentes, ao reconhecerem a finalidade de evitar prejuízo aerodinâmico, **assumiram voluntariamente o risco competitivo** após terem firmado **compromisso expresso** com os Organizadores no sentido de seguir atentamente o art. 4.6.

Não se exige dolo específico. A conduta é objetiva.

4. A tese defensiva de "defeito de fabricação"

A defesa invoca alegadas falhas na montagem dos veículos. Todavia:

- não houve sequer pedido de oitiva de representantes da fornecedora;
- não ficou provado de forma concreta a irregularidade estrutural prévia;
- ainda que tal falha existisse, caberia à equipe **consultar a Organização**, e não realizar alteração unilateral.

Ao agir por conta própria, a equipe afastou-se do procedimento regulamentar e do espírito do *fair play*. Note-se que o piloto chega a mencionar em seu depoimento (1:28:14) que numa corrida anterior teria se beneficiado com os danos que a turbulência provocou no carro do seu adversário, o piloto Daniel Serra.

Dessa forma, indaga-se: **seria justo a utilização de fita apenas pelo Recorrente, em detrimento de todos os demais competidores que possuem o carro na mesma condição?** Parece-me que não.

No mais, ao contrário do alegado pelos Recorrentes, a prova oral e audiovisual produzida durante a sessão de julgamento revelou que as vedações foram realizadas de modo amplo e não apenas de maneira pontual, caracterizando a aquisição de vantagem antidesportiva que veio a ser corretamente penalizada pelos Comissários Recorridos – ao menos em sua maior parte, como será exposto em breve.

5. Irrelevância do Boletim Técnico posterior

O BT17, citado nos autos, apenas **especificou** orientação já existente, não inovando o entendimento técnico, tampouco tendo efeito retroativo.

Ainda que fosse posterior, não seria necessário para caracterizar a infração, que decorre diretamente do:

- art. 2.1 (definição de carroceria);
- art. 4.6 (otimização de entradas/saídas de ar);
- dever de consulta;
- regra de interpretação restritiva.

6. Adequação das penalidades aplicadas

As sanções impostas guardam proporcionalidade, pois:

- houve intervenção indevida em área sensível;
- houve violação de compromisso expresso;
- houve assunção de risco após orientação formal.

A única penalidade que comporta reforma é a **mudança para o último box**, considerada desproporcional após argumentos trazidos pelo i. Auditor Presidente Leonardo Pampillón, motivo pelo qual deve ser excluída.

IV – DISPOSITIVO

Por todo o exposto, **voto pelo PROVIMENTO PARCIAL do recurso**, **apenas** para **excluir** a penalidade referente ao reposicionamento da equipe Recorrente para o último box até o final da temporada. **No mais, voto pela manutenção integral** da decisão recorrida, ficando vencido o i. Relator, que dava provimento integral ao recurso.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 2025.

GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO AUTOMOBILISMO