



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 53/2025 – CD

RECURSO

RECORRENTE: Luiz Ricardo Zonta

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Brasília – DF

RELATÓRIO DO AUDITOR RELATOR

O presente Recurso foi interposto pelo Piloto Luiz Ricardo Zonta, em face da decisão nº 06 (documento nº 057 da pasta de prova), proferida pelos Comissários Desportivos da 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Brasília – DF, que decidiram pela improcedência do seu Pedido de Revisão da penalidade de desclassificação aplicada por descumprimento do procedimento obrigatório previsto no artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova (RPP), além do acréscimo de 5 (cinco) pontos na cédula desportiva do Recorrente.

O procedimento obrigatório consiste na troca de 1(um) pneu na primeira prova, que ocorre aos sábados, e de 2 (dois) pneus na segunda prova, que é realizada aos domingos.

A punição aplicada ao Recorrente se deu durante a primeira prova, ocorrida no sábado (29/11/2025).

O Recorrente apresentou suas razões recursais de fls. 02/07 questionando sua punição, por entender que a prova não deveria ter sido finalizada sob o regime de *Safety Car*, pois os artigos 5.2.4 e 5.2.5 do Regulamento Desportivo da Stock Car regulam hipóteses de intervenção do carro de segurança antes ou durante a janela do procedimento obrigatório, sempre condicionando sua reabertura ou reinício à efetiva retomada da prova em bandeira verde, com restabelecimento das condições regulares de competição.

Também alegou que o próprio Regulamento Particular da Prova prevê, expressamente, que a critério da Direção de Prova o procedimento obrigatório poderá ser cancelado, sendo este um mecanismo de adaptação a cenários excepcionais.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Continuou suas razões sustentando que o Regulamento Particular da Prova também prevê que, havendo intervenção do *Safety Car* durante a janela do procedimento obrigatório, deverá ser observado novo intervalo de 3 (três) voltas para seu cumprimento, nos termos do regulamento da categoria. Acrescentou que o Regulamento Particular da Prova dispõe que, caso restem menos de 3 (três) voltas na relargada, a janela do procedimento obrigatório será reaberta e todos os veículos que ainda não o tenham realizado deverão fazê-lo antes do final da prova.

De acordo com a interpretação do Recorrente, essas disposições evidenciam que o regulamento privilegia, de forma sistemática, a efetiva oportunidade de cumprimento do procedimento obrigatório, estruturando sucessivas alternativas para viabilizá-lo, sempre condicionadas à existência de relargada válida e de continuidade regular da prova em bandeira verde.

O Recorrente, sustentou, ainda, que a solução adequada ao caso em comento seria o cancelamento do procedimento obrigatório pela Direção da Prova, por haver tal previsão no Regulamento Particular da Prova, uma vez que o encerramento da corrida sob regime de *Safety Car* inviabilizou a reabertura da janela para realização do procedimento obrigatório.

Também alegou que a intervenção do *Safety Car* foi acompanhada da presença de ambulância em pista, e que tal circunstância caracterizou cenário de emergência e elevado risco operacional, o que justificaria a interrupção da competição e a homologação do resultado com base na última volta completada antes das intervenções.

Proseguiu alegando que houve quebra de isonomia desportiva, tendo em vista que no momento em que ficou proibida a realização do procedimento obrigatório, em decorrência da entrada do *Safety Car* na pista, parte do pelotão já havia passado pelo ponto de entrada dos boxes, possibilitando que apenas os pilotos posicionados imediatamente antes desse ponto conseguissem ingressar no *pit line* antes do fechamento da janela, havendo um privilégio aos competidores que estavam em posições mais recuadas, em detrimento dos que estavam à frente.

Em continuidade das suas razões recursais, o Recorrente sustentou que seria inviável o ingresso dos 31 (trinta e um) veículos inscritos na competição ao mesmo tempo num espaço físico contendo apenas 16 (dezesseis) boxes, o que prejudicaria as equipes com dois carros e representaria risco aos pilotos, mecânicos e fiscais presentes no recinto.

O Recorrente também sustentou a tese de ausência de previsão punitiva diante das hipóteses contidas nos artigos 5.2.4 e 5.2.5 do Regulamento Desportivo da Stock Car, por não existir previsão de sanção para a hipótese de encerramento da prova sob regime de *Safety Car*, sem retomada da competição em



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

condições regulares, reiterando o argumento de que o procedimento obrigatório deveria ter sido cancelado pela Direção da Prova.

Acrescentou em suas razões que o afastamento da desclassificação do Recorrente não representaria qualquer vantagem indevida em detrimento dos pilotos que lograram ingressar nos boxes, mas limitar-se-ia a restabelecer a igualdade de tratamento entre competidores submetidos ao mesmo contexto fático.

Por fim, o Recorrente requereu a notificação de eventuais terceiros interessados, que possam sofrer reflexos no caso de provimento do presente recurso.

A Secretaria do STJD do Automobilismo certificou à fl. 17 a tempestividade do recurso e o correto pagamento das custas.

Por despacho de fl. 20, o Excelentíssimo Presidente desta Comissão Disciplinar recebeu o recurso e nomeou este Auditor como Relator.

O pedido de intimação de eventuais terceiros interessados foi indeferido por este Relator, através da decisão de fl. 38, tendo em vista que o Recorrente não mencionou quais seriam os terceiros interessados e tampouco qual vinculação direta destes com a questão discutida nestes autos, impossibilitando, assim, uma avaliação concreta acerca deste pleito.

A Procuradoria apresentou Parecer de fls. 29/37, combatendo cada tese abordada no recurso, destacando de início que o Recorrente foi o primeiro piloto a passar pela entrada dos boxes no exato momento da abertura da janela regulamentar para o procedimento obrigatório, mas optou, deliberadamente, por não ingressar no *pit line* naquele momento, deixando para cumprir a exigência na volta posterior, sendo esta uma decisão estratégica sua e de sua equipe (RDM Motorsport).

Registrhou que o companheiro de equipe do Recorrente, Piloto Bruno Batista (carro #44), não participou da prova por ter se acidentado no dia anterior, o que facilitaria sua parada no box sem precisar dividir o espaço com o outro piloto da equipe, o que demonstra que tinha plena, livre e imediata oportunidade para realizar o procedimento obrigatório, mas escolheu permanecer na pista, por decisão estratégica.

No Parecer foi consignado que a abertura da janela para o procedimento obrigatório ocorreu com a passagem do líder da prova pela linha de chegada, conforme determinado em *briefing*, fato que se deu apenas da 10ª volta, em razão de acidentes anteriores, e que o Recorrente era quem liderava a corrida na ocasião e, portanto, foi quem abriu a janela. Da mesma forma, constou em *briefing* que havendo *Safety Car* durante a janela, fica vedada a realização do procedimento obrigatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

A Procuradoria sustentou que o Recorrente era o piloto em melhor posição para ingressar nos boxes na volta de abertura, mas optou por permanecer em pista, e que o fato de não contar com companheiro de equipe na prova eliminava qualquer necessidade de coordenação de uso de box, o que era uma vantagem sobre os demais pilotos.

Refutou a alegação do Recorrente de que, por se tratar de caso fortuito, o procedimento obrigatório deveria ter sido cancelado, ressaltando que o acidente que provocou o fechamento da janela aconteceu quando vários pilotos já haviam ingressado nos boxes para cumprir o procedimento. Assim, cancelar a exigência naquele momento traria prejuízo aos competidores que foram diligentes e souberam aproveitar a primeira oportunidade.

Sobre a pretensão do Recorrente de aplicação da bandeira vermelha, a Procuradoria argumentou que não havia presença dos requisitos que justificassem tal medida, e que não houve acionamento de ambulância, mas apenas foi acionado o MEDICAL CAR, como medida de mera precaução e procedimento padrão em situações de colisão.

A Procuradoria também rechaçou a alegação de violação ao princípio da isonomia desportiva, pois o Recorrente teve oportunidade de ingressar no box na primeira volta da abertura da janela, assim como os 14 (quatorze) pilotos que entraram, mas optou por não fazê-lo por decisão estratégica, sendo certo que a paridade competitiva deve ser analisada no momento da abertura da janela, e não quando os boxes foram posteriormente fechados.

Continuando, a Procuradoria argumentou que a pena aplicada encontra amparo no artigo 5.2.6 do Regulamento Desportivo 2025, que determina a punição com a desclassificação da prova, dos pilotos que não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo previsto.

Tal previsão deve ser interpretada em consonância com o Regulamento Particular da Prova, em especial o artigo 10, onde estabelece que, esgotada a duração prevista para a prova, caso a bandeira quadriculada não seja apresentada por qualquer motivo, a prova será considerada encerrada. Acrescentou, que o artigo 5.2 do Regulamento Desportivo de Stock Car 2025 determina o tempo de duração de cada prova, sendo a realizada aos sábados (Prova Sprint) com duração de 30 minutos, mais uma volta. Por isso, seria inviável e ilegal prolongar o tempo total da corrida apenas para possibilitar a reabertura dos boxes e o cumprimento tardio do procedimento obrigatório.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

O I. Procurador ressaltou, que no mesmo Regulamento Particular da Prova, mais precisamente no artigo 14.2, que por sua vez faz referência ao artigo 5.2.5 do Regulamento Desportivo de Stock Car 2025, destacam-se as instruções sobre as consequências da intervenção do *Safety Car*, cujas disposições especificam as hipóteses de manutenção, suspensão ou reabertura da janela do procedimento obrigatório, sempre condicionadas à existência de relargada válida, o que não ocorreu no caso concreto. Ou seja, nos casos em que houver a reabertura da janela para o procedimento obrigatório, necessariamente deve ocorrer anteriormente a relargada em bandeira verde, circunstância não verificada no caso concreto, já que a prova foi encerrada sob regime de *Safety Car*.

A Procuradoria sustentou que da análise conjunta dos dispositivos que preveem as hipóteses de intervenção do *Safety Car* e daqueles que impõem prazo fatal para o encerramento da prova, seria ilegal qualquer extensão indefinida do tempo de corrida com o objetivo de aguardar condições para acionamento da bandeira verde e a consequente reabertura dos boxes.

Finalizando o Parecer, a Procuradoria destacou que não procede o argumento do Recorrente de que o afastamento da sua punição não caracterizaria prejuízo aos pilotos que realizaram o procedimento obrigatório, já que estes competidores ao ingressarem nos boxes foram ultrapassados por aqueles que permaneceram em pista. Portanto, caso desconsiderada desclassificação do Recorrente, implicará em penalizar justamente os pilotos diligentes, que buscaram os boxes na primeira oportunidade regulamentar.

Concluiu opinando pela improcedência do recurso e manutenção da decisão recorrida.

É o relatório.

Rio de Janeiro (RJ), 11 de dezembro de 2025.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 53/2025 – CD

RECURSO

RECORRENTE: Luiz Ricardo Zonta

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Brasília – DF

EMENTA:

DESCUMPRIMENTO DO PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO PREVISTO NO ARTIGO 14.2 DO REGULAMENTO PARTICULAR DA PROVA. PENALIDADE DE DESCLASSIFICAÇÃO PREVISTA NO ARTIGO 5.2.6 DO REGULAMENTO DESPORTIVO 2025 DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES. RECURSO NÃO PROVIDO. DECISÃO DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS MANTIDA.

VOTO DO AUDITOR RELATOR

O Piloto Luiz Ricardo Zonta interpôs presente Recurso visando a reforma da decisão dos Comissários Desportivos, que lhe puniu com a desclassificação da primeira prova da 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025, ocorrida em Brasília – DF, por descumprimento do procedimento obrigatório previsto no artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova (RPP), além do acréscimo de 5 (cinco) pontos na cédula desportiva do Recorrente.

Inicialmente, é importante destacar a necessidade de analisar os dispositivos do Regulamento Desportivo 2025 do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series juntamente com os artigos do Regulamento Particular da Prova.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Também é relevante frisar que a prova em que houve a punição foi a primeira daquela etapa, que ocorreu no sábado (29/11/2025), e tinha previsão de duração de 30 minutos, mais uma volta, conforme disposto no art. 5.2 do Regulamento Desportivo 2025, conforme a seguir destacado:

Art. 5.2 – O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series será composto por etapas com uma prova chamada sprint, realizada nos sábados e com 30 minutos de duração, mais uma volta, e com uma prova principal, realizada nos domingos com 50 minutos de duração, mais uma volta.

Esse esclarecimento se faz necessário para que não restem dúvidas de que havia um limite a ser observado para término da corrida, o que corrobora com a tese da Procuradoria de que seria inviável e ilegal prolongar o tempo total da prova com o objetivo de aguardar condições para acionamento da bandeira verde, a fim de possibilitar a reabertura dos boxes e o cumprimento tardio do procedimento obrigatório pelos pilotos que não haviam ingressado nos boxes.

Nesse mesmo contexto, cabe destacar que o artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova, quando trata da intervenção do *Safety Car* durante a janela para realização do procedimento obrigatório, como ocorreu no presente caso, determina que deve ser seguido o procedimento exposto no artigo 5.2.5 do Regulamento Desportivo 2025, que por sua vez, exige que sejam respeitados os tempos expostos no artigo 5.2 do mesmo regulamento, já destacado acima.

Assim dispõe o artigo 5.2.5 do Regulamento Desportivo 2025:

Art. 5.2.5 – Caso a intervenção do *Safety Car* ocorra já com a janela aberta, fica proibida a realização do procedimento obrigatório, exceto se o piloto já tiver passado pela linha transversal, agora definida como “*Safety Car Line 1*”. Com a saída do *Safety Car*, a prova será reiniciada em bandeira verde e após passagem dos pilotos pelo PSDP, a janela de intervalo será automaticamente reiniciada com o número de voltas estipuladas no Regulamento Particular da Prova para esta situação, respeitando os tempos expostos no artigo 5.2 do presente regulamento.

Dessa forma, entendo que não restou outra alternativa que não fosse o encerramento da corrida sob a intervenção do *Safety Car*, em respeito ao tempo de prova decorrido como previsto no já mencionado artigo 5.2 do Regulamento Desportivo 2025.

A tese defensiva de que o cancelamento do procedimento obrigatório pela Direção de Prova não era uma faculdade, mas a única solução regularmente adequada não tem qualquer respaldo, e também não merece acolhimento.

Note-se que de fato o artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova tem a previsão de cancelamento do procedimento obrigatório a critério da Direção de Prova. Mas não há previsão de nenhuma hipótese específica que vincule esta tomada



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

de decisão, o que significa dizer que se trata de uma prerrogativa da Direção de Prova, que adotará tal medida quando vislumbrar alguma ocorrência que a justifique, o que não ocorreu na hipótese dos autos.

Quanto à penalização, o Recorrente foi punido pelo descumprimento do procedimento obrigatório previsto no 14.2 do Regulamento Particular da Prova e a sanção aplicada foi a prevista no artigo 5.2.6 do Regulamento Desportivo 2025 do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series, ambos abaixo destacados:

14.2 PROCEDIMENTO OBRIGATÓRIO

O procedimento obrigatório, consiste na troca de 1 (um) pneu na primeira prova (sendo proibido a troca do pneu dianteiro direito).
E 2 (dois) pneus na segunda prova. Em caso da troca do pneu dianteiro direito na segunda prova, este deverá ser o primeiro a ser trocado durante o procedimento.

O carro deverá estar totalmente erguido, com as 4 (quatro) rodas no ar, para realizar o procedimento.

Primeira Prova:

O intervalo para cumprimento do procedimento obrigatório será de **6 (seis) voltas**, onde o início se dará assim que o líder da prova, completar a **volta número 6**, devendo todos os demais pilotos, igualmente passarem pela linha quadriculada, junto ao PSDP, antes de acessarem o pit lane.

Quanto ao término do intervalo, para o procedimento obrigatório. Quando o líder da prova completar a **volta número 11 (onze) (que será a 5ª volta das seis previstas)** e todos os demais pilotos passarem pela linha quadriculada junto ao PSDP, terão a última oportunidade para acessarem o pit lane.

Na eventual Intervenção do Safety Car antes da abertura da janela, e a saída do Safety Car for após a 6ª volta, segue-se o procedimento exposto no **artigo 5.2.4** do Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró Series.

Na eventual Intervenção do Safety Car durante a janela, segue-se o procedimento exposto no **artigo 5.2.5** do Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pró Series, com um novo intervalo de **3 (três) voltas**, para cumprimento do procedimento obrigatório.

Caso restem menos de **3 (três) voltas**, na relargada, após a saída do safety car, a janela do procedimento obrigatório será reaberta e TODOS os veículos que não o tenham realizado, deverão fazê-lo antes do final da prova.

O pit lane estará aberto para reparos mesmo sob regime de safety car mas, a critério da Direção de Prova, a saída poderá estar fechada enquanto o Safety car e a fila de veículo estiver passando diante da saída de box.

A critério da Direção de Prova, o procedimento obrigatório poderá ser cancelado.

Art. 5.2.6 – Serão penalizados com a desclassificação da(s) prova(s) os pilotos que:

- I. Não realizarem o procedimento obrigatório no intervalo previsto;

Portanto, temos os fatos e a previsão punitiva adequada, o que afasta a tese defensiva de ausência de tipicidade sancionatória, restando analisar se a conduta do Piloto Recorrente está enquadrada na imputação a ele imposta pelos Comissários Desportivos.

Após análise detalhada da corrida pelo canal YOU TUBE, através do link [11ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES - 2025 - Pesquisa Google](#) entre o período de 53 minutos e o de 1:26:30 (uma hora vinte e seis minutos e trinta segundos) do vídeo, e depois de analisar a documentação contida na pasta de prova e os argumentos do Recorrente e os da Procuradoria, ficou



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

evidente para este Relator que o Piloto Ricardo Zonta, estava liderando a corrida no momento em que a janela para realização do procedimento obrigatório foi aberta. Mais precisamente, foi o Recorrente que realizou a abertura da janela ao ser o primeiro a passar pela linha quadriculada, junto ao PSDP, como estabelece o artigo 14.2 do RPP.

Sendo o Recorrente o primeiro a ultrapassar a linha quadriculada, era ele que tinha a melhor condição de cumprir o procedimento obrigatório antes dos demais competidores. Mas, conforme constou na decisão nº 06 dos Comissários Desportivos “*o piloto do carro #10 teve a oportunidade de cumprir o procedimento obrigatório e não o fez*”, atraindo para si a responsabilidade pela sua conduta.

Como muito bem destacou o I. Procurador, o Recorrente optou deliberadamente por não ingressar no box na primeira oportunidade que teve, sendo esta uma decisão estratégica sua e de sua equipe. Logo, o ônus pela tomada de decisão equivocada deve ser suportado pelo Recorrente.

Vale acrescentar o fato de que o companheiro de equipe do Recorrente não estava participando da corrida por ter se acidentado no dia anterior, o que facilitaria a sua passagem pelo *pit line* para cumprir o procedimento obrigatório.

Vejam que o primeiro competidor que ingressou nos boxes logo após abertura da janela para o procedimento obrigatório, e antes da intervenção do *Safety Car*, foi o Piloto Felipe Fraga (carro #88), que estava na 4ª posição, e, portanto, atrás do Recorrente, assim como os outros 13 (treze) concorrentes que optaram pela entrada nos boxes.

Cumpre destacar o depoimento da testemunha Renan Casetta, colhido nesta Sessão de Julgamento, que confirmou que o Recorrente foi o primeiro a ter a oportunidade de realizar o procedimento obrigatório, mas optou por não fazê-lo.

Sobre a alegada quebra de isonomia desportiva, não restou caracterizada, pois todos tiveram a oportunidade de acessar os boxes para realização do procedimento obrigatório, mas alguns, como foi o caso do Recorrente, optaram por permanecer em pista, certamente por não contarem com mais uma intervenção do *Safety Car*, o que decorreu de estratégia de cada piloto e suas respectivas equipes.

Da mesma forma não procede a alegação de que os pilotos que vinham posicionados atrás tiveram privilégio em detrimento dos que vinham à frente, pois, como já esclarecido o 4º colocado, ou seja, um dos pilotos que vinham no pelotão da frente, ingressou no *pit line* para o procedimento obrigatório, o que derruba a tese do Recorrente quanto à quebra de isonomia desportiva.

No mais, todas as teses defensivas apresentadas pelo Recorrente, apesar do louvável trabalho do seu Patrono, foram muito bem enfrentadas pelo brilhante Parecer da Procuradoria, ao qual faço integral adesão.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Ante o exposto, voto pelo conhecimento e não provimento do Recurso, a fim de manter na íntegra a decisão dos Comissários Desportivos que decidiram pela punição do Piloto Luiz Ricardo Zonta com a sanção de desclassificação por descumprimento do procedimento obrigatório previsto no artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova, além do acréscimo de 5 (cinco) pontos na cédula desportiva do Recorrente.

Rio de Janeiro (RJ), 11 de dezembro de 2025.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR DO S.T.J.D.

Processo 53/2025 – CD

RECURSO

RECORRENTE: Luiz Ricardo Zonta

RECORRIDOS: Comissários Desportivos da 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Brasília – DF

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso, em que é Recorrente Luiz Ricardo Zonta e Recorridos Comissários Desportivos 11ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series – 2025 – Brasília – DF, realizada no Autódromo Internacional de Brasília, em Brasília – DF – Brasil, nos dias 27, 28, 29 e 30 de novembro de 2025, **A C O R D A M** os Auditores que compõem a Comissão Disciplinar do STJD, por UNANIMIDADE de votos, ausente justificadamente o Auditor Presidente Leonardo Pampillón Gonzalez Rodrigues, em conhecer do Recurso e negar-lhe provimento, nos termos do voto do Auditor Relator, **para manter** a decisão dos Comissários Desportivos que decidiram pela punição do Piloto Recorrente com a sanção de desclassificação por descumprimento do procedimento obrigatório previsto no artigo 14.2 do Regulamento Particular da Prova, além do acréscimo de 5 (cinco) pontos na cédula desportiva do Recorrente.

Rio de Janeiro (RJ), 11 de dezembro de 2025.

RICARDO CORIOLANO CARVALHO

AUDITOR RELATOR