SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
Rua da Glória, 290 – 8º andar – Glória – Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20241-180
Tel: (21) 2283-5294 / (21) 97951-2964

PROCESSO Nº 22/2026-STJD: RECURSO VOLUNTÁRIO INTERPOSTO PELA PROCURADORIA DO STJD CONTRA DECISÃO DA COMISSÃO DISCIPLINAR FAVORÁVEL A JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO, ORIGINÁRIO: PROCESSO Nº 23/2026-CD-RECURSO
RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
RECORRIDO: JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO — VEÍCULO #97

ACÓRDÃO

RECURSO VOLUNTARIO – TERCEIRO INTERESSADO – REFORMA DO ACORDÃO – PUNIÇÃO EM BANDEIRA PRETA – MANUTENÇÃO DA PENALIDADE APLICADA.

Por **UNANIMIDADE DE VOTOS,** acordam os Auditores do **Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro**, acompanhando o Relator na integra de seu voto, para **DAR PROVIMENTO AO RECURSO VOLUNTÁRIO** intentado pela **RECORRENTE**, para o fim de reformar o acordão da **COMISSÃO DISCIPLINAR**, restabelecendo a punição aplicada pelos comissários em pista.

Imperatriz para Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2026.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA.
Auditor Relator – STJD.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
Rua da Glória, 290 – 8º andar – Glória – Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20241-180
Tel: (21) 2283-5294 / (21) 97951-2964

PROCESSO Nº 22/2026-STJD: RECURSO VOLUNTÁRIO INTERPOSTO PELA PROCURADORIA DO STJD CONTRA DECISÃO DA COMISSÃO DISCIPLINAR FAVORÁVEL A JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO, ORIGINÁRIO: PROCESSO Nº 23/2026-CD-RECURSO
RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
RECORRIDO: JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO — VEÍCULO #97

RELATÓRIO

Egrégio Tribunal Pleno

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pela DOUTA PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO contra decisão proferida pela Comissão Disciplinar, que deu provimento ao recurso do piloto JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO, condutor do veículo #97, afastando a penalidade de exclusão aplicada pelos Comissários Desportivos durante a Corrida 1 da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup Brasil 2026, realizada em Portimão, Portugal.

A penalidade originária decorreu de incidente ocorrido na primeira curva após a largada, envolvendo os veículos #97, #70 e #07.

Na avaliação dos Comissários Desportivos, a conduta do piloto #97 justificou a imposição da penalidade de exclusão, mediante bandeira preta.

O piloto penalizado interpôs recurso perante a Comissão Disciplinar, sustentando que havia conquistado regularmente espaço na parte interna da curva e que teria sido atingido lateralmente pelo veículo #70, conduzido por Lucas Salles.

Afirmou que o contato teria provocado alteração involuntária da trajetória de seu veículo e que a responsabilidade pelo acidente deveria ser atribuída ao piloto #70.

Sustentou, ainda, que não houve apresentação regulamentar da bandeira preta e que, consequentemente, não poderia ser responsabilizado por descumprimento de determinação da Direção de Prova.

A Comissão Disciplinar, após instrução, acolheu a tese defensiva.

Conforme o voto proferido na origem, entendeu-se que o veículo #97 teria ocupado legitimamente o espaço interno da curva e sofrido impacto lateral do veículo #70, circunstância que explicaria a alteração subsequente de sua trajetória.

A decisão também considerou insuficientemente demonstrada a comunicação regulamentar da bandeira preta.

Por tais fundamentos, a Comissão Disciplinar afastou a penalidade de exclusão e seus efeitos desportivos.

Inconformada, a Procuradoria interpôs o presente Recurso Voluntário.

Em suas razões, a Procuradoria sustenta que a decisão recorrida contrariou disposições expressas do Código Desportivo do Automobilismo, especialmente os artigos 139 e 160, inciso III, que disciplinam a penalidade de exclusão e sua irrecorribilidade.

Argumenta que a decisão dos Comissários Desportivos possui eficácia imediata e que sua autoridade não pode ficar condicionada à concordância do piloto penalizado.

Sustenta, ainda, que a interpretação adotada pela Comissão Disciplinar compromete a segurança jurídica e operacional das competições, pois permitiria que competidores deixassem de cumprir determinações da Direção de Prova enquanto aguardassem eventual revisão posterior.

A Procuradoria defende a restauração integral da penalidade de exclusão, enfatizando a necessidade de preservação da autoridade desportiva e da disciplina em pista.

Em contrarrazões, o recorrido sustenta que a prova audiovisual demonstraria a ausência de responsabilidade pelo incidente e a inexistência de apresentação regular da bandeira preta.

Alega que não houve descumprimento deliberado de ordem válida e que a decisão da Comissão Disciplinar decorreu de análise adequada do conjunto probatório.

No âmbito do processo conexo nº 23/2026-STJD, o piloto Lucas Salles requereu sua habilitação como terceiro interessado e apresentou gravação embarcada de seu veículo, com a finalidade de demonstrar a dinâmica do incidente.

A gravação foi disponibilizada para análise e constitui elemento relevante ao esclarecimento da controvérsia, sem prejuízo da necessária submissão ao contraditório.

É o relatório.

Imperatriz para Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2026.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA.
Auditor Relator – STJD.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
Rua da Glória, 290 – 8º andar – Glória – Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20241-180
Tel: (21) 2283-5294 / (21) 97951-2964

PROCESSO Nº 22/2026-STJD: RECURSO VOLUNTÁRIO INTERPOSTO PELA PROCURADORIA DO STJD CONTRA DECISÃO DA COMISSÃO DISCIPLINAR FAVORÁVEL A JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO, ORIGINÁRIO: PROCESSO Nº 23/2026-CD-RECURSO
RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
RECORRIDO: JEFERSON LUIZ ZILLI GIASSI THO — VEÍCULO #97

VOTO

Da admissibilidade do Recurso Voluntário da Procuradoria

Inicialmente, examino os pressupostos de admissibilidade recursal. A Procuradoria do STJD possui legitimidade institucional para recorrer de decisões que, no exercício de suas atribuições, entenda contrárias à legislação desportiva ou ao interesse público-desportivo tutelado pelo sistema de Justiça Desportiva.

A legitimidade recursal decorre de sua função de fiscalização da observância das normas disciplinares e da regularidade das competições. No caso concreto, a Procuradoria busca a reforma de decisão que afastou penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos.

O interesse recursal está demonstrado pela divergência entre a decisão da Comissão Disciplinar e a pretensão de preservação da sanção originária. A Secretaria do STJD certificou a tempestividade do recurso e registrou a isenção do recolhimento de custas e emolumentos, com fundamento no artigo 80, parágrafo único, do CBJD. Encontram-se, portanto, presentes os requisitos de admissibilidade. VOTO PELO CONHECIMENTO DO RECURSO VOLUNTÁRIO INTERPOSTO PELA PROCURADORIA.

Do regime jurídico aplicável à controvérsia

A análise do mérito exige considerar a estrutura normativa que rege o automobilismo desportivo. A disciplina das competições automobilísticas não decorre exclusivamente do CBJD, mas de um conjunto de normas específicas que compreende o Código Desportivo do Automobilismo, o Código Desportivo Internacional da Federação Internacional do Automóvel, os regulamentos particulares das competições e as determinações regularmente expedidas pelas autoridades desportivas competentes.

Essas normas possuem finalidade específica: assegurar a organização das competições, a igualdade entre os participantes, a disciplina técnica e, sobretudo, a segurança de pilotos, equipes, oficiais e demais pessoas envolvidas. O automobilismo apresenta riscos inerentes à velocidade, à proximidade entre veículos e à possibilidade de acidentes com consequências graves. Por essa razão, a atuação dos Comissários Desportivos e da Direção de Prova possui importância singular. A interpretação das normas deve observar não apenas os direitos individuais dos competidores, mas também a preservação da segurança coletiva e da autoridade necessária ao desenvolvimento regular da competição.

O artigo 217 da Constituição Federal reconhece a autonomia das entidades desportivas dirigentes e associações quanto à sua organização e funcionamento, sem afastar a observância das garantias fundamentais e dos limites legais. No plano infraconstitucional, a Lei nº 9.615/1998 e a Lei nº 14.597/2023 integram o contexto normativo do desporto brasileiro, devendo a aplicação de suas disposições considerar o regime de vigência e a especialidade da regulamentação automobilística. O Código Desportivo Internacional da FIA, por sua vez, estabelece diretrizes para a organização, direção, fiscalização e julgamento das competições automobilísticas submetidas à sua disciplina.

Nesse sistema, as decisões dos oficiais de competição não representam simples opiniões técnicas facultativamente observáveis pelos participantes. Constituem determinações desportivas emanadas de autoridades investidas de competência regulamentar.

A disciplina de pista exige cumprimento imediato das ordens regularmente comunicadas, sem prejuízo dos mecanismos de revisão juridicamente admitidos.

Da eficácia imediata e da irrecorribilidade da penalidade de exclusão

A questão jurídica central consiste em definir os efeitos das disposições do Código Desportivo do Automobilismo que disciplinam a exclusão de competidores.

Conforme os dispositivos reproduzidos nas razões recursais da Procuradoria, o artigo 139 do CDA estabelece: "A exclusão será aplicada pelos comissários desportivos durante o transcurso de uma ou mais provas dentro de um mesmo evento e será sempre irrecorrível."

O artigo 160, inciso III, do mesmo diploma dispõe sobre a inadmissibilidade de recursos contra a penalização de exclusão.

Essas disposições expressam a opção regulamentar de conferir tratamento diferenciado à penalidade de exclusão, considerando a necessidade de imediata eficácia das decisões proferidas durante a competição. A interpretação deve levar em consideração a finalidade das normas. Uma corrida automobilística constitui atividade dinâmica, na qual decisões devem ser tomadas e executadas em intervalos extremamente reduzidos.

A continuidade da competição não pode ficar subordinada à concordância individual de cada piloto com as determinações da autoridade desportiva. Caso fosse permitido ao competidor decidir unilateralmente se cumprirá ou não uma penalidade de exclusão, a autoridade dos Comissários ficaria sujeita à vontade do próprio destinatário da sanção. Isso comprometeria a disciplina e a previsibilidade das decisões de pista.

A regra de irrecorribilidade, contudo, deve ser interpretada com precisão. É necessário distinguir a impossibilidade de recorrer da decisão de exclusão, nas hipóteses expressamente previstas no regulamento, da possibilidade de controle jurisdicional desportivo sobre vícios de legalidade, competência, procedimento ou violação de garantias fundamentais.

A existência de restrição regulamentar à recorribilidade não transforma qualquer decisão em ato absolutamente imune a controle.

Entretanto, também não autoriza que a instância revisora substitua indiscriminadamente a avaliação dos Comissários Desportivos por interpretação alternativa da dinâmica da corrida, desconsiderando o regime jurídico específico da penalidade. No caso concreto, a Comissão Disciplinar reconheceu a possibilidade de revisão da penalidade, afastando a exclusão após reexaminar a responsabilidade pelo incidente. Com a devida vênia ao entendimento adotado, considero que a decisão recorrida não atribuiu o devido peso jurídico às disposições específicas do CDA sobre a exclusão e sua eficácia imediata.

A interpretação do sistema deve preservar a efetividade das determinações de pista e impedir que a revisão posterior transforme o cumprimento da penalidade em faculdade do competidor.

Da distinção entre o cumprimento da ordem desportiva e sua posterior revisão

O direito de questionar a legalidade de uma decisão não se confunde com o direito de descumpri-la. Essa distinção possui especial relevância no automobilismo. A aplicação de uma penalidade durante a competição exige pronta resposta do destinatário, especialmente quando relacionada à segurança ou à disciplina de pista. A discordância quanto ao mérito da punição deve ser manifestada pelos instrumentos regulamentares cabíveis.

Não é juridicamente adequado admitir que o competidor substitua a decisão da autoridade desportiva por sua própria avaliação acerca da justiça ou injustiça da penalidade. Tal comportamento, se legitimado, produziria consequências incompatíveis com a organização do esporte. Um piloto penalizado poderia continuar disputando posições, influenciar a classificação de outros competidores e produzir efeitos sobre o resultado da prova, mesmo após a determinação de sua exclusão.

A posterior discussão sobre a legalidade da sanção não elimina, por si só, a exigência de respeito à autoridade desportiva durante o evento. Entretanto, a imputação específica de descumprimento deliberado da bandeira preta exige demonstração de sua comunicação regulamentar e da conduta atribuída ao piloto. Não se deve presumir desobediência apenas porque o competidor permaneceu na pista, quando a própria regularidade da sinalização constitui objeto de controvérsia.

A autoridade dos Comissários merece proteção, mas sua atuação permanece vinculada às normas que disciplinam a comunicação e a execução das penalidades. No presente caso, a discussão sobre a bandeira preta não afasta a necessidade de examinar o fundamento originário da exclusão: a responsabilidade pelo incidente ocorrido na primeira curva.

Da presunção de legitimidade das decisões dos Comissários Desportivos

As decisões proferidas pelos Comissários Desportivos, no exercício de competência regulamentar, possuem presunção relativa de legitimidade. Essa presunção decorre da posição institucional dos oficiais encarregados de fiscalizar a regularidade da competição e aplicar as penalidades previstas. Trata-se de presunção relativa, que admite demonstração de erro ou irregularidade.

Contudo, a simples apresentação de versão alternativa dos fatos não basta para afastar uma decisão regularmente fundamentada. A revisão deve estar apoiada em elementos suficientemente consistentes para demonstrar que a decisão originária incorreu em erro relevante de apreciação ou aplicação normativa. O dever de motivação da decisão revisora exige o enfrentamento dos fundamentos técnicos da sanção e das provas que sustentaram sua aplicação.

Não se mostra adequado afastar uma penalidade de exclusão apenas porque determinado conjunto de imagens permite interpretação favorável ao piloto penalizado, sem demonstrar por que a conclusão originária seria efetivamente insustentável. A Comissão Disciplinar considerou que o veículo #97 teria perdido o controle em decorrência de contato provocado pelo veículo #70.

Todavia, essa conclusão deve ser confrontada com a totalidade das circunstâncias da manobra, inclusive a obrigação de manutenção de trajetória segura e de respeito ao espaço ocupado pelos demais competidores. A existência de contato lateral não resolve, isoladamente, a questão da responsabilidade. Também não demonstra, necessariamente, que toda alteração posterior de trajetória tenha sido inevitável ou exclusivamente causada por outro competidor.

Do dever de cautela e da responsabilidade pela trajetória desenvolvida

O automobilismo competitivo pressupõe a realização de manobras de ultrapassagem e a disputa por espaço. Entretanto, tais movimentos devem observar os limites impostos pela segurança e pela disciplina de pista. A circunstância de um veículo alcançar a parte interna de uma curva não lhe confere direito absoluto sobre toda a largura da pista.

O competidor deve desenvolver sua trajetória de maneira compatível com a posição dos demais veículos, respeitando o espaço lateral disponível e evitando movimentos que produzam risco injustificado de colisão. A regulamentação internacional da FIA e os regulamentos aplicáveis à competição estabelecem um sistema de deveres de direção segura e respeito às condições de disputa. A caracterização de uma manobra como regular não depende exclusivamente da posição momentânea do veículo na entrada da curva.

É necessário verificar se o piloto possuía condições de completar a manobra mantendo controle e trajetória compatíveis com a presença dos demais competidores. O chamado direito à trajetória não pode ser confundido com autorização para atravessar a pista de maneira incompatível com a geometria da curva ou com o espaço efetivamente ocupado por outros veículos.

No caso concreto, a tese da defesa do piloto #97 atribui o acidente a um deslocamento do veículo #70. Entretanto, o exame da responsabilidade não pode se limitar ao primeiro contato identificado. É indispensável considerar se o veículo #97 adotou trajetória adequada, se manteve controle suficiente e se sua movimentação contribuiu para o agravamento do incidente.

A presença de outros veículos na mesma curva impunha cautela reforçada a todos os competidores. Assim, mesmo diante de disputa legítima por posição, o piloto que escolhe uma trajetória de ultrapassagem assume o dever de executá-la sem produzir interferência indevida na linha de circulação dos adversários.

Da responsabilidade desportiva do veículo #97 pelo incidente

A reconstrução do incidente deve distinguir a existência de contato entre os veículos da identificação de sua causa juridicamente relevante. A versão defensiva sustenta que o veículo #70 atingiu o #97 e, posteriormente, o #07. Contudo, o fato de o veículo #70 ter participado materialmente de contatos não significa, necessariamente, que seu piloto tenha sido o responsável pela manobra inicial que desencadeou o acidente. É possível que o contato de um veículo com outro constitua consequência de deslocamento ou interferência anteriormente produzida por terceiro.

A análise jurídica deve identificar a conduta que criou o risco determinante, e não apenas o último contato visível. Nesse sentido, a trajetória do veículo #97 é elemento central. O dever de cautela exigia que seu condutor observasse a posição dos demais competidores e realizasse a curva sem invadir indevidamente o espaço necessário à circulação dos veículos próximos. A tese de que o piloto #97 havia conquistado espaço interno não afasta esse dever.

Tampouco o relatório de avarias do veículo #97, considerado isoladamente, permite concluir pela ausência de responsabilidade. A existência de danos na lateral esquerda demonstra a ocorrência de contato naquela região, mas não identifica, por si só, qual competidor executou a manobra irregular. O exame deve ser realizado a partir da sequência temporal das imagens, confrontada com os demais elementos técnicos.

Para fins de responsabilização desportiva, a questão determinante é se a trajetória do veículo #97 foi executada de modo compatível com o espaço disponível e com a segurança dos demais competidores. A manutenção da penalidade originária encontra fundamento na avaliação dos Comissários Desportivos, que atribuíram ao veículo #97 a responsabilidade pelo incidente, e na insuficiência dos fundamentos utilizados pela Comissão Disciplinar para demonstrar erro manifesto nessa avaliação.

Nesse contexto, entendo que a conclusão originária dos Comissários deve prevalecer, reconhecendo-se a responsabilidade desportiva do piloto #97 pela manobra que deu causa ao incidente, nos limites da imputação originária e do conjunto probatório regularmente submetido ao julgamento.

Da inadequação da fundamentação adotada pela Comissão Disciplinar

Com a devida vênia, a decisão recorrida merece reforma. A Comissão Disciplinar atribuiu relevância determinante à posição interna do veículo #97 e à existência de danos laterais, concluindo que o piloto não teria realizado manobra irregular. Entretanto, a ocupação de espaço interno não exclui automaticamente a responsabilidade por contato posterior.

Também não demonstra que o veículo tenha desenvolvido trajetória adequada durante toda a manobra. O relatório de avarias constitui elemento de prova, mas não substitui a reconstrução completa da dinâmica do incidente. A conclusão de que o veículo #97 perdeu o controle exclusivamente em razão de impacto provocado pelo #70 exige suporte probatório suficientemente seguro. A dúvida sobre essa causalidade não pode ser resolvida simplesmente pela aceitação da versão do piloto recorrente.

A Comissão Disciplinar também afastou a penalidade considerando a ausência de demonstração integral do procedimento de comunicação da bandeira preta. Todavia, a controvérsia sobre a comunicação da sanção não se confunde integralmente com a questão da responsabilidade pelo incidente que motivou sua aplicação. A eventual irregularidade de comunicação deve ser examinada em seus próprios pressupostos, sem produzir automaticamente a conclusão de que a penalidade materialmente aplicada pelos Comissários era injustificada.

É necessário distinguir a validade da decisão sancionatória, sua comunicação regulamentar e a imputação de eventual descumprimento. A decisão recorrida não estabeleceu, com suficiente precisão, essa distinção. Além disso, a interpretação das normas específicas de irrecorribilidade e eficácia imediata exige especial atenção à segurança da competição e à autoridade dos Comissários. A revisão da penalidade deve observar os limites impostos pelo sistema regulamentar e não pode resultar na neutralização das competências de direção e fiscalização da prova.

Da proporcionalidade da penalidade de exclusão

A proporcionalidade exige relação adequada entre a gravidade da conduta e a sanção aplicada. No automobilismo, a gravidade de uma infração deve ser considerada à luz do risco criado, da natureza da manobra, de suas consequências e da necessidade de proteção dos participantes. Incidentes que envolvem múltiplos veículos, especialmente nas primeiras curvas após a largada, apresentam potencial elevado de danos e de comprometimento da segurança.

A penalidade de exclusão constitui sanção severa, cuja aplicação deve estar fundamentada em infração regulamentar que efetivamente a autorize. No caso, os Comissários

Desportivos entenderam que a conduta do piloto #97 justificava sua exclusão da Corrida 1. O Tribunal Pleno deve examinar a manutenção da sanção a partir do enquadramento regulamentar originário, sem criar penalidade nova ou agravar a situação do recorrido por fundamento estranho ao procedimento. A proporcionalidade não exige que o julgador substitua a avaliação técnica dos Comissários sempre que outra penalidade também pudesse ser concebida.

Exige, isto sim, que a sanção aplicada esteja prevista no regulamento, seja compatível com a infração reconhecida e não represente excesso injustificado. Considerada a gravidade do incidente e a responsabilidade desportiva atribuída ao piloto #97 pelos Comissários, a manutenção da exclusão mostra-se juridicamente defensável, desde que preservado o enquadramento sancionatório efetivamente constante da decisão originária.

Da necessidade de preservação da autoridade da Direção de Prova e dos Comissários Desportivos

A autoridade das decisões proferidas durante uma competição constitui elemento essencial à própria existência do automobilismo organizado. O cumprimento das determinações de pista não pode depender da avaliação subjetiva do competidor quanto à justiça da sanção. A possibilidade de revisão posterior deve coexistir com a eficácia imediata das decisões regularmente comunicadas. O sistema de fiscalização perderia sua funcionalidade caso cada piloto pudesse escolher quais determinações cumpriria.

A segurança exige unidade de comando, previsibilidade e observância dos procedimentos regulamentares. Isso não significa conferir poderes ilimitados aos Comissários. Suas decisões permanecem sujeitas aos limites da competência, da legalidade e das garantias processuais aplicáveis. Entretanto, o controle da legalidade não pode ser confundido com a substituição sistemática das avaliações técnicas de pista por interpretações alternativas, especialmente quando não demonstrado erro relevante que justifique a reforma.

No presente caso, a decisão da Comissão Disciplinar afastou a sanção originária mediante interpretação probatória que não elimina suficientemente os fundamentos da responsabilidade atribuída ao veículo #97. A restauração da penalidade preserva a autoridade regulamentar dos Comissários e reafirma a necessidade de observância das decisões de pista, sem afastar a possibilidade de controle jurídico nas hipóteses efetivamente admitidas.

Da proteção à igualdade competitiva e à regularidade do campeonato

A decisão acerca da exclusão do veículo #97 não produz efeitos exclusivamente individuais. A classificação de uma corrida influencia a atribuição de pontos, a posição dos competidores e, conforme as regras específicas do campeonato, a composição do grid da corrida subsequente. A alteração de uma penalidade pode repercutir sobre diversos participantes. Por essa razão, a revisão das decisões de pista deve ser conduzida com especial rigor jurídico e probatório.

A igualdade competitiva exige que todos os pilotos estejam submetidos às mesmas regras de segurança e disciplina. Não seria compatível com esse princípio permitir que a eficácia de uma exclusão dependesse da estratégia recursal adotada pelo competidor. A restauração da penalidade originária, quando juridicamente justificada, preserva a coerência da aplicação das normas e impede que a desconstituição de uma sanção produza vantagens desportivas indevidas.

A proteção à regularidade do campeonato recomenda que os resultados oficiais reflitam as penalidades validamente impostas e os efeitos previstos nos regulamentos aplicáveis.

DISPOSITIVO — VOTO NO PROCESSO Nº 22/2026-STJD

Ante o exposto, CONHEÇO DO RECURSO VOLUNTÁRIO INTERPOSTO PELA DOUTA PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO e, no mérito, VOTO POR DAR-LHE INTEGRAL PROVIMENTO, para:

I — REFORMAR INTEGRALMENTE a decisão proferida pela Comissão Disciplinar no processo originário nº 23/2026-CD, que havia afastado a penalidade aplicada ao piloto Jeferson Luiz Zilli Giassi Tho.

II — RESTABELECER E MANTER, EM SUA INTEGRALIDADE, A PENALIDADE DE EXCLUSÃO da Corrida 1 da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup Brasil 2026, aplicada pelos Comissários Desportivos ao veículo #97.

III — RECONHECER A RESPONSABILIDADE DESPORTIVA DO PILOTO DO VEÍCULO #97, Jeferson Luiz Zilli Giassi Tho, pelo incidente de pista envolvendo os veículos #70 e #07, nos limites da imputação originária.

IV — RECONHECER A EFICÁCIA DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DO CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO, especialmente seus artigos 139 e 160, inciso III, quanto à disciplina da exclusão e às restrições regulamentares de recorribilidade, observados os limites do controle de legalidade.

V — DETERMINAR O RESTABELECIMENTO DOS EFEITOS DESPORTIVOS DA EXCLUSÃO, inclusive quanto à classificação da Corrida 1 e à pontuação dela decorrente, na forma dos regulamentos aplicáveis.

VI — DETERMINAR A COMUNICAÇÃO À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO E À ORGANIZAÇÃO DO CAMPEONATO, para as providências necessárias ao cumprimento da decisão, após sua regular publicação e observados os efeitos processuais cabíveis.

VII — RESSALVAR que o presente julgamento não constitui imputação disciplinar autônoma aos pilotos dos veículos #70 e #07, limitando-se ao objeto recursal e à responsabilidade atribuída ao piloto #97 pela decisão originária.

É como voto.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2026.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA.
Auditor Relator – STJD.