STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Tribunal Pleno

PROCESSO 019/2026 – Tribunal Pleno – Recurso Voluntário
(Proc. Originário 24/2026-CD-Recurso)

E M E N T A

SAÍDA DE PISTA. RETORNO. DEVER DE CAUTELA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO PILOTO RETORNANTE. CDA, ARTIGO 120, I.

I – A saída de pista exige do piloto o dever de cautela em sua manobra de retorno, de modo a se evitar qualquer incidente.

II – Em caso de retorno à pista, havendo colisão do carro do piloto retornante com outro veículo que se encontrava dentro da pista, a responsabilidade presume-se em desfavor daquele, independentemente da aferição de sua culpa no acidente, posto tratar-se de responsabilidade objetiva, na necessária e inafastável conduta em se preservar a segurança da competição.

III – Recurso improvido. Infração configurada. Sanção mantida.

VOTO DIVERGENTE - VENCIDO

O Sr. Auditor ALEXANDRE VIDIGAL:

Inicialmente, registro concordar com o i. Relator quando afirma que a presunção de veracidade dos Comissários Desportivas é relativa, na forma do artigo 58 do CBJD, podendo ser desconstituída por prova em contrário. Demais disso, tal presunção firma-se com relação à ocorrência do fato e não quanto à sua mensuração, avaliação ou definição em um juízo de valoração para identificar sua consequência jurídica.

No mérito, como aferição imprescindível para a configuração ou não de infração cometida pelo piloto do carro #118 impõe-se saber se saiu ou não de pista

e, se por ocasião de seu retorno, essa sua atitude foi determinante para o acidente ocorrido, tal seja, a colisão com o carro #17.

Sobre isso, resta inconteste dos autos, pelas imagens da corrida, especificamente a partir dos minutos 24:00 e 26:00, e até mesmo pela ausência de alegações em contrário pelo próprio Recorrente, que o carro #118, do piloto MATHEUS COMPARATTO, ora Recorrente, realmente excedeu os limites de demarcação/extremidade da pista, logo após a largada, ao contornar a primeira curva, e nisso passando a encontrar-se na situação considerada como "*fora de pista*", conforme descrito pelo artigo 120, I, b, do CDA.

Nessa específica condição de encontrar-se "*fora da pista*" era exigido do piloto do carro #118, ora Recorrente, cautela redobrada, pois seu retorno comportaria "*ser feito apenas quando [fosse] seguro"*, e cabendo aos "*Comissários Desportivos julgarem todas as saídas de pista considerando ... os riscos pertinentes*" conforme expressa dicção do item d, inciso I, do artigo 120, do CDA.

Em uma prova de velocidade, com a permanente disputa de posições, seguramente a caracterização de maior configuração de riscos é aquela que decorre da possibilidade da colisão entre os veículos, sendo imperativo aos pilotos agirem para evitar tal ocorrência. Isso considerado, nos casos em que a colisão resulta de um retorno à pista, é de se admitir que a cautela exigida quanto a um retorno "seguro", isto é, O DEVER DE CAUTELA, não foi observado, e disso impondo-se reconhecer a correspondente responsabilização do causador do acidente.

Cabe acentuar que, mesmo tendo sido a colisão resultante do contato entre a dianteira esquerda do carro #17 com a traseira direita do carro #118, que retornava à pista, é relevante notar que aquele carro #17 se encontrava em situação preferencial de ocupação do espaço, exatamente pelo fato de estar em condição normal de corrida, isto é, inteiramente na pista, não lhe sendo exigido devesse evitar o contato com outro carro vindo de fora da pista. Em outras palavras, o piloto que se encontra em situação de anormalidade não pode exigir conduta diversa de quem está em condição de normalidade na prova.

E um outro componente a reforçar a configuração da infração cometida, e ainda que considerado apenas como argumentação adicional, é o fato de que, no instante do contato entre os carros ##118 e 17, o carro do Recorrente ainda estava fora da pista, como se vê pelos momentos 24:02 a 24:04 do vídeo da prova.

Houvesse a constatação induvidosa de que no momento do contato entre os carros ##118 e 17 o carro do Recorrente já teria retornado inteiramente à pista, encontrando-se em condição normal e regular de corrida, com seu espaço ocupado dentro da pista e seguindo o fluxo regular de corrida, seguramente poder-se-ia cogitar hipótese diversa de configuração jurídica do caso, como as que definam e disciplinam as regras do "espaço conquistado", na forma do inciso III do

artigo 120 do CDA. Mas tal hipótese, efetivamente, não se amolda ao caso concreto, pois, como visto, os fatos são outro.

Em situações como a dos autos, e do quanto se extrai das disposições do artigo 120, I, letras "a" a "d", entendo que nos casos de colisão seja até mesmo possível se admitir a responsabilidade objetiva do piloto que retorna à pista, responsabilidade esta que somente comportaria ser afastada por motivo alheio e não desejado à sua vontade, como, por exemplo, a resultante de uma ação de terceiro, e consoante disposto na norma, a teor da parte final da letra "a", inciso I, do artigo 120, do CDA. Essa circunstância de ter havido um motivo justificado para o carro #118 sair de pista não foi, porém, verificada no caso concreto, aliás, nem ao menos considerada pela própria defesa, situação a desautorizar até mesmo o benefício de dúvida da letra "e", do mesmo inciso I, artigo 120, na medida em que a saída e o retorno à pista deram-se por ações deliberadas do Recorrente.

E cabe advertir, também, que a regra a definir a específica circunstância de que nas largadas e relargadas os carros ainda estão em "*assentamento de posições*", como consta letra "c", inciso III, do artigo 120, do CDA, não é suficiente para prevalecer ao DEVER DE CAUTELA a se evitar riscos de acidente, como disposto no inciso I, desse artigo 120, e que deve ser considerado como regra prioritária para qualquer situação e momento da corrida. Ou seja, o inciso I, por se tratar de regra de segurança, se sobrepõe ao inciso III, do artigo 120.

Por fim, não me impressiona o alegado histórico de acidentes já envolvendo o piloto MARCOS REGADA, do carro #17. Conquanto os alegados comportamentos associados a infrações pretéritas possam impactar nos antecedentes, e isso exclusivamente para fins de valoração e definição da dosimetria, como nos ensina a ciência jurídica e até mesmo está assim comtemplado pelo CBJD, em seu artigo 178, tal aspecto, por outro lado, não pode, sob qualquer hipótese, ser considerado para fins de se definir a responsabilização do agente quanto à infração perseguida, na medida em que a culpabilidade dá-se pela análise do fato específico e circunstâncias que o integram.

Neste contexto e, como dito inicialmente, mesmo que atento à presunção de veracidade relativa dos Comissários Desportivos, na forma do artigo 58, do CBJD, entendo que no caso concreto não logrou o Recorrente infirmar a conclusão infracional quanto à definição do fato a que chegaram os Comissários Desportivos.

Pelo exposto, com a devida vênia do voto do i. Relator, NEGO PROVIMENTO AO RECURSO para confirmar a decisão da Comissão Disciplinar.

É COMO VOTO.

Brasília, 06 de outubro de 2026.

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA:24410713191

Assinado de forma digital por ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA:24410713191
Dados: 2026.10.07 13:30:52 -03'00'

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA
Auditor-Relator/Tribunal Pleno

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 19/2026 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

RECORRENTE: MATHEUS DE BARROS COMPARATTO

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE CARRERA CUP – 2026 – PORTIMÃO – PORTUGAL

AUDITOR RELATOR: TICIANO FIGUEIREDO

EMENTA

I. A presunção de veracidade da súmula, relatório e as demais informações prestadas por membros de equipe de arbitragem ou representantes da entidade desportiva gozam de presunção relativa de veracidade, e pode ser afastada quando o acervo probatório constante nos autos evidencia premissa fática equivocada na apuração do incidente na pista. II. A análise fática-probatória constantes nos autos afasta a alegação de imprudência do piloto ao retornar à pista, visto que se verifica procedimento comum, usual e legítimo em disputas de velocidade. III. Conforme assenta o art. 120, III, alínea "c" do Código Desportivo de Automobilismo (CDA), logo após as largadas e relargadas, nos primeiros momentos e nas primeiras curvas da prova, deve-se considerar que os veículos estão em "assentamento de posições", situação verificada *in casu.* IV. Recurso Voluntário a que se dá provimento.

Vistos, relatados e discutidos estes autos, sob a Relatoria do Dr. Ticiano Figueiredo, acordam os Auditores do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, em conformidade com o Relatório e o Voto do Relator, por maioria, em dar provimento ao recurso.

Participaram do julgamento o Ilmo. Auditor Presidente do Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, Dr. Marcelo Coelho, o Auditor Vice-Presidente, Dr. Alexandre Vidigal, o Auditor Relator, Dr. Ticiano Figueiredo, e os demais Auditores, Dr. Alberto Pavie, Dr. Rafael Papini, Dr. Jeová da Silva, Dr. José Pinteiro da Costa Bisneto e Dr. Rômulo Palitot.

Rio de Janeiro, 8 de outubro de 2026.

Ticiano Figueiredo
Auditor

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto pelo piloto MATHEUS DE BARROS COMPARATTO, em face de decisão dos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup – 2026, realizada em Portimão/Portugal, que lhe impôs a perda de 10 (dez) posições no grid da etapa seguinte e o acréscimo de 2 (dois) pontos em sua Cédula Desportiva, em razão de incidente envolvendo o veículo #17.

Em suas razões recursais, o Recorrente **sustenta, em síntese, que não realizou manobra imprudente de retorno à pista, tendo sido atingido pelo veículo #17 na região traseira**, o que teria provocado a perda de controle e os demais incidentes subsequentes.

Aduz, ainda, que **o fato ocorreu logo após a largada, entre as curvas 1 e 2, em momento de "assentamento de posições"**, nos termos do art. 120, III, "c", do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, razão pela qual não seria aplicável a regra de "espaço conquistado".

Alega, por fim, **que o conjunto probatório, especialmente as imagens da prova e os registros fotográficos, afasta a responsabilidade que lhe foi atribuída pelos Comissários**, requerendo a reforma da decisão e o cancelamento das penalidades impostas.

A Comissão Disciplinar deste STJD, por decisão unânime, julgou improcedente o recurso, mantendo a decisão dos Comissários Desportivos.

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

a) Da reapreciação do acervo probatório e da presunção relativa de veracidade dos atos dos Comissários Desportivos

Como preconiza o art. 58 do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), os relatórios e decisões proferidos pelos Comissários Desportivos gozam de presunção *juris tantum* (relativa) de veracidade. Veja-se:

> *"Art. 58. A súmula, o relatório e as demais informações prestadas pelos membros da equipe de arbitragem, bem como as informações prestadas pelos representantes da entidade desportiva, ou por quem lhes faça as vezes,* ***gozarão da presunção relativa de veracidade****."*

Contudo, nota-se que o § 1º do dispositivo supracitado consigna que **tal presunção não constitui verdade absoluta** e pode ser afastada, portanto, quando o acervo probatório constante nos autos, notadamente as provas audiovisuais e fotográficas, evidencia premissa fática equivocada na apuração do incidente na pista.

Nesse contexto, a mera invocação, pela Procuradoria, da presunção de veracidade e legitimidade dos relatos dos comissários não é suficiente para conferir caráter absoluto às conclusões deles extraídas, sobretudo quando confrontadas com elementos probatórios objetivos que apontam em sentido diverso.

A presunção prevista no art. 58 do CBJD deve, portanto, ser analisada em conjunto com as demais provas produzidas nos autos, não podendo prevalecer automaticamente diante de elementos concretos que infirmem a narrativa consignada no relatório.

Ademais, compulsando a Decisão n.º 06, proferida pelos Comissários Desportivos, sustentou-se que o recorrente (carro #118) teria executado uma manobra imprudente de retorno à pista, colidindo com o veículo #17.

Ocorre que, analisando minuciosamente as imagens da transmissão oficial, das câmeras *onboard*, bem como dos registros fotográficos das avarias do carro #118, revela-se uma dinâmica diversa daquela consignada na decisão e no acórdão recorridos. É o que se expõe a seguir:

b) Da dinâmica do acidente: ausência de manobra imprudente de retorno e comprovação de impacto no eixo traseiro do veículo do recorrente

Ao contrário do quanto assentado pela Comissão Disciplinar e sustentado pela Douta Procuradoria, não se verifica, na conduta do piloto Matheus de Barros Comparatto, qualquer tentativa afoita ou frustrada de reinserção no traçado da pista.

Os elementos probatórios produzidos nos autos demonstram, em sentido diverso, que o Recorrente mantinha trajetória regular e compatível com a dinâmica da curva, buscando sua tangência pelo lado externo, **procedimento usual e legítimo em disputas de velocidade**.

No momento do acidente, ocorrido entre as curvas 1 e 2 do Circuito de Portimão, o veículo do Recorrente já se encontrava à frente e devidamente posicionado para a tomada da curva. As imagens evidenciam, ainda, que o veículo #17 atingiu o eixo traseiro direito/lateral traseira do veículo #118.

Foi justamente o impacto sofrido na região traseira que desestabilizou o veículo do Recorrente, provocando seu giro e, na sequência, a colisão com os demais competidores, circunstância que culminou em seu abandono forçado da prova.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Importante destacar que essa conclusão não decorre da análise isolada de frames ou fotografias incapazes, por si sós, de retratar integralmente a dinâmica do incidente. **Ao contrário, a reconstrução dos fatos considerou a sequência completa dos acontecimentos**, desde a largada e a passagem pela primeira curva até o momento do acidente, a partir da reprise da transmissão oficial da corrida, das imagens das câmeras *onboard* e, ainda, das fotografias acostadas aos autos.

Dessa forma, **não se sustenta a premissa de que o Recorrente teria agido com imprudência ao retornar ao traçado**. A dinâmica efetivamente retratada pelas provas demonstra que não foi o Recorrente quem deu causa ao toque, ao contrário, seu veículo foi atingido na região do eixo traseiro enquanto realizava trajetória compatível com a tomada da curva, circunstância que ocasionou sua perda de estabilidade e desencadeou os eventos subsequentes.

c) Da incidência das normas de assentamento de posição

O caso em análise deve ser examinado sob a égide do arcabouço normativo que rege os momentos iniciais de uma prova automobilística. Nesse sentido, o art. 120, Inciso III, alínea "c", do Código Desportivo do Automobilismo (CDA) estabelece que, logo após as largadas e nas primeiras curvas da prova, os veículos encontram-se em situação de "assentamento de posição". *In verbis*:

> *"Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue, exceto no kart, cujo procedimento específico será descrito no Regulamento Nacional de Kart 2026 – RNK.*
> *III – Espaço conquistado*
> *c) Logo após as largadas e relargadas, nos primeiros momentos e nas primeiras curvas da prova,* ***deve-se considerar que os veículos estão em "assentamento de posições", portanto não tem como se observar o "espaço conquistado****".*

Ora, é justamente o cenário fático *in casu*, visto que o acidente ocorreu entre as curvas 1 e 2 do circuito, em momento imediatamente após a largada, **quando os competidores ainda se encontravam em processo de definição e assentamento de suas respectivas posições na pista**.

Mesmo na remota hipótese em que se considerasse que o recorrente deu causa ao acidente, esse se deu, justamente, em momento de assentamento de posições, no qual, inclusive, restou incontroverso que **o piloto Recorrente estava mais de meio carro à frente do veículo #17**.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Nesse contexto, também não se sustenta a imputação de violação ao dever de segurança previsto no art. 120, inciso I, alínea "d", do CDA. A perda de controle do veículo do Recorrente não decorreu de uma manobra deliberadamente arriscada ou de uma tentativa indevida de reinserção no traçado, **mas do impacto sofrido na região traseira do veículo**, que provocou sua desestabilização e desencadeou os eventos subsequentes.

Assim, seja pela dinâmica efetivamente demonstrada pelo conjunto probatório, seja pela disciplina específica estabelecida pelo art. 120, III, "c", do CDA para os momentos de "assentamento de posições", não se verifica conduta imputável ao Recorrente que justifique a penalidade aplicada. Impõe-se, portanto, a reforma do acórdão recorrido.

Conclusão e Dispositivo

Pelo exposto, reiterando o entendimento já firmado por ocasião da apreciação do pedido liminar, voto no sentido de **CONHECER** do Recurso Voluntário e, no mérito, **DAR-LHE PROVIMENTO** para:

> 1. Reformar integralmente o Acórdão recorrido proferido pela Comissão Disciplinar no Processo Originário n.º 24/2026.
>
> 2. Anular a Decisão n.º 06 dos Comissários Desportivos, absolvendo o piloto Matheus de Barros Comparatto (#118) de qualquer responsabilidade disciplinar pelo acidente.
>
> 3. Cancelar as penalidades de perda de 10 (dez) posições no grid de largada da etapa seguinte e de acréscimo de 2 (dois) pontos em sua Cédula Desportiva.

É como voto.

Rio de Janeiro/RJ, 8 de outubro de 2026.

Ticiano Figueiredo
Auditor

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

VOTO DIVERGENTE

O Sr. Auditor ALEXANDRE VIDIGAL:

Inicialmente, registro concordar com o i. Relator quando afirma que a presunção de veracidade dos Comissários Desportivas é relativa, na forma do artigo 58 do CBJD, podendo ser desconstituída por prova em contrário. Demais disso, tal presunção firma-se com relação à ocorrência do fato e não quanto à sua mensuração, avaliação ou definição em um juízo de valoração para identificar sua consequência jurídica.

No mérito, como aferição imprescindível para a configuração ou não de infração cometida pelo piloto do carro #118 impõe-se saber se saiu ou não de pista e, se por ocasião de seu retorno, essa sua atitude foi determinante para o acidente ocorrido, tal seja, a colisão com o carro #17.

Sobre isso, resta inconteste dos autos, pelas imagens da corrida, especificamente a partir dos minutos 24:00 e 26:00, e até mesmo pela ausência de alegações em contrário pelo próprio Recorrente, que o carro #118, do piloto MATHEUS COMPARATTO, ora Recorrente, realmente excedeu os limites de demarcação/extremidade da pista, logo após a largada, ao contornar a primeira curva, e nisso passando a encontrar-se na situação considerada como "fora de pista", conforme descrito pelo artigo 120, I, b, do CDA.

Nessa específica condição de encontrar-se *"fora da pista"* era exigido do piloto do carro #118, ora Recorrente, cautela redobrada, pois seu retorno comportaria "ser feito apenas quando [fosse] seguro", e cabendo aos "Comissários Desportivos julgarem todas as saídas de pista considerando ... os riscos pertinentes" conforme expressa dicção do item d, inciso I, do artigo 120, do CDA.

Em uma prova de velocidade, com a permanente disputa de posições, seguramente a caracterização de maior configuração de riscos é aquela que decorre da possibilidade da colisão entre os veículos, sendo imperativo aos pilotos agirem para evitar tal ocorrência. Isso considerado, nos casos em que a colisão resulta de um retorno à pista, é de se admitir que a cautela exigida quanto a um retorno "seguro", isto é, O DEVER DE CAUTELA, não foi observado, e disso impondo-se reconhecer a correspondente responsabilização do causador do acidente.

Cabe acentuar que, mesmo tendo sido a colisão resultante do contato entre a dianteira esquerda do carro #17 com a traseira direita do carro #118, que retornava à pista, é relevante notar que aquele carro #17 se encontrava em situação preferencial de ocupação do espaço, exatamente pelo fato de estar em condição normal de corrida, isto é, inteiramente na pista, não lhe sendo exigido devesse evitar o contato com outro carro vindo de fora da pista. Em outras palavras, o piloto que se encontra em

situação de anormalidade não pode exigir conduta diversa de quem está em condição de normalidade na prova.

E um outro componente a reforçar a configuração da infração cometida, e ainda que considerado apenas como argumentação adicional, é o fato de que, no instante do contato entre os carros ##118 e 17, o carro do Recorrente ainda estava fora da pista, como se vê pelos momentos 24:02 a 24:04 do vídeo da prova.

Houvesse a constatação induvidosa de que no momento do contato entre os carros ##118 e 17 o carro do Recorrente já teria retornado inteiramente à pista, encontrando-se em condição normal e regular de corrida, com seu espaço ocupado dentro da pista e seguindo o fluxo regular de corrida, seguramente poderse-ia cogitar hipótese diversa de configuração jurídica do caso, como as que definam e disciplinam as regras do "espaço conquistado", na forma do inciso III do artigo 120 do CDA. Mas tal hipótese, efetivamente, não se amolda ao caso concreto, pois, como visto, os fatos são outro.

Em situações como a dos autos, e do quanto se extrai das disposições do artigo 120, I, letras "a" a "d", entendo que nos casos de colisão seja até mesmo possível se admitir a responsabilidade objetiva do piloto que retorna à pista, responsabilidade esta que somente comportaria ser afastada por motivo alheio e não desejado à sua vontade, como, por exemplo, a resultante de uma ação de terceiro, e consoante disposto na norma, a teor da parte final da letra "a", inciso I, do artigo 120, do CDA. Essa circunstância de ter havido um motivo justificado para o carro #118 sair de pista não foi, porém, verificada no caso concreto, aliás, nem ao menos considerada pela própria defesa, situação a desautorizar até mesmo o benefício de dúvida da letra "e", do mesmo inciso I, artigo 120, na medida em que a saída e o retorno à pista deram-se por ações deliberadas do Recorrente.

E cabe advertir, também, que a regra a definir a específica circunstância de que nas largadas e relargadas os carros ainda estão em "assentamento de posições", como consta letra "c", inciso III, do artigo 120, do CDA, não é suficiente para prevalecer ao DEVER DE CAUTELA a se evitar riscos de acidente, como disposto no inciso I, desse artigo 120, e que deve ser considerado como regra prioritária para qualquer situação e momento da corrida. Ou seja, o inciso I, por se tratar de regra de segurança, se sobrepõe ao inciso III, do artigo 120.

Por fim, não me impressiona o alegado histórico de acidentes já envolvendo o piloto MARCOS REGADA, do carro #17. Conquanto os alegados comportamentos associados a infrações pretéritas possam impactar nos antecedentes, e isso exclusivamente para fins de valoração e definição da dosimetria, como nos ensina a ciência jurídica e até mesmo está assim comtemplado pelo CBJD, em seu artigo 178, tal aspecto, por outro lado, não pode, sob qualquer hipótese, ser considerado para fins de se definir a responsabilização do agente quanto à infração perseguida, na medida em que a culpabilidade dá-se pela análise do fato específico e circunstâncias que o integram.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Neste contexto e, como dito inicialmente, mesmo que atento à presunção de veracidade relativa dos Comissários Desportivos, na forma do artigo 58, do CBJD, entendo que no caso concreto não logrou o Recorrente infirmar a conclusão infracional quanto à definição do fato a que chegaram os Comissários Desportivos.

Pelo exposto, com a devida vênia do voto do i. Relator, NEGO PROVIMENTO AO RECURSO para confirmar a decisão da Comissão Disciplinar.

É COMO VOTO.

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA
AUDITOR