



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 02/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS ORIGINARIO Nº 04/2022 – CD - RECURSO

**RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
DO AUTOMOBILISMO**

RECORRIDOS: CHRISTIAN HAHN

ACÓRDÃO

RECURSO DA PROCURADORIA CONTRA DECISÃO DA COMISSÃO DISCIPLINAR. REJEIÇÃO DE ARGUIÇÃO DE NULIDADE EM SEDE DE PRELIMINAR. RECONHECIMENTO DE INEXISTENCIA DE MANOBRA ANTIDESPORATIVA. TOQUE ANTECEDENTE DE ULTRAPASSAGEM. NÃO RECONHECIMENTO DE VANTAGEM INDEVIDA. INTERVEÇÃO DE TERCEIRO INTERESSADO. RECURSO DESPROVIDO. MANTIDA DECISÃO EM COMISSÃO DISCIPLINAR QUE ANULA PUNIÇÃO IMPOSTA POR COMISSARIOS DESPORTIVOS.

Por **MAIORIA ABSOLUTA DE VOTOS** acordam os Auditores do **Pleno do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo**, acompanhando o Relator na íntegra de seu voto, para **NEGAR INTEGRAL PROVIMENTO** ao Recurso interposto pela **Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro**, reconhecendo, em sede de decisão, inexistência de manobra antidesportiva em ultrapassagem realizada pelo carro numeral #26 sobre o carro de numeral #73, cujo toque entre os carros se deu por antecipação abrupta de frenagem do carro de numeral #73.

Rio de Janeiro, 14 de Julho de 2022.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR - RELATOR



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 02/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS ORIGINARIO Nº 04/2022 – CD - RECURSO

**RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
DO AUTOMOBILISMO**

RECORRIDOS: CHRISTIAN HAHN

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntario interposto pela **D. Procuradoria**, com finalidade de ver reformada a decisão proferida pela Comissão Disciplinar deste **Egrégio Superior Tribunal de Justiça Desportiva**, que anulou penalização aplicada pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Carrera Cup Brasil, realizada nos dias 22, 23, e 24 de abril de 2022 – Velocittá – SP, em face do acordo proferido em **Comissão Disciplinar** deste supramencionado Tribunal, que julgou procedente o recurso desportivo impetrado pelo piloto **CRISTIAN HAHN**, cujo mérito originou-se de punição de 5 (cinco) segundos somados ao tempo total de prova do ora recorrido.

A referida punição se deu em decorrência de uma disputa por posições entre os **carros #16, #73 e #26**, onde o **carro #26**, do ora **RECORRIDO** a supostamente abalroar o **carro #73** na curva zero do circuito, quando restavam 10 minutos para o final da corrida, de acordo com decisão de nº 02, Folhas 121 da Pasta de provas.

Após a finalização da prova, o piloto do **carro #73**, terceiro interessado no presente processo, realizou reclamação formal juntos aos Comissários Desportivos, ensejando, assim, a punição supracitada. Nos seguintes termos:

“Faltando por volta de 10 minutos para o final da corrida, o piloto do carro#26, bateu na traseira do meu carro na entrada da ultima curva, isso fez com que eu passasse da linha de traçado e se aproveitou do meu posicionamento por fora para realizar a ultrapassagem. ”

Ao intentar Recurso Desportivo em sede de Comissão Disciplinar do STJD, o outrora **RECORRENTE**, neste ato **RECORRIDO**, suscitou, preliminarmente, questão prejudicial de mérito, alegando nulidade da penalidade imposta, visto que, segundo ele, não houve comunicação formal da punição, tomando conhecimento do ocorrido através



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

dos membros de sua equipe, o que violaria preceitos Constitucionais e normas do Código de Processo Civil Brasileiro. Ainda, em sede de preliminar, o **RECORRIDO** alegou que a formalização da punição se encontrava em desacordo **artigo 168 do Código Desportivo do Automobilismo**, por não conter qualquer fundamentação.

Durante Julgamento em Comissão Disciplinar, superou-se a matéria aventada em sede de preliminar, não havendo acolhimento, visto que se comprovou a devida comunicação da penalidade imposta, bem como o cumprimento da formalidade indispensável ao ato de punir.

No mérito, o ora **RECORRIDO** assumiu o contato com o outro veículo, mas alegou que a suposta batida na traseira, foi na verdade um leve toque provocado pelo piloto do **carro #73**, que antecipou bruscamente o ponto de frenagem. Por sua vez, o Piloto do **carro #73**, terceiro interessado, alegou culpa exclusiva do ora **RECORRIDO**, por não estar atento aos carros que poderiam realizar a manobra de frenagem a sua frente.

Durante audiência em Comissão Disciplinar, apresentou-se provas áudio visuais, e oitiva de testemunhas, e após o voto do relator, a Ilustríssima Auditora, **Dra. Darlene Bello**, abriu divergência ao proferir seu voto.

O referido recurso em sede de Comissão Disciplinar foi provido, manifestando-se, a **PROCURADORIA**, ainda em audiência, a intenção de recuso a este pleno, sustentando a tese de “**reus confesso**”, alegando que o ora **RECORRIDO** confessou que seu veículo, **carro #26**, de fato, colidiu com o veículo imediatamente a frente, **carro #73**.

Por fim, em sede de contrarrazões e manifestação, tanto terceiro interessado, quanto o ora **RECORRIDO**, ratificaram o já alegado em suas manifestações anteriores, atribuindo, ambas as partes, culpa do adversário.

É o relatório.

Rio de Janeiro, 14 de julho de 2022.

JEOVA RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 02/2022 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO

PROCESSOS ORIGINARIO Nº 04/2022 – CD - RECURSO

**RECORRENTE: PROCURADORIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA
DO AUTOMOBILISMO**

RECORRIDOS: CHRISTIAN HAHN

VOTO

O presente processo paira sobre uma dinâmica de pista, complexa, cuja análise ultrapassa as barreiras formais e frias do regramento jurídico, devendo os julgadores, obrigatoriamente, buscar a interpretação do posicionamento dos pilotos; traçado; entrada e saída de curva; e evolução de reta, identificando – se o nexos causal, a causa, a consequência, e por fim, a possível intenção dos pilotos envolvidos, visto que o movimento executado no incidente, não dispõe de interpretação normativa, sendo um conjunto de fatores que serão desmiuçados abaixo.

A grosso modo, tem-se uma visão geral de provas de automobilismo, o entendimento de que o objetivo principal do piloto é a ultrapassagem a qualquer custo, porém, ao se realizar uma análise mais aprofundada de uma corrida, percebe-se que a máxima “**a qualquer custo**”, não se mostra literal, vez que em regra, a preparação para ultrapassagem em um ponto específico da pista, se dá em momentos anteriores, podendo o piloto abandonar uma possível tentativa já em curso, para melhor se posicionar e buscar a aderência e posicionamento ideal para a manobra.

Fazendo uma rápida analogia adaptada ao caso concreto, e com o objetivo de ilustrar os fatos apresentados, rememoremos o primeiro Grande Prêmio da Formula 1 do ano de 2022, realizado no autódromo do Bahrein, que protagonizou uma disputa incomum em entre os pilotos das escuderias Ferrari e Redbull, onde ambos os pilotos, em disputas lado a lado, próximos da linha do DRS para abertura de asa móvel, tentavam antecipar o ponto de frenagem, com o objetivo de estar melhor posicionado, atrás de seu concorrente na saída de curva, podendo assim tracionar melhor e abrir a asa móvel, facilitando a ultrapassagem na reta.

No caso concreto, obviamente não se trata de abertura de asa móvel, mais sim, de melhor posicionamento em pista. A ilustração acima vem nos mostrar que antecipar uma frenagem para melhor se posicionar em pista, é uma manobra possível e corriqueiramente executada por pilotos de diversas categorias do automobilismo, onde busca-



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

se a parte emborrachada do traçado para melhor tracionar, e executar uma possível ultrapassagem no final da reta subsequente.

Superada a parte introdutória do presente voto, passamos à análise do caso:

A dinâmica apresentada nos fatos ocorridos, não se amoldam ao disposto do **artigo 120 do Código desportivo Brasileiro**, que versa sobre a matéria de ultrapassagens, por caracterizar-se pelo quase que imperceptível movimento supostamente intencional dos veículos na disputa em litígio, tornando-se um julgamento meramente de comportamento em pista, esgotando a lacuna subjetiva exposta.

Os vídeos acostados aos autos, em específico o vídeo da transmissão de TV, demonstram a disputa pelo **3º lugar no grid** entre os **carros #16; #73; e #26**, seguindo em pista nestas posições, respectivamente, restando aproximadamente **10 minutos** para a finalização da corrida.

O curto tempo de transmissão, recortado para análise, nos apresenta os três carros duas curvas que antecedem à reta dos boxes. Na primeira curva, o **carro #73**, que sofreu o suposto toque, posiciona-se pelo lado de dentro, sendo esta para a esquerda, e imediatamente após, já na curva que antecede a reta, para a direita, o **carro #73** posiciona-se ao lado do **carro #16**, em uma clara tentativa de ultrapassagem, mas ao perceber que se encontra do lado de fora da curva, vulgarmente denominado “**lado sujo**”, antecipa a frenagem, em uma tentativa de abortar a investida, e busca posicionar-se imediatamente atrás do **carro #16**, do lado de dentro da curva, que tem mais grip, com o claro intuito de sacrificar a manobra, e assim buscar tracionar melhor para iniciar a reta. Porém, ao realizar a frenagem, o **carro #26**, do ora recorrente, já ocupava o espaço desejado, não havendo outro resultado que não fosse o contato.

Salienta-se que este relator reconhece que de fato houve um leve toque entre os veículos em disputa, mas não vislumbra o nexó de causalidade entre o toque e a suposta vantagem auferida, vez que o nexó de causalidade se mostra através do vínculo fático que liga o efeito à causa, além da comprovação de que houve dano efetivo, motivado por ação voluntária, negligência, ou imprudência daquele que causou o dano, o que no caso em análise, não ocorreu.

Neste diapasão, o convencimento alcançado da análise dos autos processuais, é de que o suposto toque foi ocasionado pela antecipação da frenagem do **carro #73**, ora, terceiro interessado, que ao se ver mal posicionado em pista, tentou abortar a



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

manobra em curso, buscando o pedal dos freios para se encaixar ligeiramente atrás do **carro #16**, mas ao realizar o movimento, o **carro #26** já ocupava o espaço desejado, resultando no abalroamento em seu veículo.

Consubstanciando o alegado, temos o vídeo da câmera on board do **carro #26**, que mostra as luzes de freios sendo acionadas antecipadamente no **carro #73**, que em comparação ao **carro #16**, em posição perpendicular ao posicionamento do **carro #73**, não aciona as luzes de freios no mesmo ponto da pista, as acionando em momento posterior.

Ainda, extrai-se do depoimento do Sr. Jose Eduardo Akel, arrolado pelo terceiro interessado em audiência da Comissão disciplinar, pontos de extrema importância que ilustram o entendimento de que o **carro #73** provocou o toque acometido. Abaixo segue trechos e explicações do supracitado depoente:

“no caso em questão, o Enzo, ele tava disputando uma posição com o carro na frente, o carro nº 16, e o Cristian tava atrás dos dois carros, também disputando uma posição. Entao é natural ocorrer uma frenagem antecipada em sequencia, o Renan freiou, o Enzo freia uma pouco antes e o Cristian freia antes ainda do Enzo. Porque, por que senão ocorre o impacto.”

A afirmativa proferida em audiência da Comissão Disciplinar pela testemunha arrolada pelo terceiro interessado, resta eivada de inverdades, vez que o posicionamento em pista dos três veículos, naquele momento do impacto, não era em fila indiana, e sim com o **carro #73** pelo lado de fora da curva zero, e o **carro #16** em sua lateral pelo lado de dentro, não existindo frenagem em sequência, e sim uma frenagem abrupta do **carro #73**, e só após, para realizar a manobra da curva, o **carro #16** toca o pedal dos freios.

Ainda, segue outro trecho do depoimento da testemunha arrolada:

“Posso so fazer uma observação sobre a pista do Vetcity. É uma pista onde, um circuito onde existem muitos poucos pontos de ultrapassagem e ali é um ponto onde talvez eu tenha visto uma ultrapassagem, acho que o Luiz que acompanha mais provas do que eu até pode falar sobre se lá é um ponto comum de ultrapassagem lá, não é um ponto de ultrapassagem, entendeu. Então, é ponto de preparação na realidade, a gente conversa muito com os pilotos, pra preparar na curva zero, pra ultrapassar no final da reta, na reta subsequente a esta curva, nunca



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ultrapassar nesta curva, entendeu, então, ali não seria um ponto onde você coloca pra ultrapassar, basicamente é isso que eu enxergo pelos gráficos e fazendo uma análise técnica do ocorrido.

(...)

Sim, é sabido que não é um ponto de ultrapassagem, no Velocitá, ainda mais envolvendo carros equipotentes e similares como é o Porsche Cup. Voce so ultrapassar um ali se ele tiver algum problema, ou se perder a freada, ou se ele errar.”

Por fim, realizando uma detida análise do depoimento exposto, tem-se que a afirmação de que a curva em questão é um local de preparação para se ultrapassar no final da reta subsequente, e que só se ultrapassa naquele local se o piloto a ser ultrapassado estiver com algum problema, ou cometer um erro, conclui-se que de fato o piloto do **carro #73** encontrava-se em um posicionamento que lhe prejudicaria para a entrada de reta, tentou realizar uma manobra para posicionar seu carro do lado de dentro da curva, antecipou a frenagem de seu veículo de forma abrupta, causando a colisão em litígio.

DISPOSITIVO

Desta feita, diante do posicionamento de pista, antes mesmo do toque, já desvantajoso para o **carro #73**; do acionamento prematuro dos pedais de freios pelo piloto do referido carro, demonstrando uma mudança de estratégia para tentar se reposicionar atrás do **carro #16**, ao perceber que permanecendo pelo lado de fora, poderia não tracionar melhor para saída de curva; da narrativa da testemunha arrolada pelo terceiro interessado que afirma que a curva em questão é uma preparação para o início de reta com possível ultrapassagem ao final dela, **NEGO PROVIMENTO** ao recurso aviado pela D. Procuradoria, vez que não verificada infração do piloto do **carro #26**, e sim uma antecipação de frenagem do **carro #73**.

É como voto.

Rio de Janeiro, 14 de julho de 2022.

JEOVÁ RODRIGUES DA SILVA
AUDITOR DO STJD DO AUTOMOBILISMO
(RELATOR)