



Processo nº: 10/2026 - CD – Recurso

Recorrente: Dilson Paulo de Oliveira Peres Junior

Recorridos: Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil – 2026 – Velocittá/SP

VOTO

I – RELATÓRIO

Dilson Paulo de Oliveira Peres Junior (#91) interpôs recurso desportivo em face das decisões nº 04 e 05 proferidas pelos Comissários Desportivos da 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil 2026 – Velocitt/SP que aplicaram, cada qual, a punição de acréscimo de vinte segundos ao seu tempo, totalizando quarenta segundos, que o levaram da primeira à décima segunda colocação.

Para tanto, teriam os Comissários Desportivos fundamentado os atos decisórios em dois episódios distintos, primeiro, atribuindo culpa ao Recorrente por um toque havido com o piloto #58 durante tentativa de ultrapassagem; segundo, por uma outra tentativa de ultrapassagem em relação ao piloto #16 que teria ocorrido irregularmente sob o regime do *safety car*.

De início, o Recorrente suscita preliminar de violação aos princípios da ampla defesa e contraditório, previstos na Constituição Federal e no art. 2º do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), porquanto não teria sido ouvido pelos Comissários Desportivos previamente à aplicação das penalidades.



Ato contínuo, teria havido violação aos arts. 83.1, inciso III, e 154, do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), que impõe a oitiva dos pilotos envolvidos previamente à aplicação das penalidades.

No mérito, aduz a inexistência de tentativa tardia de ultrapassagem do piloto #58, tendo o incidente se desenvolvido em contexto típico de disputa por posição, no qual o Recorrente teria adotado conduta plenamente compatível com a prática desportiva, conquistando tempestivamente o espaço disputado, na forma do art. 120, inciso II, do CDA, e freando quando percebera a reaproximação indevida do concorrente.

Ainda no mérito, o Recorrente afirma a ausência de ultrapassagem em regime de *safety car*, sendo a manobra iniciada antes da sua configuração, especialmente por considerar que *“no automobilismo, a validade e obrigatoriedade das sinalizações dependem de sua efetiva exibição e ciência pelo piloto, não sendo possível atribuir efeitos retroativos a comandos que ainda não haviam sido devidamente sinalizados no trecho da pista em que se encontrava o competidor”* (art. 108 do CDA) e que a ultrapassagem já teria sido iniciada e estaria em estágio avançado quando sobreveio a sinalização de bandeira amarela.

Por fim, alega ter sofrido prejuízo decorrente de erro na largada em relação ao posicionamento do piloto #23, tendo os Comissários Desportivos ignorado a circunstância de que *“o Recorrente foi penalizado por fatos ocorridos ao longo da prova, sem que se leve em conta que sua performance já havia sido previamente comprometida por erro alheio à sua conduta”*.



Entendendo ausentes os requisitos autorizadores, este relator indeferiu o pedido de efeito suspensivo ao recurso (fl. 54).

A Procuradoria do STJD, em parecer, opinou pelo conhecimento e desprovimento do recurso, entendendo, em síntese, que o procedimento de apuração das infrações e aplicação das penalidades ocorreu de forma regular.

No mérito, mais especificamente quanto ao incidente com o veículo #58, o *parquet* entende que a responsabilidade pelo evento foi corretamente atribuída pelos Comissários ao Recorrente, que não conquistou o espaço de acordo com as normas do CDA.

Adiciona, quanto à segunda penalidade, que as câmeras *on board* do próprio veículo do Recorrente demonstram que o dispositivo de alerta quanto ao regime de *safety car* já estava acionado por ocasião da ultrapassagem, de modo que o piloto havia sido devidamente notificado da proibição de manobras assemelhadas na sua vigência.

É o relatório. Passo a decidir.

II – FUNDAMENTAÇÃO

De início, confirmo a o afastamento da tese de nulidade da decisão por ausência de contraditório prévio às decisões sancionatórias por parte dos Comissários Desportivos, já adiantado quando da decisão de indeferimento do efeito suspensivo.



Além de ser o *modus operandi* cotidiano das autoridades desportivas, tal fato se justifica à vista da necessidade de atuação célere para permitir o prosseguimento da competição, havendo o direito ao contraditório posterior, inclusive mediante recurso, como exercido *in casu* pela parte interessada. Adotar entendimento diverso – no sentido de que os Comissários não poderiam decidir sem contraditório prévio – implicaria reconhecer a impossibilidade de prolação de decisões ainda no curso da prova.

Sabe-se que a divulgação de um resultado preliminar aos pilotos imediatamente após a prova não impede o prosseguimento das investigações, que, por vezes, demandam mais tempo para serem finalizadas, como no caso da prova em questão, na qual houve diversos incidentes.

Ademais, o dispositivo citado nas razões recursais (art. 154 do CDA) trata do procedimento de reclamação desportiva, não sendo aplicável ao caso concreto. Por sua vez, o art. 83.1 do CDA trata da atuação de ofício dos Comissários Desportivos, mas apenas elenca o rol de elementos de convicção a serem empregados pelas autoridades competentes, merecendo transcrição a seguir:

83.1 - Aos Comissários Desportivos cabe julgar atos e fatos realizados ou atribuídos aos Pilotos, Equipes e Convidados,

Para o julgamento, os comissários desportivos se valerão de:

I – Provas;

II – Depoimentos dos oficiais de competição;

III – Depoimentos dos envolvidos;

IV – Perícias (relatórios dos comissários técnicos e pilotos consultores);



Posto isso, como de costume, frise-se que os Comissários Desportivos detêm o conhecimento técnico necessário às avaliações de sua competência e são as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, de modo que as suas constatações gozam de presunção de veracidade e legalidade.

Cinge-se a discussão meritória a dois eventos distintos, quais sejam, o toque do Recorrente com o carro #58 e a ultrapassagem alegadamente indevida por ter ocorrido no regime de *safety car*. Adiante-se, nesse contexto, que nenhuma das penalidades impostas ao Recorrente deve ser afastada.

No primeiro ponto controvertido, observa-se, a partir da análise da transmissão oficial da prova¹ (instante 01:37:55), que o Recorrente não conquistou legalmente o espaço disputado com o adversário durante a ultrapassagem, tendo realizado manobra arriscada que resultou no toque e conseqüente prejuízo suportado pelo piloto #58, justificando o sancionamento por parte dos Comissários Recorridos.

No mesmo sentido, entenderam os i. Comissários Desportivos, que fizeram constar da decisão o fundamento de que o piloto #91, “*na tentativa de fazer uma ultrapassagem de último momento, sem que houvesse como conquistar o espaço, acaba tocando a traseira do carro #58 fazendo-o rodar e perder posições*”.

Nesse espeque, a exibição da câmera *on board* entre os instantes 0:16 e 0:18, bem como a oitiva do Comissário Desportivo José Mario durante a sessão de julgamento, fortalecem as razões que constaram da própria decisão recorrida. Foi esclarecido que, com a aproximação da curva, o Recorrente aciona o freio por um instante, interrompe o processo de frenagem em seguida como forma de adquirir vantagem em relação ao adversário e somente então aciona novamente o pedal.

¹ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=v2EdXyJ0VBU>.



Com efeito, o art. 120, IV, do CDA veda a realização de mergulhos, manobras otimistas ou tardias, como se vê:

IV – Ultrapassagens em curvas. Para interpretação dos incidentes nas curvas, os Comissários Desportivos tomarão como referência o “traçado ideal” da mesma. Serão passíveis de penalização de acordo com a interpretação dos Comissários Desportivos:

- a) **Frenagem tardia, mergulho**, movimento lateral durante a frenagem.
- b) Manobra tardia ou otimista.
- c) Subesterço, sobresterço, travamento de rodas onde o piloto não esteja em pleno controle do veículo e que causem incidentes.

Noutro vértice, a segunda decisão agravada tampouco comporta reforma. Constatou-se da sua fundamentação fato relevante para o esclarecimento da controvérsia e que também foi ressaltado pela i. Procuradoria em seu parecer, isto é, o tempestivo acionamento do *safety light* no painel do veículo do Recorrente. Veja-se:



A esse respeito, os Comissários já haviam consignado que “*Foi verificado na onboard o safety light já ativo e o posto da curva 7 já com sinalização sendo mostrada*” (fl. 20).



Desse modo, não prospera a alegação de que o Recorrente não havia sido notificado da instauração do regime de *safety car* quando da segunda manobra de ultrapassagem, sendo dever do piloto acompanhar o *safety light*, especialmente em contextos de maior dificuldade para enxergar os postos de sinalização.

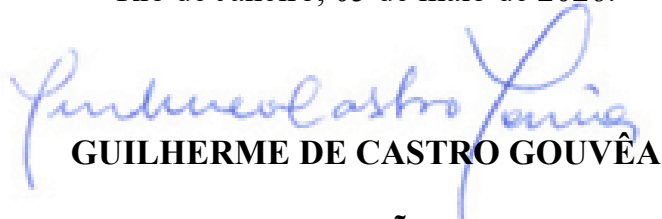
Por fim, o objeto recursal não engloba a apuração de outros fatos que possam ter prejudicado o Recorrente de alguma forma, vez que escapam aos limites das decisões recorridas. Ato contínuo, não cabe a esta instância revisora apresentar os documentos que levaram aos Comissários Desportivos a adotar a decisão de origem, conforme pleiteia o Recorrente no item “d” do rol de pedidos, sendo a instrução recursal realizada de modo autônomo durante a sessão de julgamento.

Sendo assim, por qualquer ângulo que se analise a questão, conclui-se pelo desprovimento do apelo.

III – DISPOSITIVO

Ante o exposto, voto pelo desprovimento do recurso desportivo interposto, mantendo-se integralmente a decisão impugnada.

Rio de Janeiro, 05 de maio de 2026.


GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

**AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO
AUTOMOBILISMO**