



Processo nº: 36/2025 – CD – Recurso

Recorrente: Thiago Vivacqua Correa de Oliveira

Recorridos: Comissários Desportivos da 5ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Carrera Cup 2025 – Circuito de Estoril, Portugal

VOTO

I – RELATÓRIO

Thiago Vivacqua Correa de Oliveira (#10) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 5ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Carrera Cup 2025 – Circuito de Estoril – Alcabideche, Portugal, que aplicou a punição de perda de 10 (dez) posições no grid de largada da primeira prova da próxima etapa de que o Recorrente participar. A conduta antidesportiva imputada foi de responsabilidade pelo toque havido entre os carros #72 e #70, o qual foi removido da prova.

O Recorrente afirma, em síntese, que já havia conquistado a posição disputada com a piloto Antonella Bassani (#72) na ocasião do primeiro toque, nos termos do art. 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), tendo sido levado ao incidente por movimento de Christian Han (#26), a quem alega não pretender atribuir formalmente qualquer responsabilidade disciplinar.

Assevera que, diante da manobra efetuada, era de Antonella Bassani o dever de recuo, o qual, não sendo exercido, ocasionou o primeiro toque, levando, posteriormente, à perda de controle do veículo que causou o segundo toque, desta vez com o piloto Lucas Salles (#70).



Por conseguinte, não haveria culpa *lato sensu* a atrair a sua responsabilidade desportiva, nos termos do art. 157, IV, do Código Brasileiro de Justiça Desportiva (CBJD), incidindo, ainda, a excludente de ilicitude da inexigibilidade de conduta diversa (art. 161 do CBJD), sendo a manobra obrigatória diante das circunstâncias do momento.

Finalmente, formula-se tese subsidiária de desproporcionalidade da sanção aplicada, sendo a perda de posições uma das penas mais graves do rol do art. 133 do CDA, pugnando pela sua substituição por qualquer uma das previstas nos incisos I a IV do referido dispositivo.

Por seu turno, a i. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a fundamentação da decisão guerreada, e argumentando não ter sido produzidos elementos comprobatórios suficientes para afastar a presunção de veracidade e de legalidade dos atos dos Comissários Desportivos, sob pena de substituição das referidas autoridades por este órgão julgador.

O *parquet* adiciona, ainda, que o movimento realizado pelo Recorrente foi brusco e ignorou a proximidade dos adversários, que deveria ser conhecida, ao contrário do que teriam feito outros concorrentes que, mesmo diante do encurtamento dos espaços, souberam atravessar o trecho sem quaisquer incidentes.

É o breve relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Em que pesem as razões deduzidas pelo Recorrente, não lhe assiste sorte em sua pretensão recursal.



Conforme a jurisprudência desta Corte frequentemente reitera, os atos decisórios dos Comissários Desportivos gozam de presunção de veracidade e legalidade, somente podendo ser reformados em caso de robusta produção probatória em sentido contrário, eis que são as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, detendo o conhecimento técnico necessário ao exercício de suas atribuições. Como bem asseverou a d. Procuradoria, atuação em sentido contrário, sem prova contundente, acarretaria prejuízo generalizado ao esporte, com a substituição da instância técnica e célere pela recursal judiciária.

No caso concreto, considerando o disposto no preâmbulo da própria decisão recorrida, é certo que os Comissários Recorridos realizaram ampla investigação do fato, inclusive com consulta às imagens das câmeras *on board* e do *Race Control*, além da oitiva do piloto sancionado, perfectibilizando o contraditório, como exigido pelo ordenamento jurídico-constitucional.

No contexto da largada *sub judice*, a apuração técnica dos Comissários Desportivos ganha especial relevo, dado que os veículos formavam um pelotão, guardando curtas distâncias entre si.

E, da análise da prova audiovisual produzida pelo Recorrente, assim como da prova oral produzida, este relator tende a referendar a compreensão exarada pelos Comissários Recorridos, atribuindo-lhe a responsabilidade pelo toque.

Como adiantado, é fato que, no momento dos toques, os carros formavam um grande bloco, por se tratar da largada, tendo a gravidade da situação escalado rapidamente. Todavia, justamente por esse motivo, isto é, por conta de a dupla colisão ter ocorrido logo após a largada, em que todos os veículos estão muito próximos entre si, ressalta-se o dever de prudência que faltou ao Recorrente nesse momento específico – do que se extrai, desde já, a modalidade de culpa (imprudência) pela qual se fundamenta a sua responsabilidade.



Através das imagens da corrida, é possível verificar que o piloto #10, ora Recorrente, deveria ter aguardado alguns instantes para realizar a tentativa de ultrapassagem em relação ao piloto #26, cujo movimento direcionado à parte interna da pista era razoavelmente previsível.

No entanto, possivelmente impelido pelo desejo de garantir uma boa colocação desde o início da prova, o Recorrente assumiu o risco da referida manobra, vindo, por consequência, a colidir com os carros #72 e #70.

Com efeito, é o artigo 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), que regula as manobras de ultrapassagem nas competições automobilísticas nacionais, com destaque para seus incisos V, X e XI, *in verbis*:

Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:

V – As curvas, bem como as zonas de entrada e saída delas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitada a largura mínima de um veículo entre ele e a linha branca lateral.

X – Em defesa de posição, quando um veículo tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção. O piloto que defende a posição poderá voltar para a tangência da curva, caso não possua nem um outro veículo na lateral.

XI – A mudança prevista no item anterior não poderá ocorrer na direção do veículo que tenta a ultrapassagem, quando este já tiver colocado o carro ou parte deste na sua lateral.



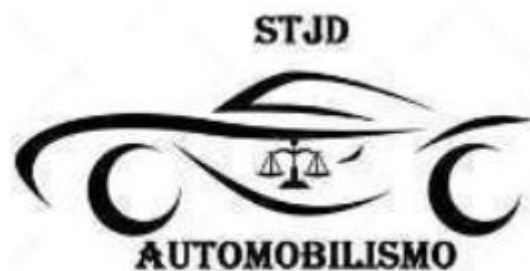
Em resumo, a análise do histórico fático, somada à interpretação dos dispositivos acima elencados revela que, tal como em diversas ocasiões trazidas a este Tribunal Desportivo, no momento da tentativa de ultrapassagem, o Recorrente ainda não havia conquistado a posição antes de ingressar na curva, e por isso mesmo não deveria ter realizado a manobra de forma incisiva naquele trecho.

Infelizmente, portanto, o risco assumido deu origem ao resultado lesivo que foi sancionado pelos i. Comissários Recorridos, qual seja, a remoção de um outro competidor da prova.

É nesse fator, em particular, que reside também o fundamento para a rejeição da tese subsidiária de desproporcionalidade da medida punitiva aplicada. Isso porque, malgrado haja penas mais brandas, como a de advertência, ora requerida subsidiariamente, fato é que as graves consequências do incidente justificam a pena de perda de posições no *grid* da próxima corrida a ser disputada.

Não houve, ademais, excesso por parte dos i. Comissários Desportivos, que evitaram penalidades ainda mais severas e potencialmente desproporcionais, que, apenas nessa hipótese, ensejariam a readequação equitativa pretendida nesta alçada.

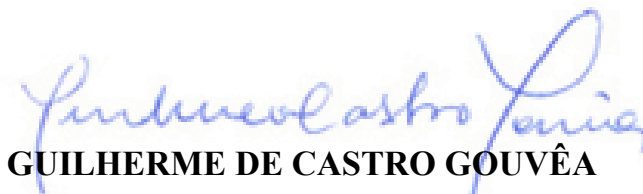
Sendo assim, entendo que o recurso deve ser desprovido, a fim de manter integralmente a decisão recorrida, com esteio no referendo da sua presunção de legalidade a partir das provas produzidas no curso do feito.



III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo acolhimento do parecer ministerial, com o desprovimento do recurso, mantendo-se integralmente a decisão recorrida.

Rio de Janeiro, 09 de outubro de 2025.


GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

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