STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Tribunal Pleno

PROCESSO 016/2026 – Tribunal Pleno – Recurso Voluntário
(Proc. Originário 22/2026-CD-Recurso
Relator: Auditor RAFAEL PAPINI
Relator para acórdão: Auditor ALEXANDRE VIDIGAL

EMENTA

SAFETY-CAR. REGIME DE NEUTRALIZAÇÃO DA COMPETIÇÃO. OBSTRUÇÃO DA PISTA OU SITUAÇÃO DE PERIGO. DEVER DE CAUTELA. ATENÇÃO REDOBRADA. COLISÃO DURANTE O REGIME DE SAFETY-CAR. FATO GRAVÍSSIMO. PENALIZAÇÃO. CDA, ARTIGOS 98, II, 138.3, I. e 178. IMPROVIMENTO DO RECURSO.

I – O Safety-car objetiva à *"neutralização da competição"* e devendo seu acionamento ocorrer em razão de "*uma obstrução parcial da pista"* ou em razão da "*existência de perigo tal que necessite de resgate, não suficientemente protegido pela bandeira amarela*".

II - O regime de corrida com o Safety-Car tem por foco a precaução na causa e não no resultado, isto é, objetiva evitar a ocorrência de qualquer incidente e não apenas o de minimizar suas consequências.

III – Trata-se, portanto, de regime de máxima atenção ao piloto, impondo-lhe o dever de cautela, por encontrar-se o curso da prova em uma condição de anormalidade.

IV – Em colisão na traseira durante as voltas com Safety-Car cabe reconhecer a infração como gravíssima, mostrando-se razoável e proporcional a aplicação da penalidade de acréscimo do tempo de 20 segundos.

V – Improvimento do recurso. Acórdão confirmado. Penalização mantida.

R E L A T Ó R I O

Em vista do Relatório já apresentado pelo i. Relator, Dr. Rafael Pappini, e nada tendo a acrescentar, adoto-o integralmente.

VOTO DIVERGENTE - VENCEDOR

O Sr. Auditor ALEXANDRE VIDIGAL:

Não obstante as bem lançadas razões e argumentos apresentados pelo i. Relator RAFAEL PAPINI em seu voto, com a devida vênia, ouso divergir parcialmente de sua conclusão do julgado.

Consoante dicção expressa do artigo 98, II, do CDA, o Safety-Car é "*utilizado para a neutralização da competição"* e devendo seu acionamento ocorrer em razão de "*uma obstrução parcial da pista"* ou em razão da "*existência de perigo tal que necessite de resgate, não suficientemente protegido pela bandeira amarela*".

Trata-se, portanto, de momento da prova em que os pilotos devem conduzir-se com a máxima atenção, evitando qualquer incidente, até mesmo porque é um momento de elevado stress para os trabalhos de condução da corrida, e nisso considerando-se que as equipes de resgate e médica podem vir a estar ocupadas em razão da própria ocorrência que tenha provocado a entrada do Safety-Car. Ou seja, é um estado de máxima atenção, precaução e alerta!

O regime do Safety-Car tem por foco a precaução na causa e não no resultado, isto é, objetiva evitar a ocorrência de qualquer incidente e não apenas o de minimizar as consequências de um incidente que possa vir a ocorrer.

Seu objetivo é evitar uma situação de risco e perigo, ante uma situação de anormalidade já existente e que justifica o próprio uso do Safety-Car. Para o alcance de sua efetiva dimensão preventiva e de precaução, não cabe cogitar-se, para se configurar infração, nas consequências de um incidente ocorrido durante o regime de Safety-Car. O que importa mesmo considerar é que referido incidente, em regime de Safety-Car, não poderia ocorrer.

Isso considerado, não se justifica que, para um piloto profissional, graduado, pela natural exigência de atenção e habilidades que se lhe impõe observar, muito acima do homem comum, possa admitir-se venha a cometer, durante o curso do regime de Safety-Car, um erro tão grave, como o da colisão dianteira de seu carro com a traseira do que segue imediatamente à sua frente.

E ainda que as consequências do incidente tenham sido minimizadas, e sem prejuízo ao carro e piloto atingidos, isso trata-se de constatação sem relevância pois a precaução exigida no regime de Safety-Car está em se evitar a causa de um acidente e não na possibilidade e capacidade em se remediá-lo.

Neste contexto, ao se punir o piloto causador da colisão com a gradação máxima de 20 segundos prevista nos artigos 138, IV e 138.3, I, do CDA (Adendo 3/2026), força convir que, pela gravidade do ocorrido, não se depreende excesso na sanção, a qual apresenta-se proporcional ao fato e sua correspondente reprimenda.

Há, inclusive, em uma sanção na gradação máxima, como a ora observada, o necessário conteúdo pedagógico de efeitos exteriorizados a informar a todos os pilotos que no regime de Safety-Car não se permite errar.

Demais disso, ainda no âmbito da proporcionalidade e razoabilidade da sanção, e em vista do disposto no artigo 178, do CDA, cabe considerar que, com base no artigo133, do CDA, o piloto causador do acidente, ora Recorrente, poderia suportar penalização ainda mais grave, como as de exclusão ou desclassificação, previstas nos incisos VII e VIII do referido artigo 133, o que bem revela que, mesmo ante a gravidade do ocorrido, não lhe fora aplicada penalização em maior grau de reprovabilidade.

Por fim, cabe registrar que na hipótese específica do caso, e que se encontra atrelada à segurança da prova, a sanção imposta pelos Comissários deve ser prestigiada, pois têm o dever de preservá-la e priorizá-la.

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 17:27:36 -03'00'

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA
Auditor Tribunal Pleno
Relator p/ Acórdão

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 16/2026-STJD-RECURSO VOLUNTÁRIO (PROCESSO ORIGINÁRIO Nº 22/2026-CD-RECURSO)

RECORRENTE: WITOLD PHELLIP RAMASAUSKAS

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL 2026, MOGI GUAÇU/SP

TERCEIRO INTERESSADO: VITOR GENZ ROSA

RELATOR: RAFAEL PAPINI RIBEIRO

I. RELATÓRIO

Trata-se de recurso voluntário ao Pleno, interposto por WITOLD PHELLIP RAMASAUSKAS, piloto do carro #11, inscrito na classe NASCAR Challenge (doc. 042 da Pasta de Provas). Impugna-se o acórdão da Comissão Disciplinar proferido no Processo nº 22/2026-CD-Recurso (sessão de 20/08/2026). O acórdão, por unanimidade, conheceu e negou provimento ao recurso do piloto. Manteve a Decisão nº 5 dos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL 2026, realizada no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu/SP.

A Decisão nº 5 (doc. 055) foi proferida após a Corrida 2, com base na transmissão oficial, nas câmeras onboard dos carros #11 e #46 e na oitiva dos dois pilotos. Registrou que o Recorrente, *"durante o procedimento de safety car toca na traseira de seu concorrente Vitor Genz #46 fazendo-o rodar e perder posições"*. Aplicou ***(i)*** acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final de prova e ***(ii)*** 2 (dois) pontos na cédula desportiva, com fundamento nos arts. 83, 133, V, e 141, II, do CDA. A decisão não indica as razões da quantidade de tempo fixada. O piloto manifestou, no mesmo dia, a intenção de recorrer (doc. 060).

Com o acréscimo, o carro #11 caiu da 1ª para a 7ª posição na classe Challenge e passou à 13ª posição na classificação geral (docs. 044 e 058).

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Na origem, o piloto recorreu à Comissão Disciplinar (fls. 02/17). Não impugnou a autoria nem a materialidade: *"o toque ocorreu, tal qual nas imagens"* (fl. 07). Questionou apenas a dosimetria. Invocou ***(i)*** concausa, por frenagem brusca do carro #46; ***(ii)*** conduta diligente, com redução de marcha e tentativa de desvio; ***(iii)*** boa-fé, por ter pedido, sem êxito, o reposicionamento do carro #46; ***(iv)*** ausência de prejuízo duradouro; ***(v)*** disputa em categorias distintas; ***(vi)*** primariedade (art. 180, IV, do CBJD); ***(vii)*** isonomia com as Decisões nº 1 e nº 3, que aplicaram 5 (cinco) segundos; e ***(viii)*** o efeito concreto da sanção. Pediu a substituição da pena por advertência escrita ou multa; subsidiariamente, a perda de posições no grid da etapa seguinte; e a exclusão dos pontos na cédula.

O Relator deferiu a intimação do piloto VITOR GENZ para apresentar seu *onboard* e facultou-lhe intervir como terceiro interessado (fl. 28). O terceiro não apresentou contrarrazões (fl. 42). Na manhã da sessão, encaminhou vídeo *onboard* e arquivos de telemetria (fls. 45/47).

A Procuradoria opinou pelo desprovimento (parecer de fls. 50/54). Sustentou que a desaceleração do carro da frente sob *safety car "não é um evento estranho, extraordinário ou imprevisível"* (fl. 51); que a proximidade admitida pelo Recorrente foi a causa do toque; que as Decisões nº 1 e nº 3 tratam de contatos em ritmo de corrida; e que a primariedade *"é circunstância que legitimamente compõe a dosimetria da pena"*, sem impor a substituição da espécie (fl. 53).

Em sessão de 20/08/2026 (ata de fls. 57/58), a testemunha arrolada pelo Recorrente, Comissário CAIO BIANCHINI, não estava presente. Produziram-se provas documentais e audiovisuais. Em sustentação, o Recorrente pediu o afastamento da pena, sua conversão em advertência ou a redução para 5 (cinco) segundos. O terceiro interessado e a Procuradoria sustentaram o desprovimento.

No voto condutor (fls. 59/67), a Comissão Disciplinar ***(a)*** qualificou o contato sob neutralização como *"grave violação dos protocolos de segurança"*, com referência

ao art. 98, IX, do CDA (fl. 62); ***(b)*** afirmou que o onboard do carro #46 é *"categórico ao demonstrar que não houve qualquer frenagem abrupta"* (fl. 63); ***(c)*** reconheceu a tentativa de desvio e a redução de marcha, *"embora demonstrada"*, mas as reputou ineficazes (fl. 63); ***(d)*** considerou irrelevantes a recuperação do carro #46 e a diferença de categorias (fl. 64); ***(e)*** afirmou que a primariedade não anula a infração (fl. 64); ***(f)*** distinguiu as Decisões nº 1 e nº 3, por reputar o toque sob neutralização *"mais grave do que um toque em ritmo de corrida"* (fl. 65); e ***(g)*** atribuiu à defesa o ônus de produzir suas provas, inclusive a certidão de antecedentes (fl. 66).

Inconformado, o piloto interpôs o presente recurso voluntário (fls. 77/93), protocolado em 26/08/2026. Reiterou as teses e sustentou, ainda, que ***(i)*** o art. 98, IX, do CDA veda ultrapassagens e não autoriza agravar a pena por contato; ***(ii)*** o incidente ocorreu nos primeiros segundos do procedimento, em aceleração plena, o que o terceiro teria admitido em audiência (fl. 83); ***(iii)*** o acórdão reconheceu a primariedade sem lhe dar efeito e restringiu indevidamente o efeito devolutivo (fl. 84); e ***(iv)*** a diligência e a extensão do dano são vetores obrigatórios do art. 178 do CBJD. Ao final (fl. 93), pede a substituição da pena por advertência escrita ou multa, preservado o resultado da Corrida 2; subsidiariamente, a perda de posições no grid da etapa seguinte; e a exclusão dos 2 (dois) pontos.

A Secretaria certificou a tempestividade e o correto pagamento das custas (fl. 95). O Presidente do STJD reconheceu presentes os requisitos recursais e distribuiu o feito a este Relator (fl. 99). O terceiro interessado, intimado, não apresentou contrarrazões (fl. 107). Aberta vista à Procuradoria (fl. 109), não há nos autos parecer nesta instância.

É o relatório. Passo a votar.

II. DO CONHECIMENTO DO RECURSO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

O recurso voluntário é a via cabível. O art. 146 do CBJD admite recurso voluntário *"de qualquer decisão dos órgãos da Justiça Desportiva, salvo decisões do Tribunal Pleno do STJD"*. A decisão recorrida é da Comissão Disciplinar.

A Secretaria certificou a tempestividade e o preparo (fl. 95), e a Presidência reconheceu presentes os requisitos recursais (fl. 99). A data de 14/08/2026 lançada na petição de interposição (fl. 77) é erro material, pois antecede o próprio julgamento recorrido. O protocolo é de 26/08/2026.

Conheço do recurso voluntário.

III. MÉRITO

III.1. DO OBJETO DO RECURSO E DO REGIME DA PENALIZAÇÃO EM TEMPO

A autoria e a materialidade são incontroversas. O recurso devolve apenas a dosimetria, e a devolve por inteiro (art. 142 do CBJD[1]). Não procede, por isso, a afirmação do acórdão de que *"o objetivo do recurso é julgar a improcedência do pedido de revisão da pena, não aplicar uma pena inicial"* (fl. 64). Cabe ao Pleno verificar se a pena escolhida se sustenta e, se não se sustentar, readequá-la. O art. 140 do CBJD[2] veda apenas o agravamento.

O exame parte do art. 138.3, I, do CDA[3], na redação do Adendo 003/2026, datado de 15/04/2026 e vigente na etapa. O dispositivo disciplina o acréscimo de tempo

[1] Art. 142. O recurso devolve à instância superior o conhecimento de toda a matéria discutida no processo, salvo quando só tiver por objeto parte da decisão.
[2] Art. 140. No recurso voluntário, salvo se interposto pela Procuradoria, a penalidade não poderá ser agravada.
[3] Art. 138.3, I, do CDA, na redação do Adendo 003/2026: "Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 05, 10 ou 20 (cinco, dez ou vinte) segundos

aplicado após a prova e fixa três patamares: 5 (cinco), 10 (dez) ou 20 (vinte) segundos. O Recorrente invocou essa graduação desde o primeiro recurso (fl. 08).

Os 20 (vinte) segundos, portanto, não decorrem de imposição regulamentar. São o grau máximo de uma escala. A escolha entre os patamares é ato de individualização da pena e se submete ao art. 178 do CBJD[4]. Este Pleno já assentou que esse comando vincula a fixação da pena à gravidade, à extensão e às circunstâncias do caso (Processo nº 8/2026-STJD, trecho transcrito à fl. 84).

A Decisão nº 5 não indica por que adotou o patamar máximo. As razões que o sustentam são as do acórdão recorrido. É a elas que me dedico.

III.2. DO CONTEXTO DE SAFETY CAR

O acórdão apoiou a gravidade no art. 98, IX, do CDA. O dispositivo, tal como transcrito nos autos (fls. 10 e 62), dispõe que *"qualquer ultrapassagem será proibida, a menos que um veículo seja sinalizado e autorizado pelo Safety-car para tal procedimento"*. A norma veda ultrapassagens. Não descreve a conduta punida. A Decisão nº 5 não imputou ultrapassagem ao Recorrente, mas um toque na traseira do concorrente.

Nem a Decisão nº 5, nem o acórdão, nem o parecer indicaram norma que fixe distância mínima sob *safety car* ou que agrave, de modo específico, o contato ocorrido nessa situação. O *briefing*, que tem força de regulamento (art. 114 do CDA[5]), limita-se a prever que, no procedimento, *"todos os postos de sinalização apresentarão bandeiras*

por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem. No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue: [...]".

[4] Art. 178. O órgão judicante, na fixação das penalidades entre limites mínimos e máximos, levará em conta a gravidade da infração, a sua maior ou menor extensão, os meios empregados, os motivos determinantes, os antecedentes desportivos do infrator e as circunstâncias agravantes e atenuantes.

[5] Art. 114 do CDA, na redação do Adendo 001/2026: "[...] As decisões tomadas em briefing, têm força de regulamento, prevalecendo sobre as normas anteriores e são obrigatórias aos participantes do evento."

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

amarelas agitadas + placa de SC" (doc. 009). Não cabe criar, em sede recursal, agravante não invocada.

O contexto, porém, não é irrelevante. Integra as circunstâncias do art. 178 do CBJD e, aqui, tem peso concreto. Sinalizado o procedimento, a redução de velocidade do carro da frente é o comportamento esperado. O próprio Recorrente narrou que o carro #46 reduziu a velocidade *"após visualizar a sinalização (placa SC e a bandeira amarela)"* e que vinha *"embutido"* nele (fls. 04/05). Sob a vedação do art. 98, IX, não havia disputa de posição que justificasse essa proximidade. A Procuradoria registrou, ainda, que a rodada se deu com competidores agrupados sob bandeira amarela (fl. 53).

Pelas mesmas razões, a tese da concausa não prospera. A Comissão Disciplinar, ao valorar o *onboard* do carro #46, afirmou não ter havido frenagem abrupta (fl. 63). As razões ao Pleno não apontam trecho ou marcação de tempo daquele vídeo que infirme essa leitura. Limitam-se a renovar a tese, agora como *"desaceleração abrupta"* (fl. 85). Os gráficos de telemetria de fls. 46/47 não identificam o veículo nem o instante do contato e não receberam leitura técnica de nenhuma das partes. Deles não extraio conclusão.

A alegada admissão do terceiro sobre a aceleração plena não consta da ata (fls. 57/58), e não há degravação da sessão. A tese também colide com outro argumento do próprio Recorrente, de que o contato ocorreu *"em velocidade reduzida"* (fl. 90). Pela mesma razão, não há base nos autos para afirmar que a menor velocidade reduziu a lesividade do contato: as velocidades no momento do toque não estão provadas. Em qualquer dos cenários, o contato decorreu da falta de margem para reagir à desaceleração previsível do carro da frente.

Há, portanto, fundamento para resposta mais rigorosa do que a dada a contatos em disputa de posição. **O equívoco do acórdão não está em considerar o contexto. Está em tratá-lo como suficiente, por si só, para o grau máximo da escala.**

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

III.3. DAS DEMAIS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO

Quanto à conduta, o acórdão reconheceu como demonstradas a redução de marcha e a tentativa de desvio (fl. 63). Ao mesmo tempo, afirmou haver *"total falta de cautela"* (fl. 63). As afirmações não convivem. A ineficácia da reação explica a infração, mas não apaga o que a reação revela sobre o grau de culpa. Nenhuma decisão imputou ao Recorrente manobra deliberada ou temerária. A Procuradoria tem razão ao ver na reação uma resposta tardia à sinalização (fl. 52). Isso confirma, e não afasta, a natureza culposa da conduta: falha no cuidado de aproximação.

Quanto ao reposicionamento do carro #46, o fato não está provado. A testemunha não compareceu (fl. 57), e a prova não pode ser produzida nesta instância (art. 150 do CBJD[6]). Ainda que provado, não teria o peso pretendido. Retomar a posição perdida exigiria ultrapassagem sob *safety car*, vedada pelo art. 98, IX, do CDA, na redação transcrita pelo próprio Recorrente (fl. 86). O único procedimento de reposicionamento previsto no briefing é o *Luck Dog*, destinado ao primeiro retardatário (doc. 009). O texto que o Recorrente transcreve como art. 120 do CDA trata de saídas de pista e condiciona a atenuante à eliminação da vantagem obtida ou do prejuízo causado (fl. 86). O prejuízo não foi eliminado.

Quanto à extensão do dano, trata-se de vetor expresso do art. 178 do CBJD. O acórdão tem razão quando afirma que a recuperação do carro atingido não descaracteriza a infração (fl. 64). A questão, porém, é de medida. A rodada e a perda de posições são dano real e imputável ao Recorrente. A recuperação posterior do carro #46 decorre do desempenho de seu piloto e não aproveita ao infrator. É igualmente conjectural a afirmação inversa, de que o carro #46 poderia ter terminado em posição melhor. Os documentos mostram que o carro #46 não abandonou a prova, que o Relatório da Direção de Prova não registra intervenção relacionada a ele (doc. 052) e que seu piloto terminou em 4º lugar

[6] Art. 150. Em instância recursal não será admitida a produção de novas provas.

geral e em 3º na classe NASCAR Brasil (doc. 058). As posições anteriores e posteriores ao incidente, alegadas pelo Recorrente, não constam do volta a volta, que registra apenas tempos (doc. 045). Há prejuízo concreto, limitado a um único competidor, sem abandono.

Quanto às categorias, o carro #11 corre na classe Challenge e o #46, na classe NASCAR Brasil (doc. 042), com classificações próprias (doc. 044). Nada indica que o contato tenha visado vantagem na classe do Recorrente, o que reforça a natureza culposa da conduta. O dado não reduz, contudo, o prejuízo do carro #46, atingido em sua própria disputa.

Quanto à primariedade, o art. 180, IV, do CBJD[7] a considera atenuante. Não há certidão nos autos, e o acórdão atribuiu à defesa o ônus de produzi-la (fl. 66). A alegação, porém, não foi contestada. A Procuradoria, titular da acusação, tomou-a expressamente como circunstância da dosimetria (fl. 53), e nenhum elemento dos autos ou da Pasta a infirma. Considero-a, com a ressalva de que a conclusão deste voto não depende dela de modo determinante. O acórdão limitou-se a afirmar que a primariedade não anula a infração (fl. 64). A afirmação é correta, mas não responde à questão, que é de medida.

III.4. DA COMPARAÇÃO COM AS DEMAIS DECISÕES DA ETAPA E DO EFEITO CONCRETO DA PENA

Não há violação à isonomia em sentido estrito. Os casos invocados não são idênticos, como exige o próprio precedente trazido pelo Recorrente (Processo nº 5/2014-CD-Recurso, fl. 89).

As decisões da etapa, porém, servem para calibrar a proporcionalidade, pois mostram como os mesmos Comissários graduaram a mesma escala. A Decisão nº 1 (doc. 030), proferida a pedido do carro #83, puniu o carro #99, e não o #83, como constou das

[7] Art. 180. São circunstâncias que atenuam a penalidade: [...] IV - não ter o infrator sofrido qualquer punição nos doze meses imediatamente anteriores à data do julgamento.

razões: o #99 obstruiu espaço já conquistado e obrigou o #83 a sair da pista, recebendo 5 (cinco) segundos. A Decisão nº 3 (doc. 038) puniu o carro #3, que seguiu reto na entrada da curva 7, tocou o #5 e o fez sair da pista e perder posições, também com 5 (cinco) segundos. Na própria Corrida 2, outros dois incidentes com concorrentes geraram acréscimo de 5 (cinco) segundos (#28 com o #0 e #69 com o #9; docs. 047, 050 e 062). Os 20 (vinte) segundos foram aplicados a queimas de largada e de relargada (docs. 029, 049 e 062), e é também esse o valor que o Regulamento Particular atribui ao uso do Karter Boost em largadas e relargadas e à perda do capô nas três voltas finais (doc. 001, arts. 14 e 18). Quando um piloto tocou a traseira de um concorrente e, em seguida, atingiu um segundo carro, a resposta foi a desclassificação (Decisão nº 4, doc. 054).

O caso do Recorrente, um contato com prejuízo a um único concorrente, aproxima-se das Decisões nº 1 e nº 3 quanto à extensão. Distingue-se delas pelo contexto de neutralização, que justifica resposta superior. Situá-lo no topo da escala, ao lado das queimas de largada, exigiria razões que o acórdão não ofereceu.

O efeito concreto da pena, isoladamente, não demonstra a desproporção. Nisso acompanho a Procuradoria (fl. 53). O Recorrente registrou tempo total de 36:29.774, apenas 0,411 segundo à frente do carro #3, primeiro da classe Challenge (doc. 044). Mantidas as demais marcas do resultado retificado (doc. 058), o acréscimo de 5 (cinco) segundos o levaria à 10ª posição geral e à 6ª na classe; o de 10 (dez) segundos, à 11ª e à 6ª; o de 20 (vinte) segundos, à 13ª e à 7ª. A queda decorre, sobretudo, da proximidade dos tempos e ocorreria com qualquer acréscimo. O vício não está no efeito da pena, mas na falta de fundamento para o patamar escolhido.

III.5. DOS PEDIDOS DE SUBSTITUIÇÃO DA ESPÉCIE E DE EXCLUSÃO DOS PONTOS

Não acolho a substituição por advertência escrita ou multa. Na etapa, contatos que levaram concorrentes a sair da pista e perder posições foram punidos com acréscimo

de tempo. Advertência ou multa não responderiam ao prejuízo desportivo causado ao carro #46. O Processo nº 22/2025-STJD, invocado pelo Recorrente, confirma que a sanção pode ser readequada por desproporcionalidade, como aqui se faz. A espécie então adotada refletiu circunstâncias daquele caso, que não estão nos autos. O mesmo vale para o Processo nº 20/2017-CD-Recurso, conhecido apenas pela ementa e pela síntese das razões.

Não acolho a perda de posições no grid da etapa seguinte. O art. 138.3, I, do CDA só admite a punição na etapa seguinte quando não for possível acrescer o tempo ao resultado. Aqui o acréscimo era possível e foi aplicado. O pedido, ao buscar preservar o resultado da Corrida 2, pretende afastar o efeito próprio da espécie que a norma prevê.

Não acolho a exclusão dos pontos. Na etapa, todas as penalizações em tempo geraram 2 (dois) pontos na cédula, com base no art. 141, II, do CDA, fossem de 5 (cinco) segundos (docs. 028, 030, 038, 047 e 050) ou de 20 (vinte) segundos (docs. 029 e 049). Os pontos acompanham a espécie, e não a quantidade de segundos. O Recorrente não contesta essa vinculação. A primariedade atua na fixação da pena entre limites mínimos e máximos (art. 178 do CBJD), mas não suprime efeito vinculado à espécie mantida. O Recurso nº 05/2021-CD, mencionado nas razões, não está nos autos.

III.6. DA DOSIMETRIA

A pena deve ser fixada dentro da escala do art. 138.3, I, do CDA, à luz do art. 178 do CBJD.

Militam por resposta acima do patamar mínimo: ***(i)*** o contato ocorreu sob neutralização, sem disputa de posição que justificasse a proximidade; ***(ii)*** a desaceleração do carro da frente era previsível a partir da sinalização; e ***(iii)*** a rodada se deu com competidores agrupados.

Militam contra o patamar máximo: ***(i)*** a natureza culposa da conduta, com tentativa demonstrada de evitar o contato; ***(ii)*** a ausência de indicação de vantagem buscada na própria classe; ***(iii)*** o prejuízo concreto, porém limitado a um único competidor, que concluiu a prova; ***(iv)*** a primariedade não contestada; ***(v)*** a ausência de agravante; e ***(vi)*** a calibração da própria etapa, que reservou os 20 (vinte) segundos a queimas de largada e de relargada.

O patamar intermediário de 10 (dez) segundos traduz esse conjunto. Distingue o caso dos contatos em ritmo de corrida, sem equipará-lo às infrações punidas, na etapa, com o grau máximo. Os 2 (dois) pontos na cédula permanecem, por decorrerem da espécie mantida.

IV. DISPOSITIVO

Ante o exposto, conheço do recurso voluntário e, no mérito, dou-lhe parcial provimento, para:

1. **REDUZIR** de 20 (vinte) para 10 (dez) segundos o acréscimo ao tempo final do carro #11 (piloto WITOLD PHELLIP RAMASAUSKAS) na Corrida 2 da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro NASCAR Brasil 2026, com fundamento no art. 138.3, I, do CDA, na redação do Adendo 003/2026. O tempo final passa a 36:39.774, o que, à luz do resultado retificado (doc. 058), coloca o Recorrente na 11ª posição geral e na 6ª posição da classe Challenge, com os reflexos daí decorrentes na classificação e na pontuação dos demais competidores;

2. **MANTER** os 2 (dois) pontos na cédula desportiva do Recorrente, com fundamento no art. 141, II, do CDA;

3. **REJEITAR** os pedidos de substituição da pena por advertência escrita ou multa, de perda de posições no grid da etapa seguinte e de exclusão dos pontos na cédula desportiva;

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

4. **DETERMINAR** a expedição de ofício à Confederação Brasileira de Automobilismo para retificação do resultado oficial da Corrida 2 e da pontuação dos campeonatos afetados, conforme o Regulamento Desportivo da categoria. Fundamento: arts. 140, 142, 146, 178 e 180, IV, do CBJD; e art. 138.3, I, do CDA.

É como voto.

Rio de Janeiro/RJ, 06/10/2026.

RAFAEL PAPINI RIBEIRO
AUDITOR DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO