



PROCESSO Nº 12/2026-CD-RECURSO

RECORRENTES: VOGEL – RENNEN PREPARAÇÃO DE VEÍCULOS DE
COMPETIÇÃO LTDA. e GABRIEL MEIMBERG CASAGRANDE

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 1ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL – 2026 – SANTA CRUZ
DO SUL/RS

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário interposto por VOGEL – RENNEN PREPARAÇÃO DE VEÍCULOS DE COMPETIÇÃO LTDA. e GABRIEL MEIMBERG CASAGRANDE em face da decisão dos Comissários Desportivos da 1ª etapa do Campeonato Brasileiro NASCAR Brasil 2026, realizada em Santa Cruz do Sul/RS, nos dias 09 a 12 de abril de 2026, que desclassificou o carro nº 83 ao final da corrida 2, com a consequente perda da vitória, dos pontos obtidos na prova e a aplicação de 7 pontos punitivos ao prontuário desportivo do piloto.

Consta dos autos que, após a corrida 2, o veículo foi submetido à vistoria técnica e teve seu peso aferido em 1.069,8 kg. A decisão recorrida fundamentou a desclassificação no Adendo Técnico nº 01, publicado em 10/04/2026, que alterou o art. 18.2 do Regulamento Técnico da categoria, majorando o peso mínimo do veículo de 1.060 kg para 1.070 kg.



Os Recorrentes sustentam que a desclassificação não pode subsistir porque, na data da prova, o referido adendo ainda não havia ingressado validamente no ordenamento desportivo, já que não foi observado o prazo de vacância previsto no art. 67.9 do Código Desportivo do Automobilismo.

Alegam, ainda, que o adendo não possui natureza de segurança, sendo, portanto, inaplicável a exceção de eficácia imediata prevista no próprio CDA.

Sustentam, também, que a decisão sancionatória foi alicerçada em norma sem eficácia temporal na data dos fatos, razão pela qual o carro nº 83 deveria permanecer classificado com a vitória da corrida 2, sem a imposição dos pontos punitivos ao piloto.

A Doutra Procuradoria, em parecer subscrito pelo Dr. Tadeu Diniz, opinou pelo desprovimento do recurso.

Em apertada síntese, afirmou que a decisão dos Comissários Desportivos possui presunção de legitimidade e veracidade; que a pesagem é elemento objetivo e, em tese, inapelável; que o Adendo Técnico nº 01 teria sido editado antes da etapa inaugural e, por isso, seria de observância obrigatória; e que a vacância do art. 67.9 do CDA não se aplicaria ao caso concreto, por se tratar de correção técnica do regulamento.

É o relatório.



VOTO

A controvérsia posta nestes autos não diz respeito, em essência, à aferição material do peso do veículo, mas à **norma efetivamente aplicável no momento da prova**.

A questão é jurídica e temporal: saber se o Adendo Técnico nº 01, publicado em 10/04/2026, já produzia efeitos aptos a sustentar a desclassificação aplicada em 12/04/2026.

O Código Desportivo do Automobilismo estabelece, de forma expressa, no art. 67.9, que os adendos aos regulamentos técnicos entram em vigor **15 dias após a data de sua publicação**, salvo se se tratar de **segurança**, hipótese em que a eficácia é imediata.

O próprio dispositivo ainda determina que, ao **expedir adendos** com eficácia imediata, o CTDN os qualifique como **técnico de segurança**.

O art. 67.10 do mesmo Código define que a data de publicação é aquela em que o ato é disponibilizado no site da CBA ou das FAUs.

A consequência jurídica desses comandos é clara: a regra geral é a vacância de 15 dias; a eficácia imediata é excepcional e restrita às hipóteses de segurança. Não há autorização para ampliar essa exceção a simples correções técnicas ou ajustes de desempenho.

No caso concreto, o Adendo Técnico nº 01 foi publicado em 10/04/2026. A prova ocorreu em 11 e 12/04/2026. A punição foi aplicada em 12/04/2026.



Entre a publicação do adendo e a aplicação da penalidade transcorreram, portanto, apenas um ou dois dias, quando o CDA exige o prazo de 15 dias para a entrada em vigor de adendos técnicos.

A comparação cronológica é objetiva e conclui, por si só, que o adendo não podia ser aplicado à etapa em questão.

Além disso, o conteúdo do Adendo Técnico nº 01 não possui natureza de segurança. A alteração promovida limitou-se ao peso mínimo do veículo, elevando-o de 1.060 kg para 1.070 kg.

Trata-se de modificação técnica de caráter competitivo e regulamentar, sem disciplina voltada à proteção imediata da integridade física dos pilotos, oficiais ou do público.

Não há, no ponto, qualquer dispositivo relativo a freios, célula de sobrevivência, estruturas de proteção, dispositivos de resgate ou outro tema que autorize o enquadramento como norma de segurança.

Assim, não incide a exceção do art. 67.9 do CDA. A eficácia do adendo somente se aperfeiçoaria após o transcurso do prazo legal de 15 dias, ou seja, em momento posterior à etapa inaugural do campeonato.

Nessa linha, à época da corrida e da punição, permanecia em pleno vigor o texto originário do art. 18.2 do Regulamento Técnico, segundo o qual o peso mínimo do veículo, sem combustível, não poderia ser inferior a 1.060 kg.

Se a medição oficial apontou 1.069,8 kg, o veículo encontrava-se acima do patamar regulamentar efetivamente vigente na data da prova.



A desclassificação, portanto, foi fundada em parâmetro normativo ainda sem eficácia jurídica quando da prática do ato sancionador.

A Procuradoria sustentou, ademais, a tese de que a decisão seria inapelável por se tratar de matéria de pesagem. Também aqui não lhe assiste razão, ao menos na extensão pretendida.

É verdade que o regulamento técnico menciona que o resultado da pesagem é “julgamento do fato é inapelável”. Todavia, essa cláusula não pode ser lida de modo absoluto, como se eliminasse por completo o sistema recursal desportivo ou impedisse o controle de legalidade por esta Justiça Desportiva.

A inapelabilidade prevista em regulamento técnico deve ser compreendida no seu exato alcance: ela impede a rediscussão imediata, em pista, do dado técnico apurado pelos oficiais do evento, isto é, veda que se converta o momento da vitória em novo julgamento de fato perante a própria estrutura da prova.

Não significa, porém, que a decisão esteja imune ao controle da instância administrativa quando o inconformismo recursal não ataca o número aferido pela balança, mas a **norma aplicada para extrair consequência sancionatória daquele resultado**.

E é exatamente isso que ocorre nestes autos.

Os Recorrentes não pretendem simples reavaliação da medição efetuada. Não postulam, em essência, uma nova pesagem nem alegam erro de leitura da balança como questão central.



A insurgência recursal dirige-se à legalidade da decisão, porque a desclassificação foi imposta com base em adendo técnico que ainda não havia adquirido eficácia jurídica.

O objeto do recurso, portanto, é a validade da base normativa utilizada para punir, e não o mero aspecto material do peso aferido.

Essa distinção é decisiva.

O controle jurisdicional desportivo permanece plenamente cabível quando a discussão envolve a legalidade do ato sancionatório.

A própria estrutura do Código Desportivo do Automobilismo preserva a possibilidade de recurso contra decisões dos Comissários Desportivos, nos termos dos arts. 162 e 165, que asseguram a via recursal à Comissão Disciplinar e, posteriormente, o Recurso Voluntário ao STJD.

Assim, a cláusula de inapelabilidade não pode ser interpretada como uma blindagem absoluta e irrestrita do ato dos oficiais, sob pena de se esvaziar o próprio sistema de justiça desportiva.

O art. 160, II, do CDA, ao tratar das hipóteses de recurso inadmissível, também condiciona essa restrição às situações em que tenham sido **cumpridas as regras estabelecidas neste Código**. Logo, a vedação recursal não é dissociada da legalidade do procedimento e da observância do regime normativo aplicável.

Se a própria regra invocada para sustentar a punição ainda não estava em vigor na data da prova, não há como sustentar que a penalização esteja acobertada por verdadeira irrecurribilidade.



Em outras palavras, a cláusula de inapelabilidade vale para o julgamento técnico do fato em pista, mas não impede o exame da legalidade da sanção quando demonstrado que a decisão se apoiou em norma ainda sem eficácia no momento da ocorrência.

Deve-se acrescentar, ainda, outra circunstância de relevo jurídico. Ainda que se admitisse, apenas por argumentação, qualquer dúvida quanto ao momento exato de incidência do adendo técnico, fato é que a própria dinâmica regulamentar da categoria impunha à CBA, por seus oficiais de competição da área técnica, o dever de se valer do briefing obrigatório realizado antes da prova para esclarecer formalmente aos participantes a extensão, o alcance e a pretensa imediata aplicabilidade da norma alterada.

O briefing não se trata de mera reunião informal. Ao contrário, constitui ato oficial, presidido pela Direção de Prova e acompanhado pelos Comissários Desportivos, destinado justamente a transmitir aos competidores as regras operacionais e técnicas que regerão a etapa. As decisões e orientações nele veiculadas possuem força normativa no âmbito do evento, vinculando todos os envolvidos.

Ora, se a CBA entendia que o adendo técnico deveria ser observado desde a etapa inaugural, competia-lhe promover a devida comunicação formal no briefing, com a ciência expressa dos participantes, esclarecendo de maneira inequívoca a pretensa eficácia imediata da alteração normativa.

Não o fazendo, não pode pretender transferir aos Recorrentes a responsabilidade por uma suposta adesão tácita à norma, como se o simples



comparecimento ao evento ou a participação na prova importassem renúncia ao direito de controvérsia jurídica sobre a validade e a eficácia do adendo.

A ausência de manifestação formal no briefing, longe de poder ser interpretada em desfavor dos competidores, revela justamente a insuficiência da comunicação normativa necessária à segurança jurídica da etapa.

Não se pode presumir, contra os Recorrentes, uma aquiescência tácita a respeito de norma cuja eficácia estava juridicamente condicionada à observância da vacância prevista no CDA.

Em matéria desportiva, sobretudo quando se cuida de alteração técnica com impacto direto no resultado da prova e na classificação dos competidores, a ciência **deve ser expressa**, clara e formal, jamais presumida.

A não utilização do briefing obrigatório para esse fim impede que se atribua aos Recorrentes qualquer ônus decorrente de suposta concordância tácita, até porque não há no sistema desportivo autorização para converter silêncio em renúncia à legalidade ou à impugnação da aplicação de norma ainda sem eficácia.

Portanto, além de não observado o prazo de vacância previsto no art. 67.9 do CDA, tampouco houve a adequada submissão da alteração técnica ao momento processualmente próprio de ciência dos competidores, qual seja, o briefing obrigatório.

Por isso, não podem os Recorridos, a posteriori, imputar aos Recorrentes qualquer responsabilidade por uma suposta aceitação tácita da norma alterada, a qual, repita-se, ainda não produzia efeitos jurídicos na data da prova.



Reconhecida a inaplicabilidade do Adendo Técnico nº 01 à prova realizada em 11 e 12/04/2026, impõe-se concluir que a desclassificação foi fundada em parâmetro normativo ainda não vigente, o que compromete a validade do ato sancionatório.

Em consequência, deve ser restabelecida a classificação obtida ao final da corrida 2, com a manutenção da vitória dos Recorrentes e o afastamento da anotação dos pontos punitivos aplicados ao piloto.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, voto no sentido de conhecer do recurso e lhe dar provimento para declarar a nulidade da decisão que desclassificou o carro nº 83 na corrida 2 da 1ª etapa do Campeonato Brasileiro NASCAR Brasil 2026, reconhecer que o Adendo Técnico nº 01, publicado em 10/04/2026, não possuía eficácia para ser aplicado à prova realizada em 11 e 12/04/2026, por inobservância da vacância de 15 dias prevista no art. 67.9 do CDA, reconhecer a vigência do art. 18.2 originário do Regulamento Técnico, com peso mínimo de 1.060 kg, restabelecer a classificação obtida ao final da corrida 2, preservar os pontos conquistados pela vitória e afastar a anotação de 7 pontos punitivos na cédula desportiva do piloto GABRIEL MEIMBERG CASAGRANDE.

É como voto.

De Itajaí/SC para o Rio de Janeiro em 13 de maio de 2026.

Anderson Carlos Deóla da Silva
Auditor relator

ANDERSON
N CARLOS
DEOLA DA
SILVA

Assinado digitalmente por
ANDERSON CARLOS DEOLA DA
SILVA
ND: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=AC
OAB, OU=78354636000129, OU=
Certificado Digital, OU=Assinatura
Tipo A3, OU=ADVOGADO, CN=
ANDERSON CARLOS DEOLA DA
SILVA
Razão: Eu sou o autor deste
documento
Localização:
Data: 2026.05.13 17:51:07-0300'
Foxit PDF Reader Versão:
2025.2.1



EMENTA

RECURSO VOLUNTÁRIO. AUTOMOBILISMO. DESCLASSIFICAÇÃO TÉCNICA. PESAGEM. ADENDO TÉCNICO Nº 01. PUBLICAÇÃO EM 10/04/2026. PROVA REALIZADA EM 11 E 12/04/2026. PUNIÇÃO APLICADA EM 12/04/2026. ART. 67.9 DO CDA. VACÂNCIA DE 15 DIAS. EXCEÇÃO RESTRITA A ADENDOS DE SEGURANÇA. AUSÊNCIA DE QUALIFICAÇÃO DO ADENDO COMO DE SEGURANÇA. INEFICÁCIA TEMPORAL DO ADENDO À ÉPOCA DA PROVA. ART. 18.2 ORIGINÁRIO DO REGULAMENTO TÉCNICO EM PLENA VIGÊNCIA, COM PESO MÍNIMO DE 1.060 KG. INAPELABILIDADE DA PESAGEM QUE NÃO ALCANÇA A INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA QUANDO A INSURGÊNCIA É CONTRA A LEGALIDADE DA NORMA APLICADA. AUSÊNCIA DE SUBMISSÃO DA ALTERAÇÃO TÉCNICA AO BRIEFING OBRIGATÓRIO. IMPOSSIBILIDADE DE PRESUNÇÃO DE AQUIESCÊNCIA TÁCITA DOS RECORRENTES. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO.