



PROCESSO Nº 22/2026-CD-RECURSO

RECORRENTE: WITOLD PHELLIP RAMASAUSKAS

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

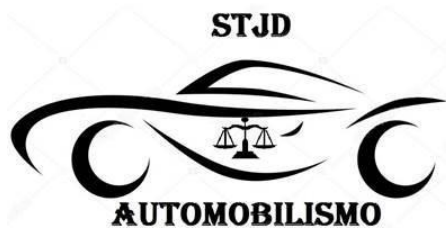
RELATÓRIO

Trata-se de Recurso interposto por WITOLD PHELLIP RAMASAUSKAS, piloto do carro #11, contra a Decisão nº 5 dos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro NASCAR Brasil-2026, realizada em Mogi Guaçu-SP, que lhe aplicou a penalidade de "acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo final de prova e consequentemente 2 (dois) pontos na sua cédula desportiva".

O Recorrente foi penalizado em razão de um toque na traseira do carro #46, pilotado por Vitor Genz, que o fez rodar e perder posições, incidente ocorrido durante o procedimento de safety car. A decisão original foi fundamentada nos artigos 83, 133-V e 141-II do Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Em suas razões recursais, o Recorrente não impugna a autoria material do contato, mas questiona a dosimetria da penalidade, alegando manifesta desproporcionalidade da sanção e invocando diversas circunstâncias atenuantes, tais como:

1. **Concausa:** O carro #46 teria freado abruptamente, alterando o espaçamento da fila.



2. **Conduta diligente:** O Recorrente teria reduzido a marcha antecipadamente e tentado desviar para evitar o contato, conforme imagens onboard.
3. **Boa-fé e reparação negada:** O Recorrente teria solicitado o reposicionamento do carro #46, o que foi negado pelos Comissários, em desacordo com as regras do CDA.
4. **Ausência de afetação substancial:** O toque não retirou o carro #46 da prova, que terminou na 5ª posição geral (4ª na categoria Pro), e o Recorrente terminou na 3ª posição geral (1ª na categoria Challenge), mesmo com a penalidade.
5. **Categorias distintas:** Os pilotos são de categorias diferentes (Challenge e Pro) e não disputam a mesma classificação, pontos ou título.
6. **Primariedade:** O Recorrente não possuía punição nos 12 meses anteriores, incidindo a atenuante do art. 180, IV, do CBJD.
7. **Consequência gravosa da penalidade:** Os 20 segundos rebaixaram o Recorrente de 3º geral e 1º na Challenge para 13º geral e 7º na classe, com grande impacto no resultado final.

O Recorrente argumenta que a sanção é desproporcional à luz dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade (arts. 2º, XII e XIV, do CBJD e art. 133 do CDA), citando precedentes do STJD que teriam aplicado penas mais brandas para incidentes de gravidade similar ou superior ocorridos em ritmo de corrida, enquanto o presente caso se deu sob *safety car*, em velocidade reduzida e sem disputa efetiva de posição.



Ao final, o Recorrente requer o conhecimento e provimento do recurso para afastar a penalidade de acréscimo de 20 segundos, substituindo-a por advertência escrita ou multa, ou, subsidiariamente, por perda de posições no *grid* da próxima etapa, e a exclusão dos 2 pontos na cédula desportiva. Pede ainda a produção de provas, como a intimação de Vitor Genz para apresentar câmera onboard, exibição de provas audiovisuais e testemunhal, e certidão de antecedentes do Recorrente.

Cumpre registrar que o pedido de juntada da câmera onboard de Vitor Genz foi deferido pelo Relator, tendo o material sido juntado aos autos pelo piloto intimado na data de hoje 20 de agosto de 2026.

A Procuradoria, por sua vez, juntou parecer, opinando pelo conhecimento do recurso e, no mérito, pelo seu desprovimento

É o relatório.

VOTO

O recurso, é tempestivo e devidamente preparado conforme Arts. 162 e 164 do CDA, busca a reforma da decisão que impôs penalidade ao Recorrente WITOLD PHELLIP RAMASASKAS.

Conforme delimitado, pelo Recorrente, bem como pela Procuradoria, a materialidade e a autoria do toque não são objeto de impugnação, discutindo-se unicamente se o acréscimo de 20 (vinte) segundos e a perda de 2 (dois) pontos na cédula desportiva são medidas desproporcionais ao fato.



O Art. 83 do CDA confere aos Comissários Desportivos a autoridade para julgar os atos e fatos desportivos e técnicos durante um evento, com poder para decidir sobre a necessidade e a dosimetria de penalizações.

A penalidade imposta – acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final de prova – está expressamente prevista no Art. 133, inciso V, do CDA, que estabelece "Penalização em tempo, posições ou voltas" como uma das sanções possíveis.

Da mesma forma, os 2 (dois) pontos na cédula desportiva são cabíveis com base no Art. 141, inciso II, do CDA, que prevê a penalização em pontos na cédula para penalizações em tempo aplicadas ao final da prova.

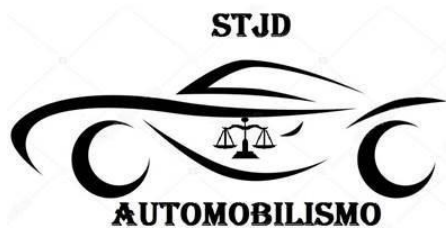
É crucial destacar que o incidente ocorreu sob **procedimento de safety car**.

O Art. 98, inciso IX, do CDA é claro ao proibir "Qualquer ultrapassagem [...] a menos que um veículo seja sinalizado e autorizado pelo Safety-car para tal procedimento."

Embora o Recorrente não tenha realizado uma ultrapassagem intencional, o contato que resultou na rodada de outro competidor durante um período de neutralização é uma grave violação dos protocolos de segurança.

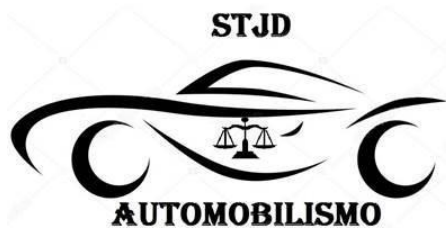
A finalidade do safety car é justamente garantir a segurança e a ordem na pista. Um incidente nessas condições, que causa a perda de controle de outro veículo, compromete diretamente a segurança de todos os envolvidos e a integridade da competição.

As alegações do Recorrente sobre as circunstâncias atenuantes, embora apresentadas, não são suficientes para afastar a gravidade da infração no contexto do *safety car*:



a) **Frenagem abrupta do carro #46 (Concausa):** O documento do recurso afirma que o carro #11 vinha "embutido" no carro #46, indicando uma distância reduzida. Em condições de safety car, a expectativa é que os pilotos mantenham uma distância segura e estejam preparados para reduções de velocidade, mesmo que bruscas, pois a situação de neutralização pode exigir reações inesperadas para evitar perigos à frente. A responsabilidade primária de evitar a colisão é do piloto que segue. A propósito, o vídeo da câmera onboard do carro #46, apresentado pelo Piloto Vitor Genz na data de hoje, 20 de agosto de 2026, é categórico ao demonstrar que não houve qualquer frenagem abrupta por parte do carro #46, e que todos os veículos se encontravam em regime de safety car, confirmando a necessidade de maior cautela e distância segura. Com a visualização deste material, ficou ainda mais evidenciado que houve total falta de cautela por parte do Recorrente. A Procuradoria ratifica que a frenagem do carro à frente, sob bandeira amarela e procedimento de SC, não é um evento estranho, extraordinário ou imprevisível, mas o comportamento esperado, desejado e juridicamente exigido de qualquer piloto. Admitir a desaceleração como concausa apta a mitigar a responsabilidade do piloto de trás equivaleria a esvaziar a razão de ser do instituto do Safety-Car.

b) **Conduta diligente do Recorrente:** A tentativa de desvio e redução de marcha, embora demonstrada, não foi eficaz para evitar o contato. A infração se concretizou, e o dano desportivo, qual seja a rodada de um concorrente, ocorreu. Vislumbra-se portanto através das imagens juntadas pelo próprio Recorrente, que este ao não manter distancia e velocidade compatível sob o regime de SC, assumiu o risco da produção do incidente causado.



- c) **Boa-fé com reparação negada:** A tentativa do Recorrente de reposicionar o carro #46 demonstra boa-fé. Contudo, a recusa dos Comissários pode ter fundamento nas regras específicas para procedimentos de safety car, que visam à manutenção da ordem estabelecida sem criar novas vantagens ou desvantagens artificiais após um incidente. O Art. 120, I, "d" do CDA, que trata de fair play e devolução de posição, sugere que isso é uma atenuante “caso a vantagem conquistada pelo piloto infrator ou o prejuízo causado a outros pilotos tenha sido eliminada”. Aqui, o prejuízo se manifestou com a rodada e a perda de posições, e a tentativa de reparação não foi acolhida, mas a infração primária persiste.
- d) **Ausência de afetação substancial:** O fato de o carro #46 ter conseguido terminar a prova e o Recorrente ter mantido uma boa posição final, mesmo com a penalidade, não descaracteriza a infração. A penalidade é aplicada pela conduta antidesportiva ou pela violação de regras, independentemente de quão "bem" o afetado se recuperou. Aqui abro um parênteses que, na esfera substancial, o afetado poderia igualmente ter galgado posição melhor da que conquistou, caso não tivesse sofrido o incidente.
- e) **Categorias distintas:** A diferença de categorias (Challenge e Pro) não mitiga a infração em si. As regras de conduta na pista, especialmente sob safety car, aplicam-se a todos os competidores.
- f) **Primariedade (Art. 180, IV, CBJD):** Embora a primariedade possa ser uma atenuante na dosimetria da pena, como previsto no Art. 180, IV do CBJD, ela não anula a infração. O objetivo do recurso é julgar a improcedência do pedido de revisão da pena, não aplicar uma pena inicial. A penalidade



aplicada, de 20 segundos e 2 pontos, pode ser considerada proporcional à gravidade de um incidente sob safety car que causou a rodada de um carro, mesmo considerando a primariedade. Conforme asseverou a Procuradoria, a primariedade compõe a dosimetria, mas não impõe a substituição da espécie de penalidade, sobretudo quando esta já se mostra adequada e proporcional à gravidade concreta da conduta

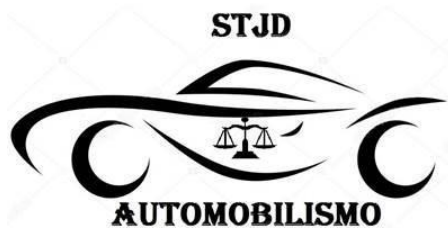
Quanto à alegada desproporcionalidade da sanção em comparação com os precedentes citados, é fundamental distinguir o contexto.

Os exemplos de penalidades de 5 segundos mencionados pelo Recorrente (Decisão nº 01 e Decisão nº 03) referem-se a incidentes ocorridos "em velocidade de corrida", com "disputa efetiva de posição".

O presente caso, por sua vez, ocorreu "sob Safety-Car, em velocidade reduzida e sem disputa", o que, em regra, exige maior cautela e rigor na manutenção da ordem e segurança. Um toque que provoca a rodada de um carro durante a neutralização é, sob o ponto de vista da segurança e da ordem da prova, mais grave do que um toque em ritmo de corrida, justificando uma dosimetria distinta.

A "inversão da lógica de proporcionalidade" alegada pelo Recorrente (aplicação de pena mais severa a conduta menos grave) não se sustenta, pois a conduta em safety car pode ser considerada mais grave devido ao contexto de segurança.

A comparação numérica com a pena de 5 (cinco) segundos não demonstra desproporcionalidade, mas confirma a adequação da resposta sancionatória mais rigorosa ao fato ocorrido, cujo potencial lesivo é qualitativamente distinto,



especialmente por ampliar o risco à integridade física de todos os envolvidos em um contexto de baixa velocidade e proximidade.

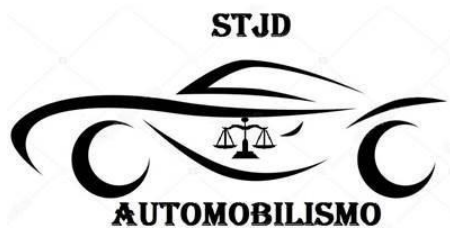
No processo desportivo, assim como em outros ramos do direito, a parte que alega um fato deve produzir as provas que o corroborem.

A defesa é responsável pela produção de suas próprias provas, não podendo impor a terceiros a obrigação de produzir elementos que, em última análise, deveriam ser providenciados pela própria parte interessada, caso fossem essenciais à sua tese.

Ademais, o Art. 83.2 do CDA estabelece que os Comissários Desportivos podem se valer de vídeos e imagens para a tomada de decisão, sendo compulsória a manutenção dos arquivos digitais no Autódromo até que todos os participantes sejam liberados, e a decisão inicial foi baseada em "análise da transmissão oficial e câmeras onboard dos carros #11 e #46".

Da mesma forma, o pedido para que o Tribunal intime a CBA para juntar a certidão de antecedentes do Recorrente não se coaduna com a lógica processual, visto que este é um documento que deveria ser produzido pelo próprio Recorrente para instruir sua defesa.

Diante do exposto, e considerando a clareza das normas do CDA que amparam a decisão dos Comissários Desportivos, bem como a distinção fundamental entre incidentes em ritmo de corrida e aqueles sob safety car, a penalidade imposta se mostra adequada e proporcional à infração cometida.

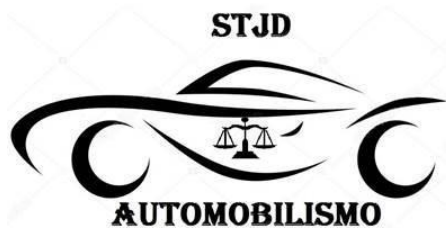


Voto, portanto, pelo conhecimento do recurso e, no mérito, pela sua **IMPROCEDÊNCIA**, mantendo-se inalterada a Decisão nº 5 dos Comissários Desportivos.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 2026.

Dr. Anderson Carlos Deóla da Silva

Auditor Relator



EMENTA

RECURSO DESPORTIVO – AUTOMOBILISMO – PROCESSO Nº 22/2026-CD-RECURSO – SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO. RECORRENTE: WITOLD PHELLIP RAMASAUŠKAS (CARRO #11). RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL-2026. **INCIDENTE EM PROCEDIMENTO DE SAFETY CAR** – COLISÃO NA TRASEIRA DE VEÍCULO ADVERSÁRIO (#46) CAUSANDO SUA RODADA. **PENALIDADE:** ACRÉSCIMO DE 20 (VINTE) SEGUNDOS AO TEMPO FINAL DE PROVA E 2 (DOIS) PONTOS NA CÉDULA DESPORTIVA. **ALEGAÇÃO DE DESPROPORCIONALIDADE E ATENUANTES. PROVA – ÔNUS DA PARTE.**