
Processo de Apelação nº02/2022

ACÓRDÃO

ARAÚJO COMPETIÇÃO, concorrente #88 participante na prova de velocidade GT4 do CPV, realizada no Circuito Internacional de Vila Real, em 1 a 3 de julho de 2022, integrando a equipa licenciada nºPT22/4711, veio apelar da decisão nº10, proferida pelo Colégio de Comissários Desportivos, adiante CCD, no dia 03 de julho de 2022, exigindo, em síntese, que o presente recurso deve ser provido e, em consequência, ser revogada a decisão recorrida repondo-se a classificação do recorrente em função do tempo realizado na corrida 1 da prova assinalada nos autos.

Para alcançar tal desígnio, o Apelante invoca a seguinte factualidade:

- O Apelante, na qualidade de concorrente/conductor, com o número 88, participou na prova *51º Circuito de Vila Real*, realizada nos dias 1 a 3 de julho de 2022, na categoria GT4, com um McLaren 570S GT4;
- o concorrente participa em provas de velocidade com carro da marca McLaren, que adquiriu à marca;
- as peças do veículo são da marca e por esta instaladas no mesmo, e verificado antes de entregue ao Apelante, não tendo o carro sofrido alterações a nível da

electrónica, pois somente a marca acede à electrónica do carro, não sendo possível a outros fazerem-no;¹

- a decisão incorre em erro de pressuposto de facto ao considerar que o veículo apresentava uma desconformidade que lhe conferia maior potencia, com base em dados retirados da electrónica do mesmo;
- o carro não tinha nem tem o BOP alterado, conforme relatório da autoria do fabricante;
- apenas se o BOP não estivesse conforme ao da marca do veículo poderia ser aplicada a sanção de desclassificação da corrida 1 e da prova, nos termos do art.19.1 do regulamento Desportivo do Campeonato de Velocidade de 2022;
- estando em causa a aplicação de uma sanção, nos termos do art.12.1.1 do CDI, a falta apenas pode ser punida quando cometida com dolo ou negligência;
- nenhuma omissão do dever de cuidado ocorreu por parte do Apelante;
- a decisão de adição de 40 kg ao peso do veículo não tem consagração legal, sendo assim uma decisão sancionatória, discriminatória e arbitrária, o que está vedado pelo princípio da legalidade estrita;
- e, conclui, a decisão recorrida violou os normativos e diplomas citados, devendo ser revogada e substituída por outra que reclassifique o Apelante em função da corrida 1 realizada na mencionada prova.

¹ Sublinhado nosso

I. COMPETÊNCIA DO TAN

Desde logo, questão essencial é a de saber se é o TAN – Tribunal de Apelação Nacional, o órgão competente para apreciar o presente recurso.

Responde-nos o CDI – Código Desportivo Internacional, estabelecendo, no seu artigo 15.4.1 que *“Os Concorrentes, Organizadores, pilotos ou outros licenciados diretamente envolvidos ou pessoalmente afectados por uma decisão dos comissários desportivos qualquer que seja a sua nacionalidade, têm o direito de apelar, desta decisão perante a ADN² do país em que esta foi tomada ou se aplicável.”*

Para concretizar esta norma, os Estatutos da FPAK dispõem, no seu artigo 57º, n.1, que o *“Tribunal de Apelação Nacional tem as competências definidas no Código Desportivo Internacional e no Regulamento do Tribunal de Apelação Internacional da FIA, e constitui para os Licenciados da FPAK a última instância que decide, definitivamente, qualquer diferendo surgido em território nacional, relativamente ao desporto automóvel em geral ou a uma competição em particular”*.

É pois este Tribunal de Apelação Nacional material e organicamente competente para apreciar o apelo interposto pelo aqui apelante, o que se passa a apreciar.

II. DO APELANTE E DA APELAÇÃO

O Apelante é o próprio concorrente e tem legitimidade para a interposição da presente apelação, face ao disposto no artigo 15.4.1 do CDI.

² ADN – Associação Desportiva Nacional, in casu, a FPAK – Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting

A fim de apreciar a presente apelação, destaquemos os factos constantes dos autos que este TAN pondera relevantes para a sua decisão, que no essencial se resumem à existência, ou não, de desconformidade das afinações do carro do Apelante com as disposições regulamentares aplicáveis e se tal facto é, ou não, punível.

Os elementos constantes dos autos demonstram uma realidade diferente da que o Apelante monta nas suas alegações. Desde logo, para melhor esclarecimento da sua apreciação, o Tribunal de Apelação convidou o Apelante a vir juntar prova de alguns factos alegados, o que este fez pelo requerimento de fls. , do qual decorre, de imediato, a contradição de facto pois, contrariamente ao que havia alegado inicialmente, o Apelante esclareceu – e documentou – que não adquiriu o carro diretamente à McLaren e a certificação do passaporte técnico apenas comprova a conformidade com os dados técnicos da viatura.

No final da corrida 1 (a que está aqui em causa), realizada no dia 2.07.2022, o resultado foi suspenso em virtude de o CCD ter recebido a informação de que o veículo #88 não estaria em conformidade com o BOP (Balance of Performance) exigido para aquela prova e modelo de carro. Desencadeado o processo de investigação foi ouvido o concorrente, bem como o delegado técnico da federação, acompanhado pelo técnico especializado da SRO Motorsports Group, entidade responsável pela verificação da conformidade dos carros participantes, tendo este concluído que as especificações detetadas no carro #88 não correspondiam às estabelecidas no BOP da prova, daquele modelo específico de veículo.

Ora, sucede que o BOP, Balance of Performance, consiste num conjunto de especificações que podem, e devem ser alteradas, de prova para prova. O BOP é

uma espécie de handicap que as marcas e as organizações das competições de velocidade estabelecem para determinadas provas e circuitos, de modo a normalizarem as performances dos veículos participantes, razão pela qual não está em causa a eventual alteração do BOP mas sim a desconformidade das afinações do carro, naquela prova específica, para as estabelecidas no BOP fixado para o circuito de Vila Real, naquele dia. O próprio Apelante, de resto, não põe em causa a desconformidade das afinações relativamente ao BOP da prova: apenas sustenta que as afinações que o veículo apresentava eram “de fábrica”. Ora, o que importa averiguar, para salvaguarda da verdade desportiva, é se as afinações estavam conformes com o BOP da prova, não quem as fez.

Por outro lado, é relevante o facto de que o Boletim Técnico do carro do Apelante, designado “McLaren Costumer Racing Technical Bulletin”, constante da pág.3 do documento junto pelo Apelante, contém a seguinte referência:

“Costumers are encouraged to check their car conforms to championship and Balance of Performance (BOP) regulation using MDS software and confirming against the part numbers listed below.”³

Resulta, portanto, da prova fornecida pelo próprio Apelante que é possível modificar as afinações e especificações do motor e outras partes do veículo, para além dos limites estabelecidos no BOP. O que, segundo o técnico da SRO – entidade

³ “Os clientes são incentivados a verificarem a conformidade do seu carro com as regulações da competição e do Balance of Performance (BOP) através do uso do software MDS e confirmar os números das peças listadas abaixo.”

responsável pelo controle das especificações e equilíbrio técnico da competição – terá sido feito no carro do Apelante, o que levou à conclusão de não estar conforme com os regulamentos e de ter sido imposta a adição de peso, o que não constitui uma sanção, ao contrário do que o Apelante alega, mas uma imposição técnica, aferida pelos regulamentos, para garantir a igualdade dos participantes na competição.

Desta forma, impondo a Regulamentação que os concorrentes respeitem o BOP definido para cada circuito, compete a estes tomar as medidas necessárias para que as afinações do veículo estejam conformes com o mesmo, ainda que tal implique a alteração das afinações de fábrica, quando estas não se adequem ao BOP exigido para aquele veículo naquele concreto circuito, condição que é antecipadamente divulgada – artigos 19.7 e 19.8 do Regulamento Desportivo do Campeonato de Portugal de Velocidade 2022. Ao abster-se de o fazer, o Apelante agiu pelo menos com negligência, o que constitui comportamento punível, conforme o disposto no artigo 12.1.1.a do CDI.

III. DECISÃO

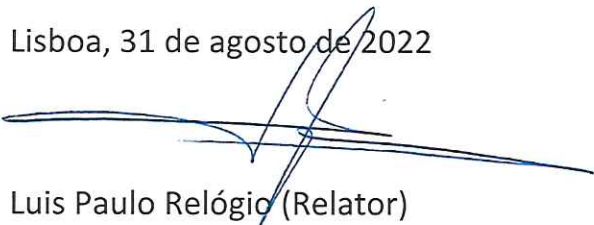
Assim, e sem necessidade de mais delongas, os membros deste tribunal de apelação considerando existir desconformidade entre as afinações do veículo do Apelante, relativamente ao BOP – Balance of Performance definido para aquela específica prova e que tal desconformidade é imputável ao Apelante, se não com dolo, pelo

menos por negligência, o que sempre deve ser punido, de acordo com o CDI, artigo 12.1.1.a, em consequência do que, DECIDEM:

- a) julgar improcedente a presente apelação e, em consequência, confirmar a decisão nº10 do CCD, ora impugnada, bem como os resultados desportivos verificados naquela prova;
- b) em consequência do que se determina a perda da caução prestada pelo apelante, nos termos do disposto no artigo 15.5.4 do CDI-2022.

Notifique-se esta decisão ao apelante e ao Colégio de Comissários Desportivos da prova em questão, realizada nos dias 1 a 3 de julho de 2022.

Lisboa, 31 de agosto de 2022



Luis Paulo Relógio (Relator)



José Leite



Tiago Cardoso da Silva