

Proc. nº. 01/2022

ACÓRDÃO:

João Pedro Caetano Ramos, piloto, titular da licença desportiva PT 22/0562, inscreveu-se e participou na prova Baja do Oeste que decorreu entre os dias 6 a 8 de maio de 2022, conduzindo uma viatura Pick-up TT, marca Toyota, modelo Hilux, Grupo T1, como piloto 504.

Em tal evento o Colégio de Comissários Desportivos, através da decisão nº. 2, aplicou ao piloto uma penalidade de 5 minutos por infração ao artigo 5.2.2 do RTCPTT.

Inconformado com tal decisão, dela apelou o piloto supra identificado, tendo apresentado para o efeito as suas alegações de recurso e terminando as mesmas com as seguintes conclusões:

I - O presente apelo é da decisão que aplicou ao concorrente a penalidade de 5 minutos de tempo no setor seletivo da prova Todo-o-Terreno, realizada no dia 8 de maio de 2022, Baja do Oeste por falta de 1 roda de reserva no carro que pilotava, Toyota Hilux Pick-up, nº. 504, por aplicação do disposto no art.º 12.4 h do CDI e do art.º 5.2.2 do RTCPTT.

II - Em face das declarações de imediato prestadas pelo piloto, em conjugação com que é demonstrável através das imagens do sistema Stella (fotografias juntas) e relato de outros pilotos que viram, na zona da saída de estrada do veículo pilotado pelo concorrente, a roda de que vieram a saber pertencer ao veículo nº. 504 é possível concluir que SS:

a) A viatura em causa sofreu um furo ao Km46, o qual motivou a substituição da roda com a colocação da roda com pneu furado no local do carro reservado à colocação da roda de reserva;

b) A paragem demorou 1 minuto e 46 segundos;

c) Ao Km 137 teve uma saída de estrada com embate lateral quando seguiam ritmo elevado;

d) O veículo sofreu danos que são visíveis nas fotografias, de resto tiradas na presença do Diretor de prova, Nuno Almeida Santos,

e) Piloto e navegador não se aperceberam de que a roda se soltara (nem o contrário consta na fundamentação da decisão) nem tinham como se aperceber dada a velocidade a que seguiam, à saída de estrada, ao intenso barulho e ao embate do lado direito, decidindo prosseguir em prova por não constatarem nada de anormal que a tal os impedisse;

f) O veículo voltou a furar (a 3 Km do fim), sendo visível o estado da roda com que terminaram a prova, motivada pelo furo, bem elucidativa da fotografia junta;

g) Apenas no fim do setor seletivo quando procederam à troca da roda do último furo acima mencionado, constatarem que a porta do recetáculo destinada à instalação da roda de reserva tinha desaparecido, assim como parte da cinta de segurança e a roda que foi substituída (roda do 1.º Furo)

III - Na fundamentação da decisão proferida pelo Colégio de Comissários não é posto em causa: (i) que o carro esteve parado aproximadamente ao Km 50 e, (ii) que o carro teve uma saída de estrada, a cerca de 10 Km do final do SS (conforme consta do texto), constando ainda a explicação dada pelo piloto apelante acerca do que terá motivado e do local da ocorrência onde terá perdido a roda que havia sido substituída no furo aproximadamente ao Km50, corroborada por um dos pilotos, sem que se compreenda, no entanto a razão pela qual em tal fundamento de decisão tenham feito constar “*situação que também parece ter sido confirmada em contacto telefónico com um dos pilotos que passaram pouco tempo depois*”. (sic)

IV - A mencionada expressão “parece”, analisada no contexto da motivação só pode ser entendida como não tendo sido qualquer dos membros do Colégio de Comissários que terá falado com um dos pilotos que confirmou a situação da roda perdida e não no sentido de que o facto não aconteceu, leia-se: a roda perdida na zona de saída de estrada do veículo nº. 504.

V - De acordo com o disposto no art.º 12.1.1 a do CDI, salvo o disposto em contrário, as faltas ou infrações apenas são puníveis quando cometidas intencionalmente ou por negligência.

VI - O art.º 5º. 5.2.2 do RTCPTT não dispensa que o piloto tenha agido com culpa, em qualquer das suas modalidades: dolo ou negligência.

VII - Pressuposto é, portanto, para a aplicação da penalidade em causa que tenha existido culpa, que em sede de direito sancionatório, como o da matéria da responsabilidade desportiva, **não se presume, visto constituir princípio universal do Direito o da inocência do visado até condenação que o condene em definitivo e funcionar em matéria de prova o princípio *in dúbio pro reo*, enquanto subespécie daquele.**

VIII - Considerando que: **(i)** a fundamentação é omissa quanto ao elemento subjetivo (culpa), apontando até para a ausência da mesma, ou seja, que tanto o piloto como o seu navegador soubessem durante o percurso que tivesse ficado sem a roda prosseguindo ainda assim a prova; **(ii)** o mais plausível é que a roda se tenha soltado com a saída de estrada do carro e com o embate lateral (precisamente a zona de recetáculo do pneu de reserva ao ponto de ter ficado sem a porta desse recetáculo e com perda de parte da cinta de segurança da roda; **iii)** que a roda foi vista por outros pilotos e navegadores que se seguiram, na zona de saída de estrada do veículo nº. 504 e, finalmente, **(IV)** que o carro não teve qualquer outra paragem do SS como o demonstra a visualização do sistema Stella, além da ocorrida ao Km46,

não há como não concluir pela ausência de culpa, sendo que era a demonstração desta que determinaria a penalidade aplicada.

IX - O que tudo constitui fundamento para a revogação da decisão que aplicou ao concorrente a penalidade de 5 minutos no tempo no SS, por aplicação do artº. 5.2.2 do RTCPTT

X - No plano da jurisprudência desportiva automóvel em prova internacional Todo-o-Terreno, tenha-se presente o caso da perda roda do carro

do piloto Sebastien Loeb, numa prova FIA, no âmbito da qual se tomou em consideração que, tendo a roda se soltado em plena prova sem que se tenha apercebido dessa situação, não tinha que a repor no carro, não havendo lugar à aplicação da penalidade em tempo por ausência daquela no final da classificativa.

XI - Decisão aquela que vem confirmar a posição aqui tomada no reforço dos fundamentos que devem conduzir à revogação da decisão recorrida.

Com tais alegações e conclusões de recurso veio o recorrente, no final, apresentar prova documental e testemunhal.

Oportunamente, foi realizada a audiência de julgamento, com observância das formalidades legais, tendo sido ouvidas as testemunhas arrolada pelo Apelante, o Presidente do Colégio de Comissários Desportivos, o Comissário Técnico Chefe e o Delegado Técnico da FPAK, os quais foram convocados oficiosamente pelo Tribunal.

Foi ainda junta aos autos a documentação requerida pelo Apelante e solicitada pelo Tribunal à empresa responsável pela cronometragem “Anube”.

No caso em apreço emerge das conclusões da alegação de recurso apresentadas pelo aqui Apelante que o objeto do mesmo está circunscrito à apreciação das seguintes questões:

- Apurar se a perda da roda que havia sido trocada na sequência de um furo ao Km 46 do SS2 e que foi colocada no local da viatura destinada à colocação da roda de reserva, foi devido a culpa ou negligência do Apelante.

E, na eventualidade da resposta negativa à primeira questão, se deve revogar-se a decisão que aplicou a penalidade.

Apurou-se com interesse para a decisão da presente apelação, os seguintes factos relevantes:

- O apelante participou na prova de Todo-o-Terreno, a contar para o Campeonato de Portugal Todo-o-Terreno 2022, realizada no dia 8 de maio de 2022, pilotando uma Toyota Hilux Pick-up, com o n.º. 504.

- A viatura em causa sofreu um furo ao Km46 do SS2, o qual motivou a substituição da roda com a colocação da roda com pneu furado no local reservado à colocação da roda de reserva;
- A paragem demorou cerca de 1 minuto e 36 segundos;
- Ao Km 137 teve uma saída de estrada com embate lateral quando seguiam em ritmo elevado;
- Em consequência de tal saída de estrada, a viatura sofreu danos;
- Piloto e navegador não se aperceberam de que a roda se soltara, decidindo prosseguir em prova por não constatarem nada de anormal que a tal os impedisse;
- O veículo voltou a furar (a 3 Km do fim), tendo o piloto e navegador optado por não pararem para substituir a roda furada;
- No fim do setor seletivo quando procederam à troca da roda do último furo acima mencionado, constatarem que a porta do recetáculo destinada à instalação da roda de reserva tinha desaparecido, assim como parte da cinta de segurança e a roda que foi substituída (roda do 1º. Furo).

ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS FACTOS

Tal como resultou da audiência de discussão e julgamento e da diversa documentação junta aos autos, a viatura conduzida pelo apelante chegou ao final do 2º SS sem a porta do recetáculo destinada à instalação da roda de reserva, assim como parte da cinta de segurança e da roda que tinha sido substituída no 1º. furo sofrido.

Ora, nos termos do disposto no artº. 5 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Todo-o-Terreno 2022, concretamente no ponto (5.1): “Roda de Reserva – em cada prova é obrigatória a instalação de pelo menos 2 rodas (jante + pneu) suplentes devidamente fixados no carro, controláveis em qualquer momento da prova.”

Sendo que, nos termos do disposto no ponto 5.2.2: “A penalidade por incumprimento do artigo 5.1 nos setores seletivos é de 5 minutos.

Detetada tal infração, o Colégio de Comissários Desportivos, ao analisar a desconformidade com a regulamentação da viatura, aplicou a penalidade prevista e constante na Decisão n.º 2.

A viatura utilizada pelo apelante é uma (Pick-up TT, marca Toyota, modelo Hilux) e pertencente ao Grupo T1.

Nos termos do artigo 6.º do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Todo-o-Terreno 2022, as viaturas pertencentes ao Grupo T1, são viaturas de todo-o-terreno modificadas nos termos do artigo 285.º, do Anexo J ao CDI.

Ora, em termos de regulamentação, o Campeonato de Portugal de Todo-o-Terreno, é regido pela legislação nacional e por regulamentação da FIA, onde se inclui o:

“ANNEXE J / APPENDIX J – ARTICLE 285

**Réglementation spécifique aux Voitures Tout-Terrain Prototypes
(Groupe T1)**

Specific regulations for Prototype Cross-Country Cars (Group T1)”

Ora, em 22 de março de 2022, a FIA veio alterar o Anexo J, em concreto no seu artigo 8.º – “Wheels and Tyres” – “At any time, at least 2 spare wheels must be on-board in the car”, ou seja, no que diz respeito às rodas suplentes das viaturas, em qualquer momento, o carro deverá pelo menos ter duas rodas suplentes on-board.

Ou seja, e tal como foi decidido por este Tribunal e se considerou no Acórdão n.º 01/2019 “a mera deteção da desconformidade ...é suficiente para constituir o ilícito desportivo Trata-se, portanto, de um ilícito objetivo, não dependente da avaliação da culpa na sua produção. Este ilícito desportivo tem como objetivo essencial assegurar a igualdade de condições de todos os participantes na competição ...”

Verificado que a viatura chegou ao final do 2º. SS sem uma das rodas suplentes o Colégio de Comissários Desportivos, aplicou a penalidade constante da decisão nº. 2.

Veio igualmente o recorrente alegar que nos termos do disposto no art.º 12.1.1 a do CDI, que salvo o disposto em contrário, as faltas ou infrações apenas são puníveis quando cometidas intencionalmente ou por negligencia.

Da audiência de discussão e julgamento e da demais prova constante nos autos, resulta que o comportamento do apelante não se enquadra em nenhum dos diversos tipos de dolo, a saber:

- Dolo direto – O agente teve como fim, como intenção, a realização de um facto criminoso;

- Dolo necessário – O agente tendo porventura outro fim diferente, reconhece o facto criminoso como consequência necessária da sua conduta e, no entanto, não se abstém da sua prática;

- Dolo Eventual - O agente ao atuar conformou-se com a possível realização do facto criminoso como consequência da conduta.

Já no que diz respeito a saber se o comportamento do apelante se se enquadra pelo menos na modalidade de negligência, vejamos:

O apelante, na qualidade de piloto, tem a direção da viatura, obrigando-se a percorrer determinado percurso previamente definido pelo clube organizador e com o objetivo de o percorrer no menor tempo possível.

Tal como foi alegado pelo apelante e resultou da prova produzida, por volta do Km 137 do 2º. SS, a viatura teve uma forte saída de estrada com embate lateral quando seguiam a ritmo elevado, tendo a viatura sofrido os danos visíveis na fotografia junta pelo apelante.

Mais alega e foi corroborado pelo seu navegador Filipe Palmeiro no depoimento prestado a este tribunal, que não se aperceberam que a roda se soltara, nem tinham que se aperceber dada a velocidade a que seguiam, à saída de estrada, ao intenso barulho e ao embate do lado direito, decidindo prosseguir na prova por não constatarem que nada de anormal que a tal os impedisse, tendo

a testemunha acrescentado que da saída de estrada resultou um embate muito violento, tendo embatido contra um muro de pedras e que estiveram perto de capotar.

Perante esta descrição dos acontecimentos, não pode este tribunal deixar de considerar que o apelante agiu com culpa, pelo menos na modalidade de negligência, estando assim preenchido o elemento subjetivo da infração em causa.

A culpa implica uma censura à conduta concreta do agente, porquanto, o apelante tinha o dever de em face à violência da saída de estrada, ao embate do lado direito e aos danos que a viatura sofreu, de parar para verificar se algum elemento se tinha partido ou danificado e que inclusive, pudesse vir a originar mais tarde uma saída de estrada com consequências graves para os seus ocupantes, para um outro concorrente numa eventual ultrapassagem ou para o público que pudesse estar a assistir à prova.

Não o fez como o deveria ter feito e, ao não ter parado, conformou-se com o resultado, no caso concreto, que o toque não teria danificado o suporte ou a cinta que tem como função segurar o pneu suplente.

Para além disso e embora não se encontre regulamentado no que diz respeito ao tipo de cinta que serve para prender o pneu suplente, cabe à equipa assegurar que o material utilizado é seguro e que suporta eventuais embates, pois, tal como consta no regulamento técnico do campeonato, a viatura deverá em qualquer altura da prova ser portadora de duas rodas suplentes.

Por outro lado, não podemos deixar de considerar que o piloto se encontra obrigado a seguir pelo trajeto definido no road-book, onde se encontram assinalados alguns obstáculos, cruzamentos, locais com perigo acrescido e outros, sendo certo que, qualquer saída de pista, como foi o caso verificado ao Km 137 e sem que seja dada qualquer justificação válida para tal, terá sempre que se considerar como resultado de uma condução desadequada para as condições da pista ou das características da própria viatura, considerando que o piloto teve uma condução negligente.

Note-se que mesmo na tese do Apelante a perda da roda não se deveu a circunstâncias que não lhe fossem imputáveis, mas antes a uma saída de estrada que só pode ser imputada ao próprio.

No sentido de que “age com negligência quem, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz, representa como possível a realização de um facto correspondente a um tipo de crime, mas atua sem se conformar com essa realização (negligência consciente); ou não chega sequer a representar a possibilidade dessa realização do facto (negligência inconsciente)”, cfr. se decidiu no Acórdão do STJ de 05-07-1989 (Relator: Manso Preto).

Classificando da mesma forma a negligência consciente e inconsciente e caracterizando os ilícitos negligentes como constituídos por “três elementos: a violação de um dever objetivo de cuidado; a possibilidade objetiva de prever o preenchimento do tipo; e a produção do resultado típico quando este surja como consequência da criação ou potenciação pelo agente, de um risco proibido de ocorrência do resultado”, em que a aferição da violação daquele primeiro elemento se deve fazer por «apelo às capacidades da sua observância pelo “homem médio”» e, quanto ao agente concreto, “de acordo com as suas capacidades pessoais, [de] cumprir o dever de cuidado a que se encontra obrigado”, cfr. se decidiu no Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 17.09.2014 (Relator: Orlando Gonçalves).

Veio ainda o apelante alegar que constitui jurisprudência desportiva automóvel em prova internacional de Todo o Terreno, no caso acontecido com o piloto Sebastian Loeb, numa prova FIA, em que na sequência de uma roda que se soltou em plena prova sem que o piloto se tenha apercebido dessa situação, não tinha que a repor no carro, não havendo lugar à aplicação da penalidade em tempo por ausência daquela no fim da classificativa.

Esclareça-se que este tribunal não se encontra vinculado por decisões proferidas no contexto de outras provas, reguladas por ADN’s diferentes, sendo certo que, no caso em apreço, a decisão da não aplicação da sanção, foi da

exclusiva responsabilidade do Colégio de Comissários Desportivos da prova em causa.

Além disso, a ponderação casuística do grau de culpa do concorrente, além de subjetiva, não é admitida pelas normas aplicáveis e “abriria a porta à desconsideração de futuras situações semelhantes, suscetíveis de alterar a verdade desportiva e de prejudicar gravemente a segurança das provas”. A partir de que velocidade não seria exigível que o concorrente se apercebesse da perda da roda suplente e parasse para recolocá-la? Note-se que, como vários dos pilotos referiram, a presença de uma roda no Setor Seletivo, à saída de uma curva, constituía uma grave ameaça à segurança da prova. Aliás, resultou claro dos depoimentos prestados que a roda não se manteve sempre no exato mesmo local da pista, o que evidencia que alguns concorrentes não conseguiram evitar atingi-la.»

Por último, constitui jurisprudência deste Tribunal a aplicação ou não de sanções com base na responsabilidade objetiva, tal como consta nos Acórdãos n.º. 01/2019 e n.º. 4/2020.

DECISÃO:

Nestes termos, decide o Tribunal de Apelação Nacional da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting negar provimento à apelação, confirmando a decisão n.º2 do colégio de comissários desportivos que determinou a aplicação ao apelante de uma penalidade de 5 minutos prevista no artigo 5.2.2 do RTCPTT, na “Baja do Oeste 2022”, realizada nos dias 6 a 8 de maio de 2022, no âmbito do Campeonato de Portugal de Todo-o-Terreno 2022.

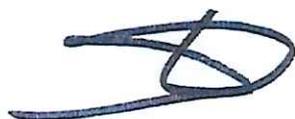
Custas pelos Apelantes, determinando-se a perda da caução, atento o estipulado no art.15.4.4 do CDI.

Lisboa, 31 de agosto de 2022

José Manuel Leite (Relator)



Tiago Cardoso da Silva



Mariana Albuquerque Oliveira

