
Processo de Apelação nº 05/2025

ACÓRDÃO

I.

Veio RUI GILBERTO DA SILVA MARTINS, titular da licença número 25/460, do veículo 247 – categoria X30-Mini, conduzido por Rui Miguel Alves Martins, com a licença PT 25/493, apelar da Decisão nº 57 do Colégio de Comissários Desportivos (CCD) do Evento Campeonato Portugal de Karting 2025 – Circuito do Bombarral, que decorreu em 06 e 7 de Setembro de 2025, o qual decidiu desqualificar da prova o piloto 226, com fundamento na infração do artigo 3.6.2b) do CCCK, aplicando a penalidade ao abrigo do artº 38.2 e) das PEK2025 (decisão nº 57, de 07.09.2025, publicada às 15.24).

O Apelante manifestou perante o CCD a intenção de apelar pelas 16.20 do mesmo dia 07.09.2025, e apresentou as suas alegações em 11.11.2025, tendo feito o pagamento da respetiva taxa.

Por esse motivo, a apelação foi apresentada em tempo, e por quem tem legitimidade para o fazer.

No essencial, o Apelante discorda da penalidade que foi aplicada ao piloto 226, de desqualificação da prova em causa, considerando que a conduta do referido piloto 226 se enquadra numa *violação dolosa e grave das regras do espírito desportivo aliada à tentativa de influenciar o resultado da competição desportiva*, e defendendo que ao mesmo deveria ser aplicada a penalidade de desqualificação do evento, não tendo apresentado conclusões.

Arrola testemunhas e junta documentos, 3 deles sob a forma de vídeo.

Isto posto;

II.

Considera o Apelante, no essencial, que deveria ser aplicada uma sanção mais gravosa ao piloto 226, pelos seguintes motivos:

1. Desde logo, invoca que o referido piloto protagonizou um acidente, que consistiu num abalroamento intencional e premeditado, com o objetivo direto de eliminar o concorrente da disputa pelo pódio, e, em consequência, favorecer um terceiro piloto (233) – seu colega de equipa – na luta pelo segundo lugar do campeonato.

Para ilustrar tal conduta, refere dois comportamentos do referido piloto, na corrida realizada no sábado, dia 06.09.2025, bem como na corrida de domingo, em que teria abrandado o ritmo de marcha enquanto liderava a corrida.

2. Por outro lado, considera que a ação do piloto 226 consistiu, não numa manobra arriscada, mas sim numa conduta deliberada e orientada a causar um prejuízo direto a um adversário, com o objetivo de interferir diretamente na classificação final do campeonato.

Ora,

Desde logo, é entendimento do Tribunal que as imagens que foram fornecidas no processo são suficientes para perceber o que ocorreu na prova, mais esclarecendo que não se vislumbra como poderiam quaisquer testemunhas suplantar os registos vídeo apresentados, e que são suficientemente claros.

Os registos de vídeo apresentados foram analisados por diversas vezes pelo Tribunal, tendo, do ponto de vista do mesmo, sido devidamente ilustrativos do ocorrido.

Por outro lado, não existem factos alegados que imponham a audição de testemunhas.

Na verdade, é importante realçar que os concretos motivos em que o Apelante se baseia para pretender agravar a conduta do piloto 226 são juízos de valor conclusivos e insuscetíveis de prova:

- a) por um lado, ¹alega que o Piloto 226 pretendia favorecer o seu colega de equipa, tendo agido premeditadamente nesse sentido – ora, a premeditação e a intenção do piloto em causa são factos do foro interno ou de natureza psicológica, cuja prova se mostra normalmente difícil por não serem, por via de regra, passíveis de demonstração direta, não tendo sido alegados comportamentos exteriores que, à luz da experiência comum, permitam concluir, com segurança, atitudes de índole cognitiva ou volitiva do agente visado, nomeadamente as invocadas intenção e premeditação;

Acresce que qualquer conduta que o piloto em causa tenha tido na prova de sábado ou na prova de domingo, para além da conduta em causa nos presentes autos, não podem ser atendidas, porque não foram alvo de qualquer sanção ou de qualquer reclamação atempada nem se poderia, mesmo que demonstrados, dele inferir-se que a conduta sancionada tivesse outra motivação que não fosse defender o lugar na corrida, que naquele momento estava em disputa entre os dois pilotos. Diferente seria se piloto em causa tivesse ostensivamente cedido posições para abalroar o veículo 247, o que não se demonstrou nem alegou.

- b) No que diz respeito à concreta manobra em causa², de ser premeditada com o objetivo de interferir diretamente na classificação final do campeonato, remete-se para o que acima ficou dito quanto ao primeiro motivo alegado, que o Tribunal entende que seria uma prova impossível, porque não versa sobre factos concretos que seja possível apurar.

¹ Isto quanto ao acima referido ponto nº 1.

² Quanto ao referido no ponto nº 2.

Por esse motivo, considera-se que, ao abrigo do princípio da economia processual³, não será necessário ouvir as testemunhas arroladas, atentos os factos invocados e a prova já junta ao processo, indeferindo-se tal inquirição.

De tudo o exposto resulta que a sanção aplicada ao piloto 226 em virtude da manobra em causa nos presentes autos foi classificada pelo CCD como “comportamento antidesportivo”, e sancionada com a penalidade mais gravosa que era possível aplicar à prova – a desqualificação.

Para justificar a penalidade de desqualificação do evento, entende este Tribunal que a gravidade a que se refere o artº 38.2 e) não se aplica no caso concreto – teria que decorrer de uma manobra manifestamente mais perigosa e de manobras reiteradas, o que não se aceita no caso concreto.

Concorda-se com a decisão do CCD quando refere que ocorreu um comportamento antidesportivo.

Com efeito, do que se apura atendendo aos vídeos apresentados, o piloto 226 atua no sentido de não permitir a entrada em pista do Apelante. Pode fazê-lo, no entanto, para defender a sua posição, e não com o intuito final de condicionar a classificação, o que ninguém pode afirmar com toda a certeza e sem dúvida.

Não se pode, por outro lado, deixar de anotar que, de acordo com a al. c) do ponto 3.6.2 do CCK, os condutores devem usar a pista em todos os momentos, sendo que *“um piloto será considerado como tendo estado fora da pista se nenhuma parte do Kart permanece em contacto*

³ Entendido este como o princípio segundo o qual cada processo deve comportar apenas os atos e formalidades indispensáveis ou úteis (economia de atos e economia de formalidades), sendo vedados os atos inúteis – neste sentido, vd. Manuel de Andrade, *Noções Elementares de Processo Civil*, Coimbra Editora, pág. 388.

com a pista⁴, e ainda que só poderá regressar à corrida sem pôr em causa a segurança, em condições, e sem obter qualquer vantagem. E o Piloto 247 saiu de pista sem qualquer interferência do piloto 226.

Em face do acima descrito, é entendimento deste Tribunal que não procede a argumentação do Apelante, não padecendo a decisão do Colégio de Comissários Desportivos de qualquer erro de julgamento de facto ou de Direito, ao contrário do que pretende o Apelante.

III. DECISÃO

Nestes termos, decide o Tribunal de Apelação Nacional da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting negar provimento à apelação, confirmando a decisão nº 57 do Colégio de Comissários Desportivos do Circuito do Bombarral, realizado a 6 e 7 de Setembro de 2025, que aplicou a sanção de desqualificação da prova ao concorrente 226, mantendo-se, conseqüentemente, tal Decisão.

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

Lisboa, 16 de outubro de 2025



Mariana Albuquerque Oliveira (Relatora)



Joaquim Diogo Barreiros



Tiago Cardoso da Silva

⁴ De referir que o piloto 247 saiu totalmente da pista aquando da curva em causa, não tendo ocorrido o mesmo com o piloto 226, que fica sempre com uma parte do veículo em pista.