



Expediente Tribunal Administrativo del Deporte núm. 91/2021 TAD.

En Madrid, a 11 de marzo de 2021, se reúne el Tribunal Administrativo del Deporte para conocer y resolver el recurso presentado por D. XXXX, actuando en su propio nombre y derecho, contra la Resolución del Comité de Apelación y Disciplina de la Real Federación Española de Automovilismo, de 28 de diciembre de 2020.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - Los días 2 y 3 de octubre de 2020, se celebró el 6º Rallye Rías Altas puntuable para el Campeonato de España de Rallyes. El dicente D. XXXX participó como copiloto en el vehículo propiedad del deportista piloto D. XXXX. Durante la disputa de la prueba, el 3 de octubre, el vehículo con el que participaban tuvo un accidente con salida de vía y quedando semivolcado ocupando parte de la carretera y en frente de un punto de radio.

El 6 de octubre de 2020, el organizador de la Prueba -D. XXXX- remitió un correo electrónico a la Dirección Deportiva de la Real Federación Española de Automovilismo (en adelante RFEDA), manifestando que el piloto y el copiloto salieron del vehículo y procedieron a empujar el coche para ponerlo sobre cuatro ruedas, obstaculizando parte del tramo, dado que en la rueda derecha estaba la rótula del trapecio rota y el palier fuera de sitio lo que imposibilitaba que el vehículo que rodase de cualquier modo sin ayuda mecánica de una grúa u otra forma de remolcaje. Provocando una situación de grave peligro, que se vio ampliado, además, al negarse los susodichos a que la grúa de la caravana de seguridad moviera el coche para despejar el tramo, motivo por el cual este último tuvo que ser anulado.

SEGUNDO. - Todo ello dio lugar a que se diese traslado del asunto por la Dirección Deportiva de la RFEDA al Comité de Apelación y Disciplina (en adelante CAD) de dicha Federación. El cual acordó, el 19 de octubre de 2020, incoar el Expediente Disciplinario Ordinario 2/2020 frente al piloto y copiloto del vehículo - ahora recurrente, D. XXXX-, así como a la Escudería Automovilística XXXX, Concursante de ambos.

Finalizada la incoación del Expediente fue elevado al Juez Único del CAD quien dictó Resolución, el 28 de diciembre, acordando sancionar al piloto y al copiloto ahora recurrente, D. XXXX, por la infracción del artículo 17. p) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador (en adelante RDDPS), con la descalificación de la prueba (art. 23.b). Así como, también, por infracción del artículo 19. a) del citado Reglamento, se les impone la sanción de multa accesoria por valor de mil quinientos euros (1.500,00 €) (art. 25.b).



TERCERO. - Ante dicha resolución, y con fecha de entrada de 19 de enero de 2021, interpone el Sr. XXXX recurso ante el Tribunal Administrativo del Deporte, solicitando que se «(...) admita el presente escrito con los documentos que se acompañan (...) y previos los trámites legales oportunos, acuerde la estimación del recurso y anular la resolución recurrida por no ser el recurrente autor de infracción alguna».

CUARTO. - El cuatro de febrero se envió a la RFEDA copia del recurso interpuesto, con el fin de que enviara a este Tribunal Administrativo del Deporte, en el plazo de diez días hábiles, informe elaborado por el órgano que dictó el acto recurrido y remitiera el expediente original del asunto debidamente foliado, de conformidad con lo establecido en el artículo 79.1 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Dicho informe tuvo entrada el 18 de febrero.

QUINTO. - El 23 de febrero se acordó concederle al recurrente un plazo de diez días hábiles contados a partir del siguiente al de la notificación del escrito para que se ratifique en su pretensión o, en su caso, formule cuantas alegaciones convengan a su derecho, acompañándole copia del informe de la federación, y poniendo a su disposición para consultar, durante dicho período, el resto del expediente. El día 9 de marzo tuvo entrada el escrito del actor con sus alegaciones.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - El Tribunal Administrativo del Deporte es competente para conocer este recurso con arreglo a lo establecido en el artículo 84.1 a) de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte, y en los artículos 6.2.c) y f) y 52.2 del Real Decreto 1591/1992, de 23 de diciembre, sobre Disciplina Deportiva, todos ellos en relación con la Disposición Adicional Cuarta. 2 de la Ley Orgánica 3/2013, de 20 de junio de protección de la salud del deportista y lucha contra el dopaje en la actividad deportiva.

SEGUNDO. - El recurrente está legitimado activamente para plantear este recurso, por ser titular de derechos e intereses legítimos afectados por ella, en los términos exigidos por el artículo 33.4 del Real Decreto 1591/1992.

TERCERO. - Alega en primer lugar el recurrente no haber cometido la primera infracción que se le atribuye, esto es, «p) Cualquier acción u omisión realizada durante el transcurso de una prueba que -sin causa justificada- ponga en peligro la integridad física de los otros participantes, de los oficiales actuantes o del público asistente» (art. 17). Ello lo justifica alegando que,

«(...) el vehículo no estaba semivolcado al margen de la carretera, sino que ocupaba ya una parte de la carretera y es la posición en la que quedó tras la salida de vía. (...) El vehículo NO FUE INTRODUCIDO EN LA CARRETERA, sino que se volcó para PONERLO en las



cuatro ruedas y así reanudar la carrera, por el piloto y la persona de la organización que estaba en el punto de radio. El copiloto no tuvo intervención alguna en la maniobra pues estaba avisando al resto de participantes. (...) Al ponerlo en CUATRO RUEDAS resultó que la rueda delantera derecha estaba fuera del eje y era imposible que el vehículo rodase tanto para continuar la carrera como para empujarlo fuera para evitar que siguiera ocupando parte de la calzada. (...) El fin de la acción fue continuar la carrera y no perjudicar el desarrollo de la prueba. (...) Los vehículos continuaron pasando por el punto sin que se perjudicase el desarrollo de la prueba. (...) No se puso en peligro la integridad de ningún participante».

Así, el compareciente niega haber participado en el volcado del vehículo para colocarlo en posición horizontal que generó la situación de riesgo que propició la sanción. En este sentido afirma que, tras salir del coche y como se ha indicado, se alejó del lugar del accidente –unos doscientos metros- para poner sobre aviso al resto de los participantes sobre el accidente y que fueron el piloto y el radioenlace del punto de radio, cerca del cual se produjo el accidente, quienes llevaron a cabo dicha acción. De tal manera que se afirma por el actor que no se menciona por la RFEDA «una sola prueba objetiva -documental o testifical presencial- que indique que el recurrente empujó el vehículo».

Empero, sí existe prueba documental de una declaración presencial a este respecto y corroborada, además, por el propio dicente. Así, en las alegaciones realizadas al expediente federativo incoado, el piloto relata que, tras el accidente, «(...) tanto piloto como copiloto conseguimos salir por nuestros propios medios del vehículo. (...) Que procedemos a poner el vehículo, el cual estaba semi volcado en la cuneta, sobre sus cuatro ruedas con el fin de proseguir con nuestra participación en la prueba, algo totalmente lícito y que no impide ningún artículo de ningún reglamento» (página 28 del expediente). A su vez, y en relación con dichas aseveraciones, el actor remitió un escrito de alegaciones al expediente por correo electrónico (página 39 del Expediente), en el que declara que «Yo XXXX con DNI. 0000000 y licencia nº 0000 me pongo en contacto con vosotros para manifestar mi acuerdo con lo manifestado en el alegato de mi piloto XXXX».

Realidad esta que no puede verse desvirtuada por la circunstancia que alega la parte de que debió tomarse declaración al radioenlace de la organización por la instancia federativa para que testificase a este respecto, pues su falta bien pudo ser subvenida por él mismo solicitando dicha testifical en el periodo de prueba que se abrió en el expediente y ni él ni ninguno de los expedientados solicitó prueba alguna. De aquí que deba concluirse de todo ello que queda acreditado que el compareciente, juntamente con el piloto, llevó a cabo la acción de colocar sobre cuatro ruedas el coche accidentado.

CUARTO. - Determinada la precedente cuestión, debe tratarse ahora la alegación del actor que niega que su acción de poner el coche siniestrado en posición horizontal generara una situación de peligro propia de lo que requiere el tipo de la infracción que se imputó al recurrente. Sin embargo, es lo cierto que de las imágenes obrantes en el expediente y aportadas tanto por el actor, como por la RFEA, se aprecia claramente que el lateral del coche volcado en la cuneta y apoyado en el suelo –concretamente el del lado del copiloto- sí ocupa una parte del borde de la carretera. Pero es cierto, también, que, una vez puesto el coche sobre sus cuatro ruedas, éste



ocupa ya una gran parte de carretera, hasta el punto de que pudiera afirmarse que el vehículo quedó atravesado en la misma, como nítidamente puede verse, por ejemplo, en la imagen que muestra el documento tercero (3) incluido en la documentación aportada por el recurrente y que adjuntó a su recurso.

Arguye la parte, asimismo, a este respecto que el Reglamento del Campeonato de España de Rallyes autoriza que los vehículos puedan ser empujados para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye» (art. 8 c). No obstante, cuando se recuperó la posición horizontal del coche, pudo verse que su rueda delantera derecha tenía «la rótula del trapecio rota y palier fuera de sitio», lo que impidió que el coche pudiera continuar la carrera, al no poder rodar «sin ayuda mecánica de una grúa u otra forma de remolcaje». De modo que, sobre este particular, señala el informe federativo que «parece claro -porque es lógico- que si un vehículo tiene un accidente fuerte lo más probable es que no pueda continuar, por lo que no tenía sentido alguno que los pilotos sancionados pusieran el mismo en medio del tramo». Criterio este que también manifiesta el Concursante de ambos sancionados cuando moteja su actuación como «ilógica e incorrecta», en el marco de sus alegaciones adjuntadas en la página 37 del expediente.

Asimismo, se recoge en el informe federativo que,

«(...) parece claro también que ambos pilotos sabían que estaban incurriendo en una conducta peligrosa, para ello es necesario remitirse al documento aportado por el piloto en su escrito de alegaciones, que hace referencia a una conversación de WhatsApp entre él y el representante de su Concursante, el Sr. xxx, mostrando una fotografía del coche en el medio de la carretera y con un texto que dice: “la vamos a liar más gorda” (ver folio 31 del Expediente), es decir, teniendo plena conciencia de que haber puesto el coche en medio de la carretera era una acción que al menos iba a entorpecer el desarrollo de La Prueba».

Por último, la peligrosidad de la actuación realizada está implícitamente contenida en el propio alegato del recurrente, cuando declara que no participó en el volcado del coche accidentado para ponerlo sobre cuatro ruedas, porque «A la vista de la situación del vehículo y de las circunstancias meteorológicas que determinaban una muy escasa visibilidad el compareciente se desplazó unos 200 metros aproximadamente con la finalidad de avisar a los demás participantes en la prueba (...)). Y también, «de hecho, ni se encontraba cerca del vehículo ya que fue a avisar al resto de participantes de que tuvieran cuidado porque parte del vehículo invadía la calzada».

De estas declaraciones, por tanto, bien puede inferirse que, si la situación del vehículo ya demandaba necesidad de cuidado a resultas del accidente, cuanto más resultaría ser preciso éste cuando se colocó el coche, prácticamente, en medio de la carretera, lo que acredita que dicha actuación provocó una situación objetiva de riesgo como, por otra parte, se puede ver en las imágenes obrantes en el expediente.

De manera que deba concluirse que la acción de poner el coche sobre sus cuatro ruedas dio lugar a la situación objetiva de peligro descrita y, por tanto, incura en la infracción prevista en el artículo 17 p) del Reglamento disciplinario federativo por el que se le impuso la sanción de descalificación de la prueba prevista en el artículo 23 b) y cuya impugnación debe correr por ello suerte desestimatoria.



QUINTO.- A continuación niega también el recurrente haber llevado a cabo la infracción prevista en el RDDPS y relativa a que «Se considerarán como infracciones comunes graves a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas: a) El incumplimiento de órdenes, instrucciones y peticiones de información emanadas de los Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Directores de Carrera, Directivos, así como demás Autoridades deportivas, si el hecho no reviste el carácter de falta muy grave» (art. 19).

La misma se le imputa en cuanto que la resolución atacada considera acreditado que, cuando los medios de la organización de la competición se desplazaron para llevarse el vehículo accidentado y despejar así el tramo de la carretera que ponía en peligro con su ubicación, tanto el piloto como el copiloto se opusieron a que esta operación pudiera llevarse a cabo, al negarse a que se tocara el coche para remolcarlo. Lo que determinó que la Directora de la Carrera tuviera que anular el TC4 cronometrado. Sin embargo, el copiloto ahora recurrente declara no haber llevado la conducta que se le atribuye, toda vez que opone la declaración del operario de la grúa que acudió a retirar el vehículo, que afirma que «el vehículo fue retirado por la grúa». Así como, también, que la atribución que se realiza por la organización de la carrera de estas acciones, «En todo caso, al referirse al participante se está refiriendo al piloto pues el compareciente no tuvo ninguna intervención en ese momento ni podía tenerla porque no es el propietario del vehículo. De hecho, ni se encontraba cerca del vehículo ya que fue a avisar al resto de participantes de que tuvieran cuidado porque parte del vehículo invadía la calzada».

En este sentido aduce que en las distintas fases del procedimiento las referencias relativas a la comisión de la antecitada infracción solo se hacen en relación a la persona del piloto. Así, en el correo del organizador de la competición denunciando los hechos acontecidos que dieron lugar al presente debate, puede leerse como describe que, tras haberse colocado el coche en horizontal, «(...) los siguientes participantes que llegan al lugar tienen dificultades para pasar, perdiendo tiempo. Una vez que han pasado todos los participantes (...) la grúa del tramo va a intentar retirar el vehículo, pero el participante se niega a que le toquen al coche» (página 2 del expediente).

Asimismo, en la providencia de la notificación del expediente, el instructor dice, en su resumen de los hechos denunciados, que «(...) D. XXXX y D. XXXX presuntamente empujaron su coche y lo pusieron en sus cuatro ruedas obstaculizando parte del tramo y por lo tanto perjudicando a otros participantes (...) y poniéndolos en una situación de grave peligro; motivo por el cual la grúa se acercó al lugar para intentar mover el vehículo y apartarlo, pero el participante en cuestión se negó a que su vehículo fuese tocado» (página 22 del expediente).

Ítem más, cuando refiere a la documentación aportada por el denunciante y señala al Informe sobre el suceso que nos ocupa suscrito por la Directora de Carrera e indica cómo según el mismo, «(...) los miembros de la caravana de seguridad llegaron al lugar del accidente con la intención de apartar el vehículo de la carretera, negándose en todo momento el Piloto D. XXXX a que dicho personal de la organización de la



prueba tocase su coche» (página 22 del expediente). Y, en efecto, cuando se acude en el expediente «Informe de Dirección de Carrera sobre lo sucedido en el TC 2 “Monfero-Monfero” con el vehículo núm. 105» (páginas 9 y 10 del expediente), se comprueba cómo la citada Directora narra en la caravana de seguridad se desplazó al lugar del accidente para apartar el coche siniestrado «negándose en todo momento el piloto a que el personal de la caravana, que es personal de la organización de la prueba, así incluido en el cuadro de oficiales, tocase dicho vehículo» (página 10 del expediente).

Finalmente, obra en el expediente documental que contiene el siguiente testimonio, «Yo, D. XXXX, (...) como administrador y gerente de la empresa “Desguaces XXXX”, (...) CERTIFICO: (...) La empresa Desguaces XXXX, S.L. realiza servicio de grúa en TC 2 y TC 4 del Rallye Rías Altas 2020, el cual se activa aproximadamente a las 20:20 H del día 2 de octubre junto con el coche R después de finalizar el TC2. (...) Una vez en el lugar, procedernos a cargar el vehículo nº 105, de XXXX y XXXX, en la grúa. Ninguno de los dos ocupantes del vehículo presenta negativa al respecto y recibimos toda la colaboración posible por parte de los dos implicados en todo momento, mientras están siendo atendidos por el coche R. (...) Después de cargar el vehículo en la grúa procedernos a retirarlo del tramo cronometrado y se deposita en la Plaza del Concello de Monfero» (página 32 del expediente).

Frente a todas estas referencias expuestas, la única alusión relativa a las mismas que se realiza en la resolución ahora combatida, se produce en los siguientes términos, «En lo que respecta a que los deportistas se negasen a mover el vehículo, existe una aparente contradicción entre lo que expresó D. XXXX y lo que expresaron los deportistas expedientados en su escrito de alegaciones y en la prueba testifical del Sr. XXXX, pero en este sentido, se ha de tener en cuenta que el Sr. XXXX, Presidente del Club organizador, además de declarar que se negaron a que se tocara el coche, afirmó que esa circunstancia dio lugar a que se produjera la anulación del tramo cronometrado TC 4, afirmaciones que son ratificadas en el Informe de Dirección de Carrera sobre lo sucedido (...)» (página 50 del expediente).

Pasando a continuación a transcribir, literalmente, dicho Informe y reproduciendo -en negrita y subrayado- el párrafo del mismo comentado *supra*, que refiere que el fallido intento de retirada del vehículo transcurrió «negándose en todo momento el piloto a que el personal de la caravana, que es personal de la organización de la prueba, así incluido en el cuadro de oficiales, tocase dicho vehículo» (página 50 del expediente). Tras lo cual el CAD resuelve a continuación, entre otras cosas, que el copiloto y ahora recurrente, Sr. XXXX, fue responsable de «haber incumplido las órdenes de los Oficiales encargados de la seguridad de la prueba, como autor de la infracción grave prevista en el artículo 19.a) del RDDPS» y le impone la «sanción prevista en el artículo 25. 9 de ese mismo Reglamento de Multa ascendente a la cantidad de MIL QUINIENTOS EUROS (1.500,00 €)».

Pues bien, a la vista de las circunstancias expuestas a lo largo del presente Fundamento, este Tribunal considera que ni a lo largo del expediente disciplinario



tramitado, ni en la resolución que puso fin al mismo se acreditó, siquiera de forma indiciaria, que el ahora recurrente llevara a cabo el comportamiento tipificado en la infracción que se le atribuye y en cuya virtud se le impone la sanción pecuniaria descrita. De aquí que deba procederse a la revocación de la misma y declarar su nulidad.

Lo cual, a su vez, hace innecesario que debamos pronunciarnos sobre los demás extremos contenidos en el recurso.

En su virtud, este Tribunal Administrativo del Deporte **ACUERDA**

ESTIMAR PARCIALMENTE el recurso presentado por D. XXXX, actuando en su propio nombre y derecho, contra la Resolución del Comité de Apelación y Disciplina de la Real Federación Española de Automovilismo, de 28 de diciembre de 2020. De modo que se revoca y se declara nula la sanción impuesta de multa de mil quinientos euros (1.500,00 €), prevista en el artículo 25 b) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la susodicha Federación.

La presente resolución es definitiva en vía administrativa, y contra la misma podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo, con sede en Madrid, en el plazo de dos meses desde su notificación.

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO

