

Expte.: 34/2021

Valencia, a 23 de marzo de 2022

Presidente

D. Alejandro Valiño Arcos

Vicepresidenta

Dña. Mercedes Sánchez-Escobero Fernández

Vocales

D. Mateo Castellá Bonet

D. Enrique Carbonell Navarro

Dña. Alejandra Pitarch Nebot

secretaria

Dña. Lucía Casado Maestre

Constituido el Tribunal del Deporte de la Comunidad Valenciana en sesión debidamente convocada para el 3 de marzo de 2022 con asistencia de los miembros que al margen se relacionan, adoptó, en relación con el recurso interpuesto por [REDACTED] en nombre y representación de [REDACTED] representante a su vez de [REDACTED], la siguiente

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Como consecuencia del recurso interpuesto por el recurrente, [REDACTED] contra la Resolución del Comité de Disciplina Deportiva de la Federación de Automovilismo de la Comunitat Valenciana (FACV) de fecha 7 de junio de 2021, desestimatoria de la apelación técnico-deportiva interpuesta contra la decisión del colegio de comisarios deportivos, consistente en la descalificación del piloto [REDACTED] conductor del vehículo dorsal nº 32, en la prueba disputada el día 2 de mayo de 2021 en el Circuit de la Comunidad Valenciana 'Ricardo Tormo' en Cheste (Valencia), puntuable para el campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana, categoría Junior, este Tribunal dictó en fecha 14 de octubre de 2021, Resolución cuyo fallo es del siguiente tenor literal:

"ESTIMAR PARCIALMENTE el recurso interpuesto por [REDACTED] en nombre y representación de [REDACTED] representante a su vez de [REDACTED] contra la resolución de 7 de junio de 2021 del Comité de Disciplina Deportiva de la FACV, retrotrayéndose el expediente al momento inmediatamente anterior al que se produjo el acto viciado de anulabilidad, debiendo el Comité de Disciplina valorar la prueba documental aportada por el recurrente (en su versión original o requiriendo que le sea traducida oficialmente), así como practicar la prueba de remisión de la pieza averiada o manipulada en los términos y condiciones expresados en el último Fundamento de Derecho".

El Fundamento de Derecho Cuarto de la Resolución contenía las condiciones a las que había de ajustarse la remisión de la pieza (cilindro) a la fábrica italiana de [REDACTED]:

"El recurrente ha de facilitar a la Federación de Automovilismo de la Comunitat Valenciana la dirección postal de la fábrica y, en la medida de lo posible, la identidad de la persona o del departamento competente para la evacuación del informe pericial correspondiente. La solicitud de que se evacúe el Informe la hará la propia Federación de Automovilismo, indicando que la petición se enmarca en la tramitación de un procedimiento disciplinario por posible manipulación de la pieza. Dicha solicitud irá acompañada del envío de la pieza con todas las garantías para asegurar su recepción en el lugar de destino. La Federación podrá exigir del recurrente que provisione la cantidad que sea necesaria, con la consiguiente justificación, incluyendo la traducción al italiano o al inglés del requerimiento de evacuación del Informe. El informe que eventualmente se extienda por la fábrica italiana deberá ser remitido directamente a la Federación y si su contenido, por cuestión idiomática, no fuese comprensible para su valoración por el órgano disciplinario federativo, se someterá a traducción oficial a expensas del recurrente".

SEGUNDO. En cumplimiento del Fallo de la Resolución, el Comité de Disciplina Deportiva de la FACV, mediante Providencia de 9 de noviembre de 2021, acordó proceder a la práctica de

la prueba propuesta por el recurrente, para lo cual se remitió la pieza del motor a la dirección de [REDACTED] en Italia a fin de que se emitiera un informe técnico respecto de la pieza enviada (cilindro) en el que se manifestase si un gripado del circlip pudo producir las marcas que se observan en el cilindro objeto de examen.

El oficio remitido a [REDACTED] era del siguiente tenor literal:

“Estimados señores:

Por haberlo así acordado el Comité de Disciplina Deportiva de la Federación de Automovilismo de la Comunitat Valenciana en el expediente de apelación técnico-deportiva DD/002/2021, mediante el presente escrito solicito de ustedes que nos remitan a esta federación, en la dirección indicada en el mismo, un informe técnico respecto de la pieza que les enviamos (cilindro) en el que se manifieste si un gripado del “circlip” pudo producir las marcas que se observan en el referido cilindro”.

Con fecha 30 de noviembre de 2021, la compañía [REDACTED] emitió informe suscrito por [REDACTED] en los siguientes términos:

“El 25 de noviembre de 2021 recibimos el cilindro que nos enviaron para su inspección técnica.

El cilindro estaba identificado con el sello “FACV 102572.

Como resultado de la inspección podemos decir que las marcas encontradas en el interior del propio cilindro, en las aberturas de los conductos, pueden haber sido producidas por la rotura del circlip del conector del pistón.

Estas marcas también pueden haber sido causadas por la aspiración por parte del motor de residuos externos, o por la rotura de otros componentes del motor en el pasado, como la jaula de agujas del conector del pistón”.

Con fecha 10 de diciembre de 2021, el Comité de Disciplina Deportiva de la FACV acordó dar traslado del informe emitido por la [REDACTED] debidamente traducido al recurrente. Asimismo, acordó dar traslado al comisario técnico actuante por 3 días para efectuar las alegaciones que considerara oportunas.

Con fecha 13 de diciembre de 2021, el delegado técnico, [REDACTED], con licencia [REDACTED], emitió el siguiente informe:

“Finalizada la segunda carrera de la categoría Junior se realiza la verificación de oficio de los 3 primeros clasificados donde uno de los elementos a comprobar fue el motor. Durante la revisión del motor del vehículo nº 32 se detectan, en el cilindro, unas entalladuras a la altura de la lumbrera de transferencia, dando lugar a una inconformidad con el Apt. 1 principios Generales del Reglamento Técnico Específico de la Categoría Junior del Campeonato de la Comunidad Valenciana de Karting 2021. Posteriormente, se continúa con la verificación de los demás elementos del motor no encontrándose ninguna rotura, deficiencia o pérdida de algún elemento que pudiese causar el deterioro encontrado en la camisa del cilindro. Siendo procedente señalar, a la vista del informe de [REDACTED] que los elementos elásticos de sujeción del bulón (circlips) estaban en su posición.

Conclusiones: - Visto el estado del cilindro y sin entrar en valoraciones de si el defecto se había realizado voluntaria o accidentalmente antes de la carrera y al no cumplir este con la reglamentación, se realiza el informe técnico nº7 donde se refleja esta anomalía en el motor del vehículo Nº 32”.

Con fecha 14 de diciembre de 2021, el recurrente efectuó alegaciones en el sentido que consta en el expediente.

Con fecha 16 de diciembre de 2021, por el Comité de Disciplina Deportiva de la FACV se dictó Providencia, uniendo al expediente las alegaciones del recurrente y el informe del comisario técnico, que se trasladó al recurrente a los efectos oportunos.

TERCERO. Con fecha 17 de diciembre de 2021, el Comité de Disciplina Deportiva dictó Resolución en el Expediente DD/002/2021, desestimando la apelación técnico deportiva interpuesta por el concursante [REDACTED] en relación a la sanción de descalificación impuesta al piloto [REDACTED] conductor del vehículo dorsal nº 32, en la prueba disputada el pasado día 2 de mayo de 2021 en el Circuit de la Comunitat Valenciana 'Ricardo Tormo' en Cheste (Valencia) y, en consecuencia, confirmando la decisión adoptada por el citado Colegio de Comisarios Deportivos.

El Comité federativo, cumpliendo con lo ordenado por el Tribunal del Deporte, procedió a valorar en su Resolución las pruebas practicadas en el seno del Expediente DD/002/2021:

- el informe emitido por [REDACTED] de [REDACTED] que dijo que "la imagen reproducida a través de una fotografía correspondiente al motor V0731 se corresponde a un fallo del circlip");
- el informe emitido por [REDACTED] de [REDACTED], de 30 de noviembre de 2021, anteriormente extractado;
- y el informe emitido por el Comisario Técnico, [REDACTED], de fecha 13 de diciembre de 2021, antes reproducido.

Considera el Comité, cotejando los informes, que cabe concluir que el cilindro objeto de recurso fue montado en el Kart nº 32 antes de comenzar la carrera con las anomalías descubiertas en las verificaciones técnicas realizadas al comenzar la misma, bien por una actuación dolosa del concursante, bien por culpa *in vigilando* de éste, sin que se pueda contemplar otra posibilidad. Por agotar el razonamiento, si las marcas o entalladuras descubiertas en las verificaciones llevadas a cabo al finalizar la carrera hubieran sido producto de una anterior avería (por rotura de los circlips o por cualquier otra causa de las contempladas en el informe de [REDACTED]), esto supondría que el concursante montó el motor en el Kart nº 32 con una alteración antirreglamentaria, lo que no admite justificación alguna.

Añade el Comité que las hipótesis o conjeturas de los informes de [REDACTED] (rotura circlips, la aspiración por parte del motor de residuos externos o por la rotura de otros componentes del motor en el pasado) ceden ante la claridad del informe emitido por el comisario técnico actuante, que manifiesta que los circlips del cilindro estaban en su posición cuando, a la finalización de la prueba, fue verificado el motor y que éste no presentaba ninguna anomalía, rotura o deficiencia, más allá de las entalladuras que provocaron la sanción de descalificación del piloto conductor del Kart nº 32, lo que descarta cualquier posibilidad de que dichas marcas hubiesen sido producidas durante la carrera por el fallo o rotura de un elemento del motor. Al margen de que la lógica indica, a juicio del Comité, que una hipotética contingencia de tal naturaleza hubiese afectado al rendimiento del motor o incluso le hubiera impedido seguir funcionando y, sin embargo, el kart nº 32 logró la victoria de la carrera.

Insiste el Comité en recordar el régimen de responsabilidad cuasi objetiva aplicable a las infracciones de los reglamentos técnicos, puesto que el concursante asume la obligación de poner los coches en la pista con estricta sujeción a la reglamentación técnica, de modo que cualquier alteración antirreglamentaria, como la del caso que nos ocupa, es sancionable, con la única excepción de que el concursante sea capaz de probar, sin ningún género de duda, que aquélla ha sido producto de un caso fortuito, no le ha proporcionado ninguna ventaja competitiva y no preexistía al inicio de la carrera, todo lo cual no se da en el caso examinado.

Concluye el Comité que el escrito de alegaciones del recurrente de fecha 14 de diciembre de 2021 en absoluto desvirtúa lo razonado por este Comité. Por una parte, porque convierte en dogma de fe las posibilidades indicadas en los informes de [REDACTED], y, por otra, porque no aporta

nada nuevo que pueda exonerarle de su responsabilidad, que, de manera minuciosa, ha sido determinada y razonada en el correspondiente apartado de su Resolución.

Finalmente, el Comité da por reproducidos los argumentos y fundamentos de derecho de su Resolución de 7 de junio de 2021, que considera plenamente aplicables al fallo.

CUARTO. Con fecha 22 de diciembre de 2021, fecha de entrada en este Tribunal de 30 de diciembre de 2021, [REDACTED] en representación de [REDACTED] en calidad de representante de [REDACTED], presentó recurso ante el Tribunal del Deporte contra la Resolución de 17 de diciembre de 2021 del Comité de Disciplina Deportiva de la FACV.

Los motivos en los que se articula el recurso son los siguientes:

A) Vulneración de los principios elementales del procedimiento sancionador y garantías de defensa de su representado.

Considera el recurrente que la decisión del Comité de Disciplina Deportiva de dar traslado de los informes emitidos por [REDACTED] al Comisario Técnico para que efectuara alegaciones sobre los mismos supone, no solo una contravención de lo ordenado por el Tribunal del Deporte en su Resolución de 14 de octubre de 2021, sino una flagrante vulneración de los derechos de defensa de su representado que debe dar lugar a la declaración de nulidad del procedimiento y la revocación de la sanción.

Afirma que el Comité de Disciplina parece obviar que se está tramitando un procedimiento disciplinario, ya que insiste, de nuevo con la definición de procedimiento técnico o técnico-deportivo, en llevar a cabo actuaciones vedadas en los procedimientos sancionadores, que deben respetar una serie de garantías, como es otorgar un trámite adicional de alegaciones al comisario técnico, que no es parte interesada en el procedimiento y cuya intervención y participación en el mismo se terminó con la inspección del Kart y la emisión del acta.

Manifiesta que, en los procedimientos disciplinarios federativos -como éste-, los árbitros, jueces, comisarios técnicos, comisarios deportivos o cualquiera que sea su denominación, evacúan el acta a través de la cual se inicia el procedimiento disciplinario, pero, una vez realizado este trámite, no son parte interesada en los procedimientos disciplinarios y, por lo tanto, no siéndolo, no pueden ni presentar alegaciones ni concedérseles presunción de veracidad, ni trámite de recursos.

Por otra parte, esgrime que se ha vulnerado el principio acusatorio por considerar que su representado se ha defendido desde el principio de los hechos que constan en el acta, en la cual se expresaba que las anomalías encontradas en el Kart nº 32 consistían en presentar una parte del motor (cilindro) que, por presentar modificaciones, no cumplía con el apartado 1º de los principios generales del Reglamento Técnico específico junior del Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana. Que, en base a esta afirmación contenida en el acta, los comisarios deportivos acordaron sancionar al piloto por lo que no procede, ni añadir elementos adicionales, tal y como ha permitido el Comité de Disciplina de la FACV, admitiendo las "alegaciones" del comisario técnico, que añaden otras manifestaciones sobre otros aspectos del kart, ni alterar los hechos, so pena de vulnerar el principio acusatorio.

El recurrente añade que el Comité de Disciplina de la FACV está resolviendo en segunda instancia en fase de recurso. No está instruyendo ningún procedimiento. Por eso, es más improcedente, si cabe, que conceda trámites adicionales y modifique, amplíe y añada elementos nuevos a la acusación, tal y como ha realizado. Asimismo, estima que, de conformidad con el art. 118 de la Ley 39/2015, en el caso de que se pudieran tener en cuenta hechos nuevos (que no es el caso, porque lo que ahora manifiesta el comisario técnico lo pudo incluir en su informe y no lo hizo), se exige que éstos se pongan de manifiesto a los interesados, concediendo entre 10 y 15 días de alegaciones. Este trámite no ha sido concedido por el Comité de Disciplina Deportiva, de manera que el 17 de diciembre de 2021

se dio traslado de las "alegaciones" del comisario técnico y, el día hábil siguiente (20 de diciembre de 2021), se notificó la nueva Resolución.

Los hechos y elementos nuevos aportados ahora al procedimiento en fase de recurso con motivo de unas manifestaciones del comisario técnico que no constaban en el expediente han sido la base para desestimar el recurso, lo cual supone una gravísima indefensión y, por sí sola, justifican la nulidad del procedimiento y la revocación de la sanción impuesta.

A juicio del recurrente, generan indefensión, porque no está justificado jurídicamente que el comisario técnico pueda hacer uso de este trámite de alegaciones y porque sus manifestaciones carecen de sustento probatorio en esta instancia. Pero, adicionalmente, también generan indefensión, porque han sido la base para la Resolución desestimatoria, sin tener la oportunidad de haber alegado nada. Y es que la omisión del trámite de audiencia impide que se puedan presentar alegaciones sobre un documento capital sobre el que el Comité ha decidido volver a desestimar el recurso, por lo que ello debería llevar a la declaración de nulidad de la Resolución recurrida en virtud de lo dispuesto en el art. 47.1.a) y e) de la Ley 39/2015.

Por último, considera que las alegaciones del Comisario Técnico, en el caso de ser admitidas, no pueden elevarse a la categoría de prueba porque:

- En todo caso, las manifestaciones que pudieran tener tal consideración son las contenidas en el acta inicial y original de verificación, emitida justo después de analizar el vehículo después de la prueba.
- Estas "alegaciones" del comisario técnico no constan en el acta inicial de verificación.
- El comisario técnico se refiere en este nuevo escrito de alegaciones a los otros elementos del motor analizados en mayo de 2021, pero se está refiriendo a ellos en diciembre de 2021, es decir, SIETE MESES después de realizar el análisis del vehículo y sin que nada conste en el acta que forma parte del expediente.
- Evidentemente, el motor ENTERO analizado en mayo de 2021 no ha sido ni embalado ni conservado para que fuera posteriormente analizado en diciembre de 2021.
- Evidentemente, el comisario técnico no ha dispuesto del motor para emitir este nuevo "informe", por lo que lo ha emitido 'a ciegas', sin poder analizar absolutamente nada de lo que ha incluido en su informe/alegaciones.
- Es imposible emitir un juicio detallado y exhaustivamente técnico en diciembre de 2021 sobre un motor analizado en mayo de 2021.

B) Otros elementos para la estimación del recurso.

B.1) La infracción y las pruebas del expediente.

Que la infracción tipificada y aplicada al piloto para sancionarle (art 2.2.3. del Reglamento Técnico del Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana) exige para existir que se haya producido una acción personal/manual con auxilio de aparatos por parte de alguien para cambiar el aspecto inicial del cilindro, y no existe en el procedimiento ninguna prueba que acredite que su representado realizó una operación para modificar el cilindro y sí existen dos informes que demuestran que este tipo de marcas en el cilindro se producen como consecuencia de fallos mecánicos o como consecuencia de la aspiración de residuos externos, y que el cilindro cumple con las regulaciones específicas de la marca.

De este modo, al no existir evidencia alguna de que se haya realizado una operación manual para modificar el cilindro, la infracción no se ha cometido.

B.2) La antijurídica responsabilidad cuasi-objetiva.

Que, a pesar de la Resolución de 14 de octubre del Tribunal del Deporte, que considera que la responsabilidad cuasi-objetiva del deportista constituye un criterio de imputación no recogido ni mencionado en ninguno de los Reglamentos Deportivos y Técnicos de la Federación, el Comité de Disciplina Deportiva ha vuelto a desestimar el recurso en base a la responsabilidad cuasi-objetiva, omitiendo tanto las directrices del Tribunal relativas a los

trámites a realizar antes de dictar la nueva Resolución (realizar trámites adicionales no solicitados e improcedentes), como también los propios argumentos jurídicos de la Resolución del Tribunal del Deporte, insistiendo en conceptos y teorías rechazados por él y absolutamente contrarios a los principios elementales del derecho sancionador.

B.3) Vulneración principio *pro reo* e inversión de la carga de la prueba.

Considera el recurrente que también se ha vulnerado el principio *in dubio pro reo*, que establece que, en el caso de que existan dudas (que, a su juicio, no deben existir por no estar acreditado que se manipuló el cilindro), debe adoptarse la solución más beneficiosa para el acusado.

Del mismo modo, tampoco es procedente que se invierta la carga de la prueba en el sancionado, de manera que deba asumir la responsabilidad de acreditar que no se cometió la infracción.

Concluye que no es admisible ni aceptable que, en este procedimiento disciplinario, el Comité de Disciplina aplique al piloto una responsabilidad objetiva y que invierta la carga de la prueba, pretendiendo que sea el piloto el que pruebe que NO ha manipulado el cilindro. Más grave es este hecho, si cabe, cuando se han aportado DOS informes que justifican que la modificación del cilindro se debió a un fallo mecánico o elementos externos y que concluyen que la pieza reúne los requisitos exigidos.

QUINTO. Pretensión del recurrente.

El recurrente, con los razonamientos expuestos, interesa que por este Tribunal del Deporte se estime íntegramente el recurso y se revoque, tanto la resolución del Comité de Disciplina de la FACV del 17 de diciembre de 2021, como la decisión de los comisarios deportivos, adoptada el pasado 2 de mayo de 2021, consistente en descalificar al kart nº 32, pilotado por ██████████, devolviéndole los puntos obtenidos que le harán ser campeón de la clasificación general.

SEXTO. Traslado a interesados.

Habiéndose dado traslado del recurso interpuesto a los interesados que pudieran resultar afectados en la clasificación de la competición, no se han formulado alegaciones dentro del plazo conferido.

A los anteriores hechos son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia del Tribunal del Deporte de la Comunidad Valenciana.

El Tribunal del Deporte de la Comunitat Valenciana es competente para conocer del recurso presentado en virtud de lo dispuesto en los arts. 166.1 y 167.1 de la Ley 2/2011, de 22 de marzo, de la Generalitat, del Deporte y la Actividad Física de la Comunitat Valenciana.

SEGUNDO. Condición de interesado del recurrente.

Concurre en el recurrente la condición de interesado prevista en el art. 142.2.d) de la Ley 2/2011.

TERCERO. Respetto de la forma y plazo.

El recurso ante este Tribunal fue presentado en tiempo y forma, conforme a lo dispuesto en el art. 166.1 de la Ley 2/2011 y el art. 42.2 de los Estatutos de la FACV.

CUARTO. Sobre la pertinencia del informe del Comisario Técnico de fecha 13 de diciembre de 2021.

El vicio de nulidad de carácter procedimental invocado (dar traslado del informe de ██████████ al comisario técnico de la carrera por 3 días para formular alegaciones) constituye el primero de los motivos de impugnación de la Resolución recurrida que debe ser examinado,

pues el pronunciamiento sobre su concurrencia y efectos resulta en todo caso previo al examen de la cuestión de fondo controvertida y podría hacer innecesario éste.

Se plantea ante este Tribunal la nulidad de la Resolución y se justifica argumentando que

- las alegaciones emitidas por el Comisario Técnico con posterioridad a la emisión del informe de ██████████ es una actuación vedada en los procedimientos sancionadores al no tener el Comisario Técnico la condición de interesado;
- su intervención supone una vulneración del principio acusatorio, siendo improcedente que, por el Comité de Disciplina, se concedan trámites adicionales para modificar, ampliar y añadir elementos nuevos a la acusación;
- la falta de traslado de las alegaciones del Comisario Técnico para formular, al amparo del art. 118 de la Ley 39/2015, nuevas alegaciones suponen la omisión del trámite de audiencia y la declaración de nulidad de la Resolución recurrida, según lo dispuesto en el art. 47.1.a) y e) de la Ley 39/2015.

A este respecto debemos partir del art. 36.7 del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la Real Federación Española de Automovilismo, al cual está plenamente justificado acudir, tal y como expusimos en nuestra Resolución de 14 de octubre de 2021, ante la carencia de un reglamento disciplinario federativo de ámbito autonómico. El citado artículo proclama:

“Los informes suscritos por los oficiales de la prueba constituirán medio documental necesario en el conjunto de la prueba de las infracciones a las reglas y normas deportivas.

Igual naturaleza tendrán las ampliaciones o aclaraciones a las mismas suscritas por los propios oficiales, bien de oficio, bien a solicitud de los órganos correspondientes.

Las declaraciones de los oficiales se presumen ciertas, salvo error material manifiesto que podrá acreditarse por cualquier medio admitido en Derecho.

Asimismo, el contenido de las Actas e informes elaborados por los Oficiales y de los Jueces de Hechos, debidamente nombrados al efecto, tendrán presunción de veracidad”.

En este mismo sentido, el art. 13.5.a) de las “Normas para los Comisarios Técnicos” de las prescripciones comunes campeonatos, copas, trofeos, challenges de la Comunidad Valenciana 2021 dispone:

“Desempeñarán sus funciones como los Oficiales de la prueba responsables del juicio técnico relativo a los vehículos, con respecto a las normas reglamentarias que fijan la competición (C.D.I. Anexo “J” Reglamentos Técnicos, Reglamentos Particulares, así como las prescripciones comunicadas vía circular o por cualquier otro medio).

Deberán tener todo esto bien presente, bien cuando procedan a las verificaciones previstas en los Reglamentos o a petición de la F.A.C.V., de los Comisarios Deportivos o del director de Carrera, bien cuando, en fase consultiva, sean requeridos en tales órganos para formular un juicio sobre alguna cuestión íntimamente ligada a la prueba”.

Por otro lado, el art. 157.2 de la ley 2/2011, en términos semejantes al art. 77.2 de la Ley 39/2015, permite al instructor del procedimiento disciplinario ordenar la práctica de cuantas pruebas estime necesarias, sean o no solicitadas por el interesado, con lo que se arbitra la posibilidad de acordar su práctica de oficio, esto es, a instancia del propio órgano disciplinario, precepto que, si bien está encuadrado dentro de la regulación del procedimiento extraordinario, en cuanto más garantista, puede por analogía aplicarse a un procedimiento tan complejo como éste en el que obran informes técnicos no en todo coincidentes, por lo que, conforme a la facultad de investigar que es propia de los órganos con potestad deportiva de ámbito disciplinario (art. 118.1 de la Ley 2/2011), se estimó conveniente, a criterio discrecional del órgano disciplinario federativo, proceder a su práctica a fin de proporcionar al comité mayores

elementos en los que fundar su juicio, siendo que es a él a quien correspondía la carga de probar la eventual responsabilidad disciplinaria del piloto.

Asimismo, el art. 79, que se refiere específicamente a la solicitud de informes que, discrecionalmente, "*se juzguen necesarios para resolver*", ampararía esta actuación de oficio del órgano disciplinario federativo.

Del tenor literal de estos preceptos se desprende que las ampliaciones o aclaraciones a los informes suscritos por los oficiales de las pruebas (los comisarios técnicos y los comisarios deportivos) no son actuaciones vedadas en el seno de un procedimiento disciplinario, sino que las mismas están previstas por sus normas reguladoras. La actuación del Comité, trasladando el informe de [REDACTED] al comisario técnico para que, a la vista del mismo, evacuara informe, entra dentro de los trámites previstos legal y reglamentariamente, sin que, en ningún caso, suponga la vulneración del principio acusatorio, ni atribuir al comisario técnico la condición de interesado, máxime cuando la norma reglamentaria habilita al Comité a solicitar de los oficiales de la prueba, en cualquier fase del procedimiento, aclaraciones o ampliaciones de los informes emitidos.

De este modo, puede considerarse que, incluso en fase de recurso (fase que carece de regulación en la Ley del deporte valenciana), es lícito que el órgano disciplinario quiera cerciorarse por el criterio técnico de un órgano o persona independiente (un comisario federativo), con la experiencia que se le presupone en el ramo de las competiciones automovilísticas donde tan frecuentemente se inspeccionan motores, que lo manifestado por la fábrica sea cierto, siendo que, por razones de propia estima de la marca, se puede tender a atribuir los defectos de las piezas a circunstancias externas antes que a defectos intrínsecos de la pieza, que podrían ocasionar un cierto menoscabo comercial.

Por lo que respecta a la indefensión que alega el recurrente por la falta de traslado del informe de 13 de diciembre de 2021 para formular nuevamente alegaciones y la omisión del trámite de audiencia, como ha declarado reiteradamente nuestra jurisprudencia, la mera omisión de un trámite, aunque fuera preceptivo, no constituye necesariamente por sí sola un vicio de nulidad de pleno derecho, pues se hace necesario ponderar las consecuencias producidas por tal omisión en la parte interesada, la falta de defensa que realmente haya originado y, sobre todo, en qué hubiera podido variar el acto administrativo originario en el caso de haberse observado el trámite omitido, de modo que lo verdaderamente decisivo es comprobar si el sujeto ha podido alegar y probar lo que estimase conveniente en los aspectos esenciales del conflicto en el que se encuentra inmerso (Sentencia TC 144/1996 de 16 de septiembre).

Consta en el expediente que el recurrente formuló alegaciones en fecha 14 de diciembre de 2021, valorando el informe de [REDACTED] y combatiendo la decisión del Comité de Disciplina Deportiva de dar traslado del informe para alegaciones al comisario técnico. Ahora bien, entiende este Tribunal que el comité federativo, antes de dictar resolución, debió trasladar la opinión del comisario al representante del piloto para que pudiera valorarla y contradecirla. Esta falta de traslado es causa de nulidad de la resolución sancionadora. No obstante lo anterior, siendo que del informe se le dio traslado a posteriori y el recurrente ha podido estudiarlo y contradecirlo en su recurso de alzada, puede considerarse que, practicada adecuadamente la prueba al amparo de los artículos 157.2 de la Ley 2/2011 y 79.1 de la Ley 39/2015, este Tribunal del Deporte puede tomar en consideración la opinión del comisario y, como es natural, la del piloto en oposición al criterio del comisario, valorando todos los informes obrantes con arreglo a las reglas de la sana crítica.

QUINTO. El principio de culpabilidad. Valoración de los informes de [REDACTED], [REDACTED] y del informe del comisario técnico. Estimación del recurso del [REDACTED].

Como ya expresó este Tribunal en su Resolución de 14 de octubre de 2021, la supuesta responsabilidad "cuasi objetiva" del deportista a la que alude reiteradamente el Comité de Disciplina Deportiva en sus resoluciones constituye un criterio de imputación que no está recogido ni mencionado en ninguno de los Reglamentos Deportivos ni Técnicos de la

Federación, es contrario al derecho deportivo sancionador y a los principios que rigen la potestad deportiva sancionadora, todo ello entendido sin perjuicio del respeto a las normas técnicas de las competiciones recogidas en los diversos reglamentos y normas federativas y de la existencia del llamado procedimiento "técnico deportivo" que, en cualquier caso, coadyuva al ejercicio de la potestad disciplinaria de las Federaciones, tal y como se desprende del art. 8 del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador de la Real Federación Española de Automovilismo.

El principio de culpabilidad, que constituye uno de los pilares del derecho administrativo sancionador, significa que solo puede ser sancionado por un hecho constitutivo de infracción administrativa el responsable de su comisión aun a título de simple inobservancia, sin que ésta última deba ser entendida como una responsabilidad objetiva.

El hecho de la existencia de normas técnicas que deben cumplir los vehículos y el deber de los concursantes de asegurar que los karts cumplen las condiciones técnicas no debe traducirse en que por la Federación se razone la culpabilidad por exclusión, es decir, afirmar que un concursante es culpable "a priori" cuando el vehículo presenta cualquier fallo o defecto, máxime cuando la propia Federación reconoce que esa llamada responsabilidad "cuasi objetiva" admite causas de exoneración, como la fuerza mayor, y cuando de algunos de los preceptos que fundamentan la resolución del órgano disciplinario federativo se hace patente que la responsabilidad disciplinaria es exigible en la medida en la que se constate la manipulación de la pieza.

Así, el art. 2.2.3 del Reglamento Técnico del Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana 2021 maneja el concepto de 'modificación', entendida como "*cualquier operación tendente a cambiar el aspecto inicial, las dimensiones, los planos o fotografías de una parte original homologada*", con lo que es indudable que se requiere la intervención de la mano del hombre para incurrir en la prohibición reglamentaria, con lo que, *sensu contrario*, no se vulneraría la prohibición si la variación de la pieza se debiese a otra circunstancia.

El apartado 5) (Motores del Reglamento Técnico del Campeonato de España), al que se remite el Reglamento Técnico Específico del Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana 2021 (Principios Generales, 1., Motor), prohíbe "*cualquier modificación o adición en el motor y en sus accesorios*", al tiempo que exige que las piezas sean originales y conformes con la ficha del fabricante, pero tal carácter no desaparece por el hecho de que, circunstancialmente, una pieza se deteriore o perversa por un evento imprevisible o inevitable.

Una vez efectuada esta precisión, debemos acudir a los informes técnicos obrantes en el expediente a fin de comprobar si, en alguno de ellos, se considera probada la manipulación del motor del Kart nº 32, si bien coincidimos con el Comité de Disciplina Deportiva en que el informe de [REDACTED] posee escasa fiabilidad al emitir juicios sobre una fotografía y no haber examinado el motor supuestamente objeto de manipulación.

En el informe de verificación técnica Karting nº 7 de fecha 2 de mayo de 2021 (id folio 3 exp.) se hace constar por el Comisario Técnico, lo siguiente

"Anomalías encontradas:

Nº 32. - Presenta una parte del motor (cilindro) que por presentar modificaciones no cumple con el apartado 1 de los principios generales del reglamento técnico específico de junior de CKCV".

Es decir, el comisario técnico en su informe inicial habla de manipulación del motor.

En el informe emitido por [REDACTED] consta:

"Como resultado de la inspección podemos decir que las marcas encontradas en el interior del propio cilindro, en las aberturas de los conductos, pueden haber sido producidas por la rotura del cirdip del conector del pistón.

Estas marcas también pueden haber sido causadas por la aspiración por parte del motor de residuos externos, o por la rotura de otros componentes del motor en el pasado, como la jaula de agujas del conector del pistón”.

Posteriormente en su informe aclaratorio de 9 de diciembre de 2021, el comisario técnico emite el siguiente informe

“Durante la revisión del motor del vehículo nº 32 se detectan, en el cilindro, unas entalladuras a la altura de la lumbrera de transferencia, dando lugar a una inconformidad con el Apt. 1 principios Generales del Reglamento Técnico Específico de la Categoría Junior del Campeonato de la Comunidad Valenciana de Karting 2021. Posteriormente, se continua con la verificación de los demás elementos del motor no encontrándose ninguna rotura, deficiencia o pérdida de algún elemento que pudiese causar el deterioro encontrado en la camisa del cilindro. Siendo procedente señalar, a la vista del informe de [REDACTED], que los elementos elásticos de sujeción del bulón (circlips) estaban en su posición.

Conclusiones:

- Visto el estado del cilindro y sin entrar en valoraciones de si el defecto se había realizado voluntaria o accidentalmente antes de la carrera y al no cumplir este con la reglamentación, se realiza el informe técnico nº7 donde se refleja esta anomalía en el motor del vehículo Nº 32”.

Del examen de los informes emitidos este Tribunal considera que no se ha acreditado que las marcas del motor sean producto de manipulación. Muy al contrario, el informe [REDACTED] cita tres causas para explicar las marcas habidas en el cilindro (rotura del circlip del conector del pistón, rotura de los componentes del motor en el pasado o la aspiración por parte del motor de residuos externos), sin apuntar, siquiera sea por vía de hipótesis, que esas causas desencadenantes de las entalladuras que presentaba el cilindro dependan de un comportamiento doloso (manipulación fraudulenta) o culposo (por ejemplo, falta de mantenimiento) del piloto o de su entorno.

Por otra parte, el informe del Comisario Técnico de 9 de diciembre 2021 descarta la rotura del circlips, pero no se pronuncia, ni siquiera por vía de hipótesis, sobre si las marcas se han producido accidentalmente (esto es, por eventos o circunstancias al margen de la esfera de control del piloto o de su entorno) o de una manera voluntaria, es decir, no plantea siquiera que el kart haya sido manipulado, esto es, que haya habido una deliberada intervención de la mano del hombre para alterarlo, o que esas “modificaciones” que presentó el cilindro se expliquen en acciones u omisiones en último término imputables al piloto o a su entorno, incluyendo la conducción temeraria o la palmaria falta de mantenimiento del vehículo.

En su informe inicial el día de la prueba se limitó a constatar que el cilindro presentaba modificaciones, añadiendo, tras las alegaciones del piloto de que el cilindro pudo haberse gripado, que la descalificación acordada descansaba simplemente en la presencia de “anomalías técnicas en el motor (cilindro)”, sin valorar *in situ* las alegaciones del entorno del piloto en el sentido de que el gripaje habría de quedar descartado o que, a todas luces, las modificaciones entrañaban una manipulación de la pieza tendente a mejorar fraudulentamente el rendimiento del vehículo. Tampoco manifestó que las modificaciones o anomalías pudieran tener su causa en acciones u omisiones negligentes previas a la celebración de la prueba que, con independencia de su incidencia efectiva en el rendimiento del vehículo, no habrían debido permitirse, quizá porque tal proceder culposo habría podía conducir a un incremento insostenible del riesgo de causación de accidentes al piloto o al resto de competidores.

Por el contrario, al dársele traslado del informe de [REDACTED], manifiesta adicionalmente (por no haberlo hecho al tiempo de la prueba, ni ser requerido para aclaraciones o ampliaciones antes de dictarse Resolución sancionadora) que, en su momento, no encontró “ninguna rotura, deficiencia o pérdida de algún elemento que pudiese causar el deterioro encontrado en la camisa del cilindro”, pero, aun así, no se atreve a concluir si la causa de la modificación,

alteración o anomalía de la pieza se habría producido voluntaria o accidentalmente. Y, en contraste con el informe de [REDACTED] que le fue facilitado, nada manifiesta sobre la hipótesis de que las anomalías técnicas puedan haber sido causadas por *"la aspiración por parte del motor de residuos externos"*.

A mayor abundamiento, el Comité de Disciplina Deportiva razona que *"una hipotética contingencia de tal naturaleza hubiese afectado al rendimiento del motor o incluso le hubiera impedido seguir funcionando"*, lo que quizá podría descartar el fallo o rotura de un elemento del motor como causa desencadenante de las entalladuras del cilindro, pero no que se produjeran por impurezas externas, como apunta en términos de hipótesis el Informe de [REDACTED].

La falta de prueba del comportamiento doloso o culposo en la manipulación o anomalía que presentaba el cilindro debe llevar a este Tribunal a estimar el recurso interpuesto por [REDACTED] en nombre y representación de [REDACTED] y a anular la sanción de descalificación impuesta al piloto del kart nº 32 en la prueba disputada el día 2 de mayo de 2021 en el Circuit de la Comunidad Valenciana 'Ricardo Tormo' en Cheste (Valencia).

Y es que, aunque sea posible la tipificación de ilícitos disciplinarios por vía reglamentaria para acomodarse con mayor facilidad a las especificidades de un deporte concreto (art. 39.3 de los Estatutos de la FACV, sin que conste el ejercicio de tal facultad normativa en la FACV), la garantía formal del principio de legalidad exige evitar dar a la infracción por vía reglamentaria un tratamiento sustancialmente alejado del que contemplan las normas de rango legal, dando ocasión a la formulación en reglamentos federativos de ilícitos disciplinarios desconectados en su configuración esencial de los tipificados en la Ley 2/2011 y, en definitiva, contribuyendo a crear *"una regulación independiente y no claramente subordinada a la Ley"* (entre otras, Sentencia del Tribunal Constitucional 104/2009, de 4 de mayo, FJ 2º).

Y, en ese orden de cosas, encarna un elemento esencial de la conducta antijurídica del ilícito disciplinario de rango legal que nos ocupa (art. 124.1.n) de la Ley 2/2011) y, en definitiva, de la imputabilidad de la conducta al responsable el hecho de que *"la alteración del material o equipamiento deportivo en contra de las reglas técnicas (...) pueda (n) alterar el resultado de la prueba o ponga (n) en peligro la integridad física de las personas"*. Y cae de su peso que, ni por los Comisarios que intervinieron *in situ*, ni por el Comité de Disciplina Deportiva se ha puesto el más mínimo interés en indagar sobre este aspecto como fundamento de la imposición de la sanción, prescindiendo así absolutamente del elemento culpabilístico, que se erige en elemento básico de la formulación legal del tipo infractor aplicado.

La norma aplicada en sede federativa, invocada por los órganos disciplinarios como 'técnico-deportiva', no puede tener carácter sancionador (es decir, desencadenar 'descalificación', que es propiamente una sanción disciplinaria, ex art. 127.2.b) de la Ley 2/2011), pues carece de la tipificación que proclama el art. 39.3 de los Estatutos de la FACV (ni en la Ley 2/2011, ni en los Estatutos federativos ni en un quizá inexistente Reglamento disciplinario federativo autonómico). Podría quizá aplicarse como condición de acceso a la competición, lo que exigiría efectuar las comprobaciones antes del comienzo de la prueba, pero la descalificación, concebida como sanción disciplinaria, a la luz del marco normativo existente en pruebas sometidas a la tutela de los poderes públicos en la Comunitat Valenciana, exige la declaración de la comisión de una infracción disciplinaria convenientemente tipificada por subsunción precisa de la acción u omisión advertida en el tipo infractor, que, como se ha venido razonando, no se aprecia en el caso que nos ocupa.

En su virtud, este Tribunal del Deporte

HA RESUELTO

ESTIMAR el recurso interpuesto por [REDACTED] en nombre y representación de [REDACTED], representante a su vez de [REDACTED], contra la Resolución de 17 de diciembre de 2021 del Comité de Disciplina Deportiva de la FACV y, en consecuencia, declarar la nulidad de la sanción impuesta al piloto del Kart nº 32, con todos los efectos inherentes a la citada declaración.

Notifíquese por la Secretaría de este Tribunal del Deporte la presente Resolución a la FACV y al recurrente a través de su representación legal.

La presente resolución es definitiva en vía administrativa y contra ella cabe interponer recurso potestativo de reposición ante este Tribunal del Deporte en el plazo de un mes (arts. 123.1 y 124.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas) o recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses (art. 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa), contados ambos plazos desde el día siguiente al de su notificación o publicación y sin perjuicio de cualquier otro recurso que se estime oportuno.

ALEJANDRO MARIA
VALIÑO ARCOS -
NIF [REDACTED]

Firmado digitalmente por ALEJANDRO
MARIA VALIÑO ARCOS - NIF [REDACTED]
Fecha: 2022.03.23 11:38:05 +01'00'