

Tribunal Arbitral do Desporto

Processo n.º 45/2025**Demandante:** Pedro Nuno Melo de Almeida**Demandada:** FPAK - Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting

----- ***** -----

Árbitros:

- Carlos Lopes Ribeiro – Árbitro Presidente, designado pelos restantes árbitros
- Nuno Carlos Lamas de Albuquerque, designado pelo Demandante;
- João Pedro Oliveira de Miranda, designado pela Demandada.

SUMÁRIO

I. O Tribunal Arbitral do Desporto (TAD) é competente, em arbitragem necessária, para conhecer, em via de recurso, das decisões do órgão de justiça de uma federação desportiva proferidas em recurso de deliberações de outro órgão federativo que não o de disciplina (arts. 1.º e 4.º, n.os 1 e 3, al. a), da LTAD). Impugnando o demandante o acórdão do Tribunal de Apelação Nacional da FPAK, que decidiu em recurso uma deliberação da Direção, improcede a exceção de "falta de objeto do recurso", que, em substância, questiona a competência do TAD. Tendo o TAD jurisdição plena, a apreciação da decisão do órgão de justiça federativo compreende a legalidade da deliberação que lhe deu origem.

II. Um órgão de justiça federativo que, em recurso sobre ato do órgão executivo da federação, ignore sem qualquer justificação os documentos e a prova testemunhal oferecidos pelo recorrente viola o dever de fundamentação (arts. 268.º, n.º 3, da CRP e 152.º e 153.º do CPA), aplicável também às federações desportivas quando exercem poderes de natureza pública.

III. O silêncio do recorrente, após notificação para se pronunciar sobre um documento, não equivale ao reconhecimento de que o procedimento decorreu de acordo com as normas legais e regulamentares, sobretudo se não foi feita qualquer cominação prévia nem explicada essa consequência na decisão.

IV. Nos termos das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), hierarquicamente superiores ao Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis (RTCP), a Direção da FPAK só pode alterar o regulamento de uma prova com efeito imediato e sem aviso prévio (art. 2.5) se demonstrar a existência de condições excecionais e que a alteração é essencial à salvaguarda do Campeonato. Os artigos 8.4 e 8.5 do RTCP, que permitem à FPAK substituir o combustível a qualquer momento, não podem dispensar essas exigências.

V. Não cumpre esses requisitos a deliberação cuja ata se limita a relatar dificuldades de fornecimento e a vantagem de um combustível único, sem demonstrar a excecionalidade da situação, a essencialidade da medida para o Campeonato, nem ponderar alternativas menos onerosas. A ilegalidade da deliberação determina a anulação do acórdão que a confirmou.

VI. A imposição de um combustível único em cima da data da prova, contrariando as regras previamente fixadas em regulamento e em boletim técnico, viola ainda os princípios da proteção da confiança e da segurança jurídica, por frustrar expectativas legítimas dos concorrentes sem interesse público prevalecente. Dela resulta que o demandante não pode ser penalizado por ter utilizado combustível conforme com o regime anteriormente vigente.

ACÓRDÃO

RELATÓRIO

I - As Partes

São partes nos presentes autos:

- A) Pedro Nuno Melo de Almeida (adiante designado como Pedro Almeida), como Demandante, e que interpôs o presente recurso em 30 de setembro de 2025 e
- B) a FPAK - Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, adiante designada como FPAK, como Demandada, que contestou atempadamente a 20 de Outubro de 2025.

II - Competência

O Tribunal Arbitral do Desporto possui competência específica para “administrar a justiça relativamente a litígios que relevam do ordenamento jurídico desportivo ou relacionados com a prática do desporto”, nos termos dos artigos 1º e 4º, números 1 e 3 alínea a), ambos da LTAD, porquanto em arbitragem necessária e conforme o nº 1 “competete ao TAD conhecer dos litígios emergentes dos atos e omissões das federações desportivas, ..., no âmbito do exercício dos correspondentes poderes de regulamentação, organização, direção e disciplina”, estipulando o referido nº 3 que – “O acesso ao TAD [só] é admissível em via de recurso de: a) Deliberações do órgão de disciplina **ou decisões do órgão de justiça das federações desportivas, neste último caso quando proferidas em recurso de deliberações de outro órgão federativo que não o órgão de disciplina;**”



Tribunal Arbitral do Desporto

No caso, o Demandante impugna a decisão do Tribunal de Apelação Nacional, de 16 de setembro de 2025, proferida no processo de apelo n.º 3/2025, órgão de justiça da FPAK, que decidiu em recurso uma deliberação da Direção da Demandada.

Está, portanto, preenchida a previsão do artigo 4.º, n.º 3, alínea a), da LTAD, o que a própria Demandada reconhece nos artigos 1.º a 4.º da Contestação.

Embora a Demandada não invoque expressamente a incompetência do TAD, sustenta, porém, nos artigos 5.º a 11.º, uma "manifesta falta de objeto do recurso", por o pedido não visar a reapreciação da decisão do TAN, mas a decisão da Direção de 07/06/2025, que não seria diretamente recorrível para o TAD.

Em substância, é a competência do TAD para apreciar a pretensão do Demandante que assim se questiona.

Sem razão, porém.

Em primeiro lugar, a própria Demandada admite que a ação é interposta em via de recurso da decisão do TAN.

Em segundo lugar, o recurso para o TAD não se esgota numa apreciação formal da decisão do órgão de justiça federativo: o TAD tem jurisdição plena em matéria de facto e de direito, pelo que apreciar a decisão do TAN implica necessariamente apreciar a legalidade da deliberação da Direção sobre a qual o TAN se debruçou. Em terceiro lugar, o pedido interpreta-se em conjugação com a causa de pedir e o requerimento inicial no seu todo, e não pela sua literalidade isolada, não estando o tribunal vinculado à qualificação jurídica feita pelas partes. Uma leitura formalista, que negasse o acesso ao TAD por o pedido se referir aos vícios da deliberação originária, esvaziaria o artigo 4.º, n.º 3, alínea a), da LTAD e violaria o direito à tutela jurisdicional efetiva (arts.



Tribunal Arbitral do Desporto

20.º e 268.º, n.º 4, da CRP).

Improcede por isso a exceção deduzida sendo o TAD competente para apreciar o presente processo.

III. O Tribunal Arbitral

Integram o Colégio Arbitral:

- Nuno Carlos Lamas de Albuquerque, designado pelo Demandante;
- João Pedro Oliveira de Miranda, designado pela Demandada;
- Carlos Manuel Lopes Ribeiro, Presidente, escolhido nos termos do artigo 28.º, n.º 2, da LTAD.

Os árbitros juntaram aos autos as respectivas declarações de independência e imparcialidade, tendo declarado aceitar exercer as funções de árbitro de forma imparcial e independente, respeitando as regras e princípios enunciados no Estatuto Deontológico do Árbitro do TAD e não foram apresentadas, pelas Partes, quaisquer objecções às referidas declarações apresentadas.

O Colégio Arbitral considerou-se constituído em 22 de outubro de 2025, nos termos do artigo 36.º da LTAD.

IV. Local da arbitragem

A presente arbitragem tem lugar junto das instalações do Tribunal Arbitral do Desporto (doravante, “TAD”), na Rua Braamcamp, n.º 12, r/c direito, 1250-050 Lisboa.

V - Valor da Causa

O Demandante indica como valor do presente processo o montante de 30.000,01 € (trinta mil euros e um cêntimo) omitindo a Demandada qualquer indicação sobre o valor da ação.

Estando em causa matéria cujo valor não é possível de determinar, deve considerar-se que a presente ação é de valor indeterminável, sendo por isso fixado em € 30.000,01 (trinta mil euros e um cêntimo), à luz do artigo 34.º, n.ºs 1 e 2, do Código de Processo nos Tribunais Administrativos (CPTA), conjugado com o artigo 6.º, n.º 4, do Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais e o artigo 44.º, n.º 1, da Lei da Organização do Sistema Judiciário, aplicáveis ex vi artigo 77.º, n.º 1, da Lei do TAD e artigo 2.º, n.º 2, da Portaria n.º 301/2015, de 22 de setembro, alterada pela Portaria n.º 314/2017, de 24 de outubro.

VI. Outras matérias a decidir

As partes têm personalidade e capacidade judiciária, têm legitimidade, estão devidamente representadas por advogado, não havendo nulidades, e outras exceções para além da já decidida respeitante à competência, ou outras questões prévias que pudessem ressaltar e desde logo obstar ao conhecimento do mérito da presente causa.

VII. Enquadramento da lide arbitral

O Demandante pede a declaração de nulidade da imposição de combustível único "PANTA MAX 102", bem como diversas consequências acessórias (alíneas a) a g) do requerimento inicial).

A FPAK contesta, sustentando:

- que a decisão do CCD já foi objeto de escrutínio;

- que o pedido não incide sobre a decisão do TAN;
- a improcedência integral da ação.

A) Argumentos do Demandante

O Demandante é piloto profissional de automóveis, competindo, designadamente, na categoria de rali.

A Demandada, por sua vez, é uma pessoa coletiva de direito privado, titular do estatuto de utilidade pública desportiva concedido através de Despacho n.º 35/93, de 29 de novembro, publicado na 2.ª série do Diário da República n.º 288, de 11 de dezembro, que se dedica, entre outros, à promoção, regulamentação e direção, a nível nacional, do automobilismo e do karting, nas suas diversas disciplinas, conforme seu estatuto

A Demandada é, assim, a federação desportiva que regula o automobilismo e o karting em Portugal, organizando, para o efeito, várias competições.

De entre as competições organizadas pela Demandada, avulta, para o que aqui releva, o Campeonato de Portugal de Ralis (CPR).

No âmbito da sua atividade, a Demandada organizou o Campeonato de Portugal de Ralis 2025,

Para tal, no dia 12/12/2024 a Demandada publicou as respetivas Prescrições Específicas Prescrições essas que, a **13/05/2025 viriam a ser atualizadas**.

Mais emitiu a Demandada, a 24/01/2025 o Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025.

Do referido regulamento resulta, nomeadamente do seu art. 8.º o seguinte:

"Art. 8 – Combustível usado pelas viaturas RALLY2

8.1 – Os combustíveis autorizados a usar pelas viaturas Rally2 será de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable (Art. 252-9.3 do Anexo J atual), os quais constam na tabela do Boletim Técnico "Combustíveis Autorizados para Rally2 – CPR2024".

8.2 – Entende-se como AS o componente que deriva do processo de captura de Co2 através da utilização de Biomassas durante o seu fabrico."

Nesse intento, a Demandada publicou a 09/01/2025 e **atualizou a 21/05/2025**, "os combustíveis possíveis segundo o art. 8.1 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025", "aceites" tendo em conta "o seu para o cumprimento com o art. 252.9.3 do Anexo J do CDI."

Sendo eles: o FossilFree100 WEC24+ (P-RG-007-24) e o P1 WRC (P-RG-007-22) ambos da marca "P1 Racing Fuels" e o "Renewablaze LPC4 R100", "Renewablaze EVO R100", "Renewablaze O2 R100 (2025)".

Combustíveis estes, respetivamente, sintético 100 % não fóssil; sintético / renovável; biocombustível 100 % renovável, não sintético, mas igualmente não fóssil; Biocombustível 100 % não fóssil, focado em performance, não sintético no sentido estrito (e-fuel), mas também 100 % renovável; Biocombustível oxigenado 100 % renovável, não fóssil, não derivado de petróleo. 13.º

Tratam-se de combustíveis não fósseis — uns sintéticos (e-fuels, como o FossilFree100 e o P1 WRC), outros biológicos (Renewablaze).

Tribunal Arbitral do Desporto

De acordo não só com as características promovidas segundo o disposto no art. 252.9.3 do Anexo J do CDI, mas também em consonância com o Código Ambiental, publicado e divulgado pela Demandada e que ora se junta como doc. 4.

Neste desiderato, foi também neste âmbito – o da consciencialização da causa ambiental propagado pela FPAK – que o Demandante assumiu compromissos com os respetivos patrocinadores,

E, em conformidade com a legislação supra enunciada,

Estabeleceu previamente contratos de fornecimento de combustível para a totalidade das provas do referido campeonato, inscreveu-se no Campeonato Portugal de Ralis 2025 e adaptou o seu veículo às especificações dos respetivos Regulamentos Técnicos e Prescrições Específicas,

O que incluiu a preparação dos motores e mecanismos de combustão adequados aos combustíveis autorizados para Rally2 pela Demandada.

O mencionado campeonato teve a programação ora descrita no doc. 5 que ora se junta, Designadamente, Para terra:

1 – Rallye Serras Fafe Felgueiras Boticas e Cabeceiras de Basto, a 7-8 de Março

2- Rallye Casinos do Algarve, a 28-29 Março

3 – Rali Terras D'Aboboreira, a 2-3 de Maio

4 – Vodafone Rally de Portugal, a 15-16 de Maio

Para asfalto:

5 – Rali Castelo Branco e Vila Velha de Rodão, a 13-14 de Junho

6 – Rali Vinho da Madeira, a 31 Julho – 02 Agosto

7 – Rali da Água Transibérico Eurocidade Chaves Verin, a 19-20 de Setembro

8 – Rali Vidreiro Centro Portugal, a 17-18 de Outubro

As provas de Terra (1 a 4, inclusive), realizadas entre o dia 7/03/2025 e o dia 16/05 (inclusive) decorram sem qualquer alteração ao supra exposto.

No dia 09/06/2025, a escassos 3 (três) dias do Rali Castelo Branco e Vila Velha de Rodão (13-14 de Junho), a Demandada informou as equipas, via email, de que o combustível obrigatório a usar nas viaturas iria ser alterado para PANTA MAX 102, com a exclusão de qualquer outro combustível.

E que o enunciado combustível teria de “ser encomendado até quarta-feira (11/06/2025)”, Mais informando que posteriormente faria um aditamento à regulamentação – conforme doc. 6 que se protesta juntar.

Facto e que a comunicação em causa só viria a ser publicada a escassas 24 horas úteis da realização do evento.

Importa sublinhar que o combustível em causa - PANTA MAX 102 - é um combustível fóssil de alta performance com aditivização, não produzido por síntese artificial e não enquadrado nas categorias “e-fuel”, “biofuel” ou “renewable fuel”.

Por se tratar de combustíveis com características tão díspares,

As equipas e os respetivos pilotos, entre os quais o ora Demandante, deduziram oposição invocando, em súmula, a inviabilidade de conseguirem adaptar os veículos ao novo combustível em tempo útil de participarem na prova desportiva, os elevados custos que tal alteração à última da hora comportava e a ausência de justificação para a substituição abrupta e arbitrária do combustível.

Tribunal Arbitral do Desporto

De reiterar e acrescentar que o Demandante estabeleceu contratos de fornecimento de combustível para todo o campeonato, em observação e cumprimento do disposto no supra enunciado

Ao nível da performance a gasolina sintética (que se encontrava a ser utilizada pelo Demandante e demais participantes) é bastante inferior à gasolina fóssil (que a Demandada determinara como utilização obrigatória)

E ao nível do custo associado, o preço da primeira é bastante superior, comparativamente à segunda.

A prática corrente nas classes Rally2, como é o caso dos autos, é que as equipas comprem logo no início da época a quantidade total de combustível oficial necessária para todas as provas, ajustem mapas de motor, calibrações de injeção e sensores ao combustível adquirido, e planeiem a logística e custos da época com base nesse produto.

A alteração dos motores e sistema de combustão dos veículos implicaria uma alteração de mapeamento da viatura e a remoção de resíduos existentes da gasolina anterior em todo o circuito da viatura.

Alheia a todos estes constrangimentos comunicados, a Demandada respondeu mantendo a sua decisão, sem mais uma vez apresentar qualquer justificação.

Face ao indeferimento da pretensão do Demandante, não [pode] o Demandante conceber tal posição adotada porquanto, é o próprio CDI FIA, nos seus arts 11.9.1, 11.9.2º e 11.9.3, mas também as Prescrições Específicas de Ralis, no seu art. 33.º, que atribuem expressamente competência plena ao CCD para interpretar, aplicar e garantir o cumprimento dos regulamentos em vigor, incluindo a fiscalização da legalidade dos aditamentos aos regulamentos particulares das provas,

O mesmo remeteu email, no mesmo dia 13/06/2025, pelas 19h59 a manifestar intenção de apelar de decisão.

No dia 17/06/2025 o Demandante remeteu para o TAN o devido apelo

Pagando a caução devida para o efeito, no montante de €2.500,00.

Como se constata, do referido apelo foram requeridos os seguintes documentos na posse da parte contrária:

"Documentos na posse de outra Parte: para o correcto enquadramento da questão desportiva aqui em causa, porque não públicos nem aludidos na documentação disponibilizada ao Concorrente durante a prova, nem disponíveis para o Concorrente aqui em causa em toda a tramitação pDemandadavia (*sic*) que conduziu à publicação do Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025, porque com relevância material para a boa decisão deste Apelo por parte de V. Exas e para o correcto exercício do Direito de Defesa do Apelante, formalmente se requer. a notificação da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting para que, no prazo máximo de cinco dias úteis (porque se tratam de documentos com toda a certeza já preexistentes nos seus serviços), venha juntar a este Processo:

a) Fotocópia da Acta Assinada da reunião da Direcção da FPAK, onde são formalmente delegados poderes no seu Coordenador Desportivo para, de forma isolada e autónoma, Demandanteizar (*sic*) pedidos de derrogação solicitados pelos organizadores ou promotores de um determinado evento sob a égide da FPAK, nos termos do artigo 3.8.1 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting bem como, proceder à eventual emissão de Aditamentos

da responsabilidade das Comissões Organizadoras dos eventos sob a égide da FPAK ou dar indicações aos serviços da FPAK nesse sentido;

b) Fotocópia do eventual pedido derrogação endereçado pela Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão (13 e 14 de Junho de 2025) à FPAK, sobre qualquer norma do Regulamento Desportivo ou Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025;

c) Fotocópia do email ou do documento original do Aditamento N.º 1 assinado pela Comissão Organizadora e publicado pela FPAK, identificando quem foi o seu Demandante (uma vez que o documento que está publicado não se encontra assinado) (que se anexa como documento 3);

d) Sobre o documento a que se alude em c) supra, caso o mesmo tenha sido directamente colocado no Portal da FPAK, serem remetidos comprovativos dos logs informáticos passíveis de com idoneidade demonstrar inequivocamente que foi o Demandante do aditamento aqui em causa e quem o colocou na plataforma da FPAK."

Apesar de requerida a junção dos documentos supra enunciados foi remetido ao Demandante, a 29/07/2025, via email, unicamente, um documento denominado "ata n.º 08/2025" com os seguintes inscritos: "07-06-2025 [um Sábado], | 15h00 | Videoconferência", no qual alegadamente a direcção delibera derogar o art.º 8.º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 (Ponto Um) e delegação de poderes no Delegado Técnico Pedro Rodrigues para difundir e comunicar aos visados a derrogação, Do mencionado Ponto Um resulta o seguinte texto:

"O Presidente da Direcção Fernando Amorim informou os presentes que, nos termos do art. 8.º, do Regulamento Técnico do Campeonato de Ralis 2025 e no que diz respeito ao combustível utilizado pelas viaturas Rally2, é de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable (Art. 252-9.3 do Anexo J atual), os quais constam na tabela do Boletim Técnico "Combustíveis Demandanteizados para Rally2 – CPR2025".

Mais informou que de acordo com a tabela publicada no Portal da FPAK sobre os combustíveis Demandanteizados para as viaturas Rally2-CPR2025, apenas poderiam ser utilizados os das marcas:

"P1 Racing Fuels" e "ETS Racing Fuels" e que a empresa fabricante dos combustíveis P1, tinha declarado insolvência, acrescentando que as reservas existentes no mercado não eram suficientes até ao fim do campeonato no que diz respeito ao fornecimento da totalidade das equipas participantes e que utilizam aquela marca de combustível. Acrescentou que este é um problema que preocupa a própria FIA, pois diversas equipas espalhadas pelos diversos campeonatos utilizavam aquela marca e, com a insolvência daquela produtora, ficaram sem combustível, sendo que a partir do Rali do Quênia, a própria FIA, de forma a assegurar o combustível para todas as equipas, tomou a iniciativa de alterar a regulamentação. No que diz respeito à gasolina da marca "ETS", informou que pelos contactos havidos, não conseguia assegurar a totalidade do combustível às equipas participantes no campeonato de 2025 e que não existiam "mapas" para que as viaturas da última geração pudessem utilizar este combustível.

Perante tal cenário e de forma a assegurar que a totalidade dos concorrentes que utilizam as viaturas "Rally2", pudessem dispor de combustível para as restantes provas do campeonato, foram efetuados diversos contactos com fornecedores, tendo a representante do combustível "PANTA MAX 102" dado garantias que estava em condições de fornecer



Tribunal Arbitral do Desporto

combustível a todas as equipas com viaturas "Rally2", para a totalidade das provas ainda por realizar do campeonato de 2025.

Por último referiu que os combustíveis são todos diferentes entre si e que ao decidirmos por um combustível único para todas as viaturas "Rally2", estaríamos a proporcionar um maior equilíbrio de todos os participantes e que este combustível poderia inclusive ser utilizado pelas viaturas da última geração.

Pelo que proponha que se derogasse para o Rally de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão o art. 8 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal Ralis 2025, no sentido de apenas ser admitido pelas viaturas "Rally2", o combustível do tipo PANTA MAX 102.

Posta à votação (...) foi deliberado por unanimidade derogar o artigo 8, do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal Ralis 2025 para o Rally de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão de forma a que as viaturas "Rally2", apenas puderem utilizar o combustível do tipo PANTA MAX 102."

Não tendo sido junto qualquer outro documento apesar de requerido pelo ora Demandante. Facto é que, sem mais, o TAN proferiu o Acórdão

Da qual resultou a seguinte decisão:

"Por todo o exposto, acordam os juízes que compõem este Tribunal de Apelação Nacional em julgar o recurso improcedente, porquanto:

- a) A decisão aqui posta em causa é legítima e conforme com a lei e os estatutos da FPAK, não se mostrando ferida de qualquer dos vícios que o apelante lhe imputa;
- b) Em consequência do que declara legalmente válida a imposição do uso do combustível único do tipo "Panta Max 102" no Rally de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, por derrogação da anterior redação ao artigo 8.º do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025;
- c) Indeferindo-se o demais peticionado."

Não pode o ora Demandante concordar ou conceber tal e ter-se tal decisão como válida e legal.

A imposição do uso obrigatório de combustível único, constante do Aditamento n.º 1 ao Regulamento Particular da Prova aqui em causa (distinta da que consta do Regulamento Técnico do Campeonato Nacional de Ralis),

Publicado a escassas 24 horas úteis da realização do evento, Sem prévio-aviso, sem consulta, Nem consentimento dos Concorrentes bem como, Sem a necessária homologação expressa pela FPAK (no caso concreto sem uma Derrogação expressa por parte da Direção da FPAK), Viola de forma ostensiva, várias normas da regulamentação desportiva aplicável, conforme infra se demonstrará de forma cabal.

Assim, nos termos do Artigo 8.1º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 "Os combustíveis Demandanteizados a usar pelas viaturas Rally2 será de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable (Art. 252-9.3 do Anexo J atual), os quais constam na tabela do Boletim Técnico "Combustíveis Demandanteizados para Rally2 – CPR2025".

Tabela essa que possui o conteúdo que infra se reproduz para todos os devidos efeitos:

Pelo que, o mencionado Artigo 8.1 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 possui desde já um notório contrassenso que impede a aplicabilidade do mesmo no sentido de excluir qualquer concorrente em resultado do combustível utilizado.



Tribunal Arbitral do Desporto

Assim, se o combustível é de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable, qualquer combustível de qualquer marca, desde que do tipo AS e que conste da mencionada tabela, poderá ser utilizado pelas viaturas Rally 2 no Campeonato de Portugal de Ralis 2025.

Por outro lado, uma vez que a tabela que consta do Boletim Técnico a que o Artigo 8.1. do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 se reporta, não inclui qualquer combustível da marca “PANTA”, o combustível do tipo “PANTA MAX 102”,

Não poderia ser imposto aos Concorrentes que utilizam viaturas do tipo Rally2 a sua utilização por qualquer via numa prova do Campeonatos de Portugal de Ralis 2025, sem a inclusão deste tipo de combustível na Tabela que supra se mencionou e reproduziu.

Acresce que, pese embora não tenha sido esse o caminho seguido, nem a própria FPAK, se decidisse lançar mão da possibilidade que lhe é conferida pelo Artigo 8.4 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025, sem alterar o mencionado Boletim Técnico, estava legalmente habilitada a efetuar essa alteração de combustíveis admitidos.

Muito menos, através de um Aditamento, alegadamente subscrito pela Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025.

Assim, perante tudo o supra exposto, nesta fase será já possível concluir-se que, somente por não ser respeitado o Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025, não poderia nunca ser imposta a utilização do Combustível do tipo “PANTA MAX 102” por via do Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025.

A este respeito, cumpre também salientar que mesmo que o mencionado Aditamento N.º 1 tivesse sido subscrito pela Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, o mesmo não tinha respeitado também o procedimento definido pelas PGAK para o efeito.

Sobre esta matéria, as PGAK são muito claras quando, em primeiro lugar, no seu Artigo 2.2, referem que: “Nenhum regulamento particular ou aditamento poderá contrariar as Prescrições Gerais, Específicas ou Regulamentos. Caso o Clube organizador pretenda que um ou mais artigos do regulamento particular não cumpra com a regulamentação geral, deverá solicitar a derrogação junto da FPAK, utilizando o template tipo, publicado no site da FPAK. Nestas situações, no Regulamento Particular ou Aditamento(s) deve constar a menção “de acordo com a autorização expressa da FPAK”.

Dispõem ainda as PGAK sobre este tema, nos seus Artigos 2.2.1 e 2.2.2 que:

“2.2.1. Qualquer pedido de alteração da regulamentação publicada, terá de ser solicitada à Direção da FPAK até 60 dias antes do início da prova/evento (abertura das inscrições).

2.2.2. Caso seja solicitada depois deste prazo, poderá a FPAK condicionar o acordo unânime de todos os concorrentes que participem no Campeonato, Taça, Troféu, Challenge (desafio) ou Série em questão, ou, no caso de uma prova/evento com as inscrições já em curso, de todos os inscritos na mesma.”

Ora, na situação ora em crise, não só não existe qualquer evidência de que a Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão ou a Escuderia Castelo Branco formalizaram qualquer pedido de alteração ao Regulamento Técnico do Campeonato Nacional de Ralis 2025,

Nem tão pouco que tal, a ter sucedido (o que apenas por mera hipótese académica se admite), foi concretizado não só com os 60 dias regulamentares de antecedência a que alude o mencionado Artigo,



Tribunal Arbitral do Desporto

Bem como, recolheu o apoio unânime de todos os Concorrentes que participam no Campeonato de Portugal de Ralis 2025 ou,

De todos os inscritos no Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 (algo que de forma pública e notória bem sabemos que não sucedeu).

Logo, também por esta via se percebe que a imposição de combustível único a utilizar no Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 aqui em causa (diferente daquele que consta do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025), foi efetuada ao completo arrepio de toda a Regulamentação aplicável à situação.

Acresce que, não foi pela FPAK publicada qualquer alteração ou adenda ao aludido Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis antes da realização do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão.

Nem tão pouco o Aditamento N.º 1 apresenta qualquer assinatura passível de ser considerada como válida à luz não só do senso comum como, das Leis da República.

Facto que não pode deixar de conduzir a uma dúvida razoável por parte deste douto Tribunal Arbitral de que o mesmo não foi efetivamente assinado pela Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025.

Na certeza porém de que, mesmo assim não fosse, à luz da Regulamentação aplicável, o Aditamento não é o meio idóneo para impor uma qualquer derrogação de um Regulamento Técnico de um Campeonato Nacional.

A este respeito, cumpre ainda referir que segundo toda a Regulamentação aplicável, os aditamentos ao regulamento particular da prova não têm força para alterar normas técnicas de um Campeonato.

Assim, as próprias PGAK 2025, referem de forma clara, no seu Artigo 3.6.1 que: "O Regulamento Particular da prova/evento e/ou as informações específicas, depois de aprovado(as), apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.6 e 11.9.3 b) do CDI, pelo que serão criadas comunicações escritas de carácter oficial, designados Aditamentos, que fazem parte integrante do regulamento particular da prova/evento, e que se destinam a modificar, precisar ou completar o mesmo. Têm de ser numerados, datados, assinados e impressos em papel amarelo e afixados no quadro oficial e/ou digital da prova/evento e publicados no website da prova/evento. Serão comunicados e entregues, no mais curto espaço de tempo possível, a todos os concorrentes, os quais têm de confirmar a sua receção por assinatura, (salvo em caso de comprovada impossibilidade durante o desenrolar da prova/evento)".

Apresentando em sequência do mencionado Artigo das PGAK o quadro que infra se transcreve:

Ora, ainda antes de analisarmos o exposto pelo CDI FIA sobre esta matéria, sempre se poderá uma vez mais referir que o Aditamento N.º 1 ao Regulamento do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 não poderia ser aplicado também por não cumprir com todo este preceito das PGAK 2025, como infra melhor se detalhará.

Não foi assinado pela Comissão Organizadora, uma vez que do mesmo não consta qualquer assinatura,

A este respeito, importa frisar que nos termos do dicionário da língua portuguesa, a assinatura consiste em: 1. aposição do nome individual em qualquer documento; firma 2. nome escrito de uma forma própria num documento, para assumir a responsabilidade pelo seu conteúdo ou para provar a sua autenticidade.



Tribunal Arbitral do Desporto

Ora, no caso concreto, é notório que não existe qualquer nome individual aposto no Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025, nem um nome escrito de uma forma própria.

Daí que seja lícito duvidar que não foi a Comissão Organizadora do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 que elaborou o Aditamento N.º 1,

Sendo muito relevante que a FPAK possa vir ao presente Processo juntar a fotocópia do email ou do documento original do Aditamento N.º 1 "assinado" pela Comissão Organizadora e publicado pela FPAK, identificando quem foi o seu Demandante (uma vez que o documento que está publicado não se encontra assinado),

Ou Caso o mesmo tenha sido diretamente colocado no Portal da FPAK, comprovativos dos logs informáticos passíveis de demonstrar inequivocamente que foi o autor do aditamento aqui em causa e quem o colocou na plataforma da FPAK.

Por outro lado, o aludido Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 também não foi concretizado em papel ou folha de cor amarela como indicam as PGAK 2025,

Nem viu a sua receção confirmada pelos Concorrentes por assinatura com indicam também as PGAK 2025.

Não sendo assim possível também por este motivo proceder à aplicação do conteúdo do mesmo.

Sucede ainda que, é o próprio CDI FIA que, no seu Artigo 3.6 em consonância com as PGAK, que disciplina a forma de o fazer como qualquer Regulamento Particular deverá ser alterado: "Não deve ser efetuada qualquer modificação aos Regulamentos Particulares após a abertura das Inscrições, salvo quando se obtenha o acordo unânime de todos os Concorrentes já inscritos, ou salvo decisão dos comissários desportivos. Sujeito ao acordo prévio da ADN e / ou da FIA, modificações limitadas à segurança e ao bom andamento da Prova podem ser feitas pelo Organizador até o início da Competição em questão".

Ora, segundo o CDI FIA, não sendo uma alteração relativa à segurança e ao bom andamento da prova, não constitui sequer matéria sobre a qual a Comissão Organizadora tenha competência para se pronunciar por via de um Aditamento.

Convocando ainda o CDI FIA quando, sob o conceito da Estabilidade das Decisões, no seu Artigo 18.2.3a, refere que: "Modificações aos regulamentos desportivos e a quaisquer outros regulamentos que não os referidos acima, são publicadas o mais tardar no dia de abertura das Inscrições para os respectivos Campeonatos, taças, troféus, challenges (desafios) ou séries em questão".

Pelo exposto, uma eventual alteração ao Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis a ser promovida pela FPAK, teria de ser publicada o mais tardar no dia de abertura das inscrições para o próprio Campeonato Nacional de Ralis.

Algo que efetivamente não sucedeu e que, uma vez que a imposição decorrente do Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 também não recolheu sequer a anuência dos Concorrentes,

Inviabiliza também por completo a correta e legal aplicação do teor do Aditamento N.º 1 ao Regulamento Particular do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025.

Acresce que, esta introdução de alterações regulamentares à última hora, sem o cumprimento do procedimento formal definido para o efeito e com impacto direto na

preparação das equipas, constitui clara violação não só da Regulamentação aplicável, como dos Princípios de Legalidade e Boa-Fé Administrativa.

Por outro lado, entende o Demandante ainda ser completamente ilegal e não enquadrada a recusa de competência por parte do CCD do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 em se pronunciar sobre a sua reclamação apresentada.

Como também entende o Demandante que tal será assim uma vez que, não só o CCD tem competência plena para interpretar e aplicar os regulamentos da competição.

Como, a recusa em exercer essa competência, sob o argumento de "incompetência material", é juridicamente infundada e viola expressamente os regulamentos aplicáveis.

Facto confirmado pelo texto do CDI FIA, concretamente no seu Artigo 11.9.1, quando refere que: " Os comissários desportivos terão uma autoridade absoluta, para fazer respeitar o Código, os Regulamentos da FIA, se apropriado, os Regulamentos nacionais e os Regulamentos Particulares, bem como os Programas Oficiais, para o Evento para o qual são designados, submetido à aplicação das disposições dos artigos. 11.9.3.w et 14.1".

Os fundamentos alegados pelo presidente da Direção para a imposição da utilização do combustível do tipo PANTA MAX 102 não correspondem à verdade dos factos, tendo existido apenas um único motivo para tal deliberação de forma tão abrupta em relação à prova já previamente agendada.

Segundo a alegada deliberação da direção da FPAK de 7 de junho de 2025, a alteração do art. 8.º do Regulamento Técnico do CPR 2025 — impondo unicamente a utilização de Panta Max 102 — foi sustentada em dois pontos:

- i. A empresa P1 Fuels, fornecedor original, entrou em insolvência e deixou de assegurar o abastecimento.
- ii. Era necessário garantir que a prova de 13 de junho se realizasse com combustível disponível.

Sucede que a insolvência da P1 Performance Fuels GmbH foi decretada pelo Tribunal de Charlottenburg (Alemanha) a 10/02/2025, isto é, antes do início do campeonato e 4 meses antes da deliberação da direção da FPAK.

A 21/03/2025, a FIA nomeou oficialmente a TotalEnergies como fornecedora de combustível sustentável para Rally1 e Rally2

A mudança foi comunicada aos concorrentes internacionais e tornou-se aplicável a partir do Rally Islas Canarias (24-27 de abril).

Sublinha-se que o enunciado Rally do Quênia realizou-se entre dos dias 20 e 23 de março de 2025, praticamente 3 (três) meses antes da alegada deliberação da FPAK.

Já sobre a impossibilidade objetiva do abastecimento, forçoso revela-se esclarecer que em março, abril e maio de 2025, o WRC, ERC e outros campeonatos FIA continuaram a correr sem interrupção com combustível alternativo;

E o mercado europeu continuou a oferecer combustíveis "approved FIA" (ETS, TotalEnergies, Coryton) em stock.

E várias equipas portuguesas já tinham adquirido e armazenado centenas de litros de combustível ETS (ou P1) previamente aprovado e homologado, suficiente para toda a época, Pago valores significativos antecipadamente e calibrado o software dos carros de acordo com esse combustível, como foi o caso do Demandante.

Tendo despedido a tese enunciada na deliberação que originou a derrogação do referido art. 8.º do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Rali 2025 passamos então a enunciar a situação ocorrida imediatamente antes da data da alegada deliberação:

Conforme foi amplamente noticiado pela imprensa especializada na matéria.

Publicava o AutoSport, a 11/06/2025 que “Tudo se precipitou na sequência da solicitação da The Racing Factory/Armindo Araújo – devido à chegada de um novo Skoda Fabia RS Rally2, com as especificações de 2025, que não tem mapa para funcionar com algumas gasolinas sintéticas disponíveis – à federação (FPAK) porque o novo carro não estava preparado para utilizar os combustíveis regulamentados até aqui.

Para resolver para já essa questão, a FPAK informou pouco depois as equipas – via e-mail – anunciando uma mudança regulamentar de fornecimento de combustível, passando a obrigar – provisoriamente – um determinado tipo de combustível único, referindo que logo a seguir trabalhariam para reajustar tudo novamente.” – conforme doc. 16 que ora se junta.

No dia seguinte o AutoSport viria a publicar nova notícia, desta feita, com os esclarecimentos públicos, prestados por José Pedro Fontes (Presidente da Associação de Pilotos de Ralis) e Armindo Araújo que, na mesma publicação se passou a citar:

José Pedro Fontes:

“(…) a única razão porque eu falei com as equipas, a Racing 4 You e a ARC Sport foi na sequência de um telefonema que recebi do Armindo Araújo sobre o problema que ele tinha e todos os Skoda com a Evo 2025 vão ter, pois penso que as outras equipas vão também atualizar os seus carros. (...)”

Recordando a história, a partir do momento em que a P1 faliu, no CPR ficámos dependentes de uma só gasolina, a ETS LPC 4 o que não me parece bom para o campeonato.

Começou a haver a necessidade de pensarmos o que vamos fazer no futuro.

Tendo em conta o problema colocado pela Armindo, tinha que se encontrar uma solução para todos terem gasolina e foi na qualidade de Presidente da Associação de Pilotos de Ralis, porque um piloto, o Armindo, me contactou, que eu tentei encontrar uma solução.(...)

a semana passada fui surpreendido pelo Armindo, que o Skoda de 2025 não tem mapa para esta gasolina ETS LPC4. Portanto, tivemos que arranjar uma solução, porque não podemos por equipas fora, hoje é a Skoda e amanhã pode ser a Citroen, Hyundai ou Toyota.

A solução era virmos, pontualmente, para as gasolinas convencionais e depois decidirmos o que vamos fazer para o resto campeonato. (...)”

Desta forma, existia uma solução que viabilizava a presença do Armindo e de outros eventuais carros com a evo2025 neste rali.”.

Armindo Araújo:

“tudo partiu de um esclarecimento por parte da The Racing Factory à Federação a dizer: “Vamos receber um carro com as novas especificações de 2025 e a Skoda não tinha mapa de motor. Eu perguntei ao Ni Amorim [presidente da direção da FPAK] que disse “a Federação não pode, não permitir que um carro FIA corra em Portugal. Vamos ter que nos adaptar”, e foi isso que fez.”

Já o Autolook publicou no mesmo dia 12/06/2025 que “Na origem do problema o facto de a The Racing Factory, que inscreve o carro de Armindo Araújo, ter pedido, à Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), para usar uma gasolina diferente da que estava regulamentada, desde o início da temporada, por a Skoda não ter mapa, adequado à gasolina usada anteriormente, para o motor do carro que o piloto vai estrear.”



Tribunal Arbitral do Desporto

Facto é que a The Racing Factory fez questão de publicar nas suas redes sociais a chegada do enunciado Skoda, em publicação datada de 09/06/2025.

Daqui resulta claro e inequívoco que a alteração unilateral da direção da FPAK não se prendeu com os motivos e fundamentos aduzidos na alegada mencionada deliberação mas sim, única e exclusivamente para beneficiar um piloto, em detrimento dos outros.

Piloto este cujas necessidades, não obstante o seu incontestável palmarés, não podem em momento algum e sob quaisquer circunstâncias sobrepor-se aos princípios de legalidade, da verdade e da integridade desportivas.

De aditar por fim que após o Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Rodão a FPAK publicou o seguinte comunicado:

“019/2025 - Combustível Veículos Rally2 Campeonato Portugal de Ralis

No seguimento da derrogação do Art. 8 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis no Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Rodão a FPAK reuniu com as equipas participantes no CPR com veículos Rally2: Racing4You, Racing Factory, ARC Sport e Sports & You e por consenso unânime ficou estabelecido que para a restante temporada de 2025 os combustíveis serão liberalizados de acordo com os combustíveis permitidos pela FIA, exceção feita aos que utilizem etanol na sua composição.

Ficou igualmente definido que para 2026 serão regulamentados os combustíveis que vierem a ser definidos pela FIA para os veículos Rally2.”

Ficando assim claro que a evocada urgência e necessidade em alterar o combustível para a prova em causa, afinal não existia.

Porquanto, à semelhança do Demandante, os restantes pilotos mantiveram o combustível previamente homologado e realizaram o referido rali nas circunstâncias conhecidas aquando das respetivas inscrições.

E todos eles tiveram combustível suficiente para chegar ao final.

A única diferença de relevo é que o único piloto que não poderia correr segundo as mencionadas circunstâncias, logrou fazê-lo.

Em face da verificação da circunstância supra melhor enunciada no art. 126.º da presente ação, no pretérito dia 25/09/2025 o Demandante, à semelhança de outros pilotos em análogas circunstâncias, foi notificado pelo Colégio dos Comissários Desportivos do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão para estar presente a 29/05/2025, pelas 14.30h, através da plataforma ZOO, “a fim de ser ouvido sobre alegada infração do estipulado no Aditamento nº 1 ao Regulamento Particular da prova, relativamente à utilização de “Combustíveis Autorizados para Rally 2”.

Este pedido de audição surge no seguimento dos resultados entretanto obtidos das amostras que foram colhidas no final do rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão a todos os veículos participantes.

Amostra essa que veio indicar a utilização pelo Demandante do combustível ETS LPC4, Combustível este que, conforme supra mencionado havia sido previamente autorizado e homologado para o Campeonato de Portugal de Rali 2025.

Em virtude de não lograr estar presente e por imposição do CCD em ser remetido email dos Pilotos para que os mesmos pudessem ser representados na referida audição,

Imposição essa comunicada apenas no início da mesma,

O representante do Demandante remeteu de imediato para o CCD, um email com o seguinte teor que se dá por integralmente reproduzido, conforme se junta como doc. 21:



Tribunal Arbitral do Desporto

“Exmos. Senhores Comissários Desportivos

Por referência à audição agendada para o dia de hoje, 29/09/2025, para as 14.30h, somos a comunicar o seguinte:

O nosso piloto Pedro Almeida não vai poder estar presente na presente audição porque se encontra a cumprir com uma obrigação legal, que não logrou adiar face à imediatividade do agendamento da vossa convocatória. Ausência esta que será prontamente justificada mediante o envio do respetivo comprovativo assim que o mesmo lhe for remetido.

No entanto, caso assim entenderem como necessário ou até mesmo imprescindível, o mesmo estará disponível para eventual novo agendamento ou até para apresentar a sua pronuncia por escrito, o que desde já se requer. Requeremos ainda, quer em nome do nosso piloto, quer em nosso nome, a suspensão desta diligência em face da iminência da apresentação da competente ação arbitral junto do TAD cujo objeto será precisamente a legalidade da alteração ao regulamento técnico do campeonato português de ralis 2025, nomeadamente aditamento 1, verificado para o rali de castelo branco. Alteração ao regulamento essa por via da qual o nosso piloto vem agora alegadamente indiciado de ter infringido.

Atendendo a essa circunstância e aos princípios da boa administração, da proteção dos direitos e interesses legalmente protegidos, da justiça e da razoabilidade e da boa fé, requer-se, assim, a suspensão do presente procedimento até à resolução judicial da questão de legalidade que constitui pressuposto lógico dessa decisão.”

Com todo o merecido respeito, todo e qualquer processo despoletado, em consequência ou por se encontrar em correlação com a infração do referido Aditamento, seja no âmbito disciplinar, seja em qualquer outro âmbito, terá de ser declarado nulo, caso a presente ação seja procedente,

Assim como todas as quantias pagas a título de caução deverão ser devolvidas.

Por todo o exposto, não podem restar dúvidas que a decisão ora impugnada, tomada nos termos supra descritos, no exercício dos seus poderes de regulamentação, direção e disciplina, consubstancia uma deliberação do órgão diretivo da federação, com eficácia externa e efeitos gerais,

Que alterou unilateralmente as condições regulamentares previamente aprovadas para toda a época, interferindo diretamente com o planeamento técnico-financeiro das equipas e com os direitos adquiridos dos concorrentes e legalmente protegidos,

Afetou diretamente o planeamento técnico e financeiro das equipas, a legalidade e previsibilidade das competições, e respetivos direitos adquiridos (nomeadamente de quem adquiriu combustível aprovado FIA para a época toda),

Violou os mais elementares princípios da legalidade e tipicidade regulamentar, da proteção da confiança e segurança jurídica, da igualdade entre competidores,

E configura um abuso de poder regulamentar.

Sendo, por tal, este douto Tribunal competente para decidir o presente litígio, nos termos dos arts. 1.º, n.º 2 e 4.º, n.º 1 e 3.º todos da Lei n.º 74/2013, de 06 de Setembro (LTAD).

Termina requerendo:

Nestes termos requer-se a V. Exas se dignem declarar a presente impugnação procedente, declarando nula a decisão da Demandada, na imposição da utilização de combustível único do tipo “PANTA MAX 102”, na prova “Rali de Castelo Branco e Vila Velha do Ródão 2025” e consequentemente:

- a) Determinada a admissibilidade plena do combustível anteriormente aprovado para as viaturas Rally2 no âmbito do CPR 2025, mais concretamente o combustível que consta da tabela incluída no Boletim Técnico "Combustíveis autorizados para Rally2 – CPR2025";
- b) Anular e/ou não se concretizem todas e quaisquer penalizações, exclusões ou prejuízos competitivos sofridos ou a sofrer pelo Demandante por não ter utilizado o combustível imposto por via do supra mencionado Aditamento n.º 1;
- c) Apenas sejam tidos como admitidos à partida os Concorrentes que, em cumprimento do Artigo 8.1 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis quais constam da tabela incluído no Boletim Técnico "Combustíveis Autorizados para Rally2" – CPR2025, por serem os únicos que se encontram de acordo com a Regulamentação Técnica e Desportiva aplicável ao Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025;
- d) Se determine, em consonância com as PGAK e o CDI FIA que nenhum Aditamento ao Regulamento de uma prova pode per si, derogar normas de Regulamento Técnico de um Campeonato, sem observância dos trâmites regulamentares aplicáveis;
- e) Seja considerado nulo qualquer procedimento/ processo em matéria disciplinar ou outra que tenha sido despoletado em função da violação do estipulado no Aditamento n.º 1 ao Regulamento Particular da prova, relativamente à utilização de "Combustíveis Autorizados para Rally2"
- f) Se reconheça expressamente a competência do CCD do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 para conhecer de matérias regulamentares desta natureza, declarando-se ilegal a sua recusa de decisão;
- g) Serem devolvidas ao Demandante as quantias pagas a título de caução pela reclamação junto do CCD e pelo Apelo junto do TAN.

O Demandante fez junção de 20 documentos e apresentou Rol de testemunhas.

B) Argumentos da Demandada

Por uma questão de facilidade de exposição e de compreensão, cumpre, antes de mais, explicar as circunstâncias que levaram a Demandada a proferir a decisão em causa nos autos, relativa à derrogação do artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025, para o Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão

Conforme resulta do artigo 6º dos Estatutos da Demandada, juntos pelo Demandante com a ação arbitral como documento número 1, a Demandada, enquanto membro da Federação Internacional do Automóvel (FIA), exerce o poder desportivo em Portugal para o automobilismo e karting.

Enquanto membro da FIA, a Demandada encontra-se sujeita às regras internacionais de automobilismo e prescrições ditadas por esta Federação Internacional, designadamente no que diz respeito aos Campeonatos de Ralis.

No âmbito do Campeonato Mundial de Ralis foi determinado pela FIA que, para as viaturas Rally2, o combustível autorizado seria o combustível 100% sintético,

Razão pela qual a Requerida tenha também imposto a utilização de tal combustível para as viaturas Rally 2, no Campeonato Portugal de Ralis 2025.

O dito combustível 100% sintético era comercializado por dois fabricantes: P1 e ETS.



Tribunal Arbitral do Desporto

O fabricante P1 foi o adotado pela FIA como único fornecedor, atento o facto de existir uma grande resistência dos concorrentes ao fabricante ETS, invocando apresentar menor rendimento.

Sucede que o referido fabricante P1 foi declarado insolvente, o que levou a que a FIA tivesse de fazer alterações ao nível do combustível obrigatório no Campeonato Mundial de Ralis.

Isto porque, pese embora o dito fornecedor ainda tivesse alguma reserva de combustível, que poderá aliás ter permitido o fornecimento para outros campeonatos FIA – o que se desconhece –, não tinha o combustível suficiente para garantir o fornecimento de todos os veículos em todas as provas do Campeonato Mundial de Ralis.

Sendo que a alteração efetuada pela FIA passou pela contratação de outro fornecedor de combustível e alteração do tipo de combustível, de P1 100% sintético para TOTAL 50% sintético. Tal alteração deu-se a seguir ao Rali do Kenia, que decorreu no dia 23 de março, sendo que no rali seguinte, Rali Islas Canarias de 24 de abril, foi já usado o combustível TOTAL 50% sintético. Pese embora a alteração efetuada pela FIA no que diz respeito ao Campeonato Mundial, em Portugal ainda havia reserva de combustível ETS para as três primeiras provas agendadas após o Rali Islas Canarias, isto é, para as provas de Rallye Casinos do Algarve (28/29 de março), Rali Terras D'Aboboreira (2/3 de maio) e Vodafone Rally de Portugal (15/16 de maio),

Motivo pelo qual a Demandada decidiu não fazer qualquer alteração ao combustível autorizado logo após a alteração efetuada pela FIA.

Tendo o problema de falta de fornecimento de combustível surgido apenas relativamente à prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, em relação à qual a ETS não garantia o fornecimento de combustível, informando que o mesmo se encontrava encomendado, desconhecendo-se, no entanto, se chegaria a tempo da realização da prova, por estar dependente do seu transporte.

O que motivou a que a Demandada tivesse de começar a pensar em alternativas, já que não podia permitir que, por falta de combustível, houvesse concorrentes impedidos de participar nas provas de rali.

Paralelamente, a alteração do combustível por parte da FIA determinou que os construtores de veículos se tivessem de adaptar de forma rápida, sendo que a SKODA, após efetuar evoluções técnicas no motor do seu veículo, teve que, a 1 de abril, construir um novo mapa de gestão do motor, passando este a prever apenas o uso do novo combustível 50% sintético, inviabilizando o uso de combustível 100% sintético nesta última versão do motor.

Uma vez que, por um lado, alguns concorrentes do Campeonato Portugal de Ralis tinham já esta nova versão do veículo SKODA

E, por outro lado, em face da impossibilidade de garantir o fornecimento de combustível para a prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão,

A Demandada, perante a hipótese de vários concorrentes do Campeonato se verem impossibilitados de concorrer, viu-se obrigada a alterar também o tipo de combustível autorizado no respetivo Campeonato, passando este a ser, para a prova do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025, combustível fóssil.

Impondo-se aqui referir que esta alteração de combustível foi determinada apenas para a Prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, atenta a urgência na resolução do problema existente,

Tendo, entretanto, após a realização desta prova, sido, por decisão tomada em conjunto pela Requerida e pelas equipas concorrentes do Campeonato com viaturas do tipo Rally2,

designadamente a equipa do aqui Demandante, liberalizado o tipo de combustível a utilizar até ao final do Campeonato,

Tendo sido decidido que no próximo Campeonato – 2026 – será definido o combustível que vier a ser fixado pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

Isto mesmo resulta do comunicado 019/2025 da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, publicitado no respetivo portal - cfr. documento que ora se junta sob o número 1.

Feito este parêntesis, reitera-se que a Requerida se viu forçada a tomar tal decisão já que a alternativa seria a impossibilidade de participação nas provas do Rali de vários concorrentes, quer por falta de combustível ETS, quer por terem veículos cujo mapa de motor não era compatível com este combustível,

Sendo que, por outro lado, a adaptação, por parte dos concorrentes que tinham viaturas de combustível 100% sintético, ao combustível fóssil seria uma adaptação fácil e rápida, sendo para tal suficiente a mera alteração dos mapas de gestão do motor, que já existiam e que são, aliás, fornecidos pelas próprias marcas de combustível,

Consignando-se que a alteração dos mapas de gestão do motor já existentes é feita através de um mero download de um programa informático previamente existente.

Ao contrário, a adaptação de um veículo com combustível 50% sintético para um combustível 100% sintético obrigaria à criação de um novo mapa de gestão do motor, que não existia, apenas existindo mapa criado para o combustível do fornecedor P1 que, em virtude da sua insolvência, deixou de produzir

O que, naturalmente, implicaria muito mais custos e tempo do que o mero download do mapa já existente.

Esta foi, insiste-se, uma decisão tomada pela Demandada em face da manifesta alteração das circunstâncias,

Sendo que a alternativa – impossibilidade de participação de vários concorrentes nas provas do Campeonato Portugal de Ralis – se revelaria manifestamente injusta e desproporcional.

Razão pela qual a FPAK quis, a todo o custo, evitar esta alternativa.

A alteração, por parte da FPAK, do combustível autorizado para a prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão foi determinada pelos motivos já expostos,

Não tendo existido qualquer intenção de beneficiar qualquer piloto, mas apenas e só de garantir a participação de todos os concorrentes em todas as provas do Campeonato.

Sendo de referir que, naturalmente, o que foi falsamente veiculado na imprensa sobre as razões da alteração do combustível não pode ser imputado à Demandada, que não teve qualquer intervenção nessas notícias.

Para além do já exposto no que diz respeito à adaptação, por parte dos concorrentes que tinham viaturas de combustível 100% sintético, ao combustível fóssil,

Sempre se dirá que a remoção de resíduos da gasolina anterior em todo o circuito da viatura é um processo fácil, rápido e que não envolve quaisquer custos,

Pelo que nem a alteração do sistema de combustão nem a remoção dos resíduos do anterior combustível representam o incómodo e os custos que o Demandante pretende fazer crer.

Por outro lado, corresponde à verdade que a publicação da comunicação da alteração do combustível apenas ocorreu 24 horas antes da prova do Rali Castelo Branco e Vila Velha de Ródão.

No entanto, conforme o próprio Demandante confessa, a Demandada comunicou por email a todas as equipas participantes do Campeonato, designadamente à equipa do próprio



Tribunal Arbitral do Desporto

Demandante – “ARC Sport” –, a alteração do combustível autorizado logo no dia 09/06/2025, através de email .

Sendo que, após o envio do referido email, a FPAK, através do seu colaborador Pedro Rodrigues, adiante arrolado como testemunha, informou telefonicamente todos e cada um dos representantes das equipas concorrentes, designadamente a equipa da qual faz parte o Demandante, da alteração ocorrida e das suas razões,

Razões essas que eram do perfeito conhecimento de todos os concorrentes, designadamente do aqui Demandante e que este aceitou, não tendo, aquando da sua comunicação por parte do dito Pedro Rodrigues, suscitado qualquer questão em relação à alteração, sendo por isso falso e ultrajante o alegado pelo Demandante nos artigos 28º, 36º e 56º do requerimento inicial.

existem combustíveis fósseis, como o combustível definido para o Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão 2025 (combustível do tipo PANTA MAX 102), com performances comparáveis às dos combustíveis sintéticos.

O que o Demandante muito bem sabe, sendo certo que, aliás, é comum os concorrentes utilizarem este tipo de combustível (combustível do tipo PANTA MAX 102) nos treinos, justamente por ter uma performance comparável à dos combustíveis sintéticos, com a vantagem de o preço ser bastante inferior ao preço do combustível 100% sintético.

O que, ademais, é demonstrativo que a alteração do tipo de combustível, de 100% sintético para 50% sintético, é fácil e rápida, não envolvendo o tempo e custos que o Demandante pretende fazer crer.

Se assim fosse, certamente os concorrentes não utilizariam o combustível 50% sintético nos treinos, como fazem.

o Demandante poderia, à semelhança do que aconteceu com a esmagadora maioria dos participantes da prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, ter participado com o combustível determinado,

Sem prejuízo de tudo quanto ficou exposto e ainda que a decisão da Demandada não tivesse sido justificada pela objetiva alteração das circunstâncias, como já referido, sempre se dirá que à Demandada assiste o direito de, em qualquer momento e sem necessidade de indicar as respetivas razões, alterar o combustível autorizado a utilizar pelas viaturas Rally 2.

Isso mesmo resulta do ponto 4 do artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025, que dispõe o seguinte:

“A FPAK reserva-se no direito de, em qualquer momento e sem necessidade de indicar as razões, substituir este tipo de combustível por outro que cumpra o Art. 252-9 do Anexo J” – cfr. documento que ora se junta como documento número 3.

Consignando-se que o combustível que a Demandante determinou como sendo o único autorizado para a prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão – TOTAL 50% sintético – cumpre as prescrições do artigo 9º do artigo 252º do Anexo J do Código Desportivo Internacional (CDI)- cfr. documento que ora se junta como documento número 4.

Assim, ainda que não houvesse qualquer justificação para a alteração do combustível efetuada por parte da Demandante – o que, como vimos, não sucedeu -, sempre tal alteração seria passível de ser efetuada, nos termos do disposto no artigo 8º nº 4 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025.

Sendo ininteligível o alegado pelo Demandante no artigo 59º do requerimento inicial, dado que a derrogação do artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis



Tribunal Arbitral do Desporto

2025 foi efetuada pela Direção da FPAK, não se vislumbrando, assim, a que "homologação expressa da FPAK" o Demandante se refere.

Ao contrário do alegado pelo Demandante, a tabela do Boletim Técnico a que se refere o artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 apenas respeita aos combustíveis do tipo AS – Advanced Sustainable, como é o caso dos combustíveis aí previstos, P1 e ETS.

Não se incluindo o combustível determinado para a prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão no tipo AS – Advanced Sustainable, parece evidente não implicar a alteração do artigo 8º qualquer alteração da tabela do Boletim Técnico, donde resulta prejudicado o alegado pelo Demandante nos artigos 65º, 66º e 67º do requerimento inicial.

Tendo o artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis 2025 sido derogado, para a prova do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão, por deliberação da Direção da FPAK de 07/06/2025, parece evidente que, para esta prova, não podiam os participantes utilizar qualquer combustível.

É certo que poderiam utilizar combustível de qualquer marca, já que o que a Direção da Demandada impôs foi a utilização, para a referida prova, de combustível do "tipo PANTA MAX 102" e não a utilização do combustível "PANTA MAX 102".

Assim, os participantes poderiam recorrer a combustível de qualquer marca, desde que cumprisse as especificações técnicas do combustível PANTA MAX 102.

a alteração do combustível para a prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão foi deliberada, como já exposto, pela Direção da Demandada e não pela Comissão Organizadora do Rali ou sequer a seu pedido,

Consignando-se que, ao contrário do alegado pelo Demandante, o artigo 2.2 das PGAK só é aplicável quando a alteração do regulamento da prova seja efetuada a pedido do clube organizador, o que não sucedeu in casu.

No que diz respeito ao alegado nos artigos 79º a 89º, 92º, 93º, 95º e 96º do requerimento inicial, sempre se dirá que, como é do perfeito conhecimento do Demandante, atualmente existe uma aplicação informática a que todos os concorrentes têm e são obrigados a ter acesso – a Sportity –, na qual é carregada toda a documentação inerente às diversas provas do Campeonato, bem como as suas alterações,

Não sendo atualmente, nem sendo viável ser, em face do número de participantes do Campeonato, utilizada qualquer comunicação escrita em formato papel.

No caso dos autos, o recurso a tal aplicação encontra-se, ademais, prevista no Regulamento Particular da Prova do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão – cfr. artigo 1.4 e Anexo VI do Regulamento Particular –,

Resultando do referido Anexo VI que as notificações e demais documentos a entregar individualmente aos concorrentes serão feitas através da APP Sportity.

O aditamento ao Regulamento Particular da Prova do Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão foi inserido na referida aplicação,

Impondo-se referir que, sempre que se verifica qualquer alteração dos documentos no Sportity, os concorrentes são notificados, ficando registado o acesso efetuado pelos concorrentes a todos os documentos inseridos na aplicação,

Sendo certo ainda que, quando a entidade gestora se apercebe que, por algum motivo, o concorrente não acedeu a um documento inserido na aplicação, contacta diretamente o



Tribunal Arbitral do Desporto

concorrente, dando nota da existência de novos documentos inseridos na aplicação e da necessidade da sua consulta.

Consignando-se que, tendo o aditamento ao Regulamento Particular da Prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão sido motivado pela deliberação da Direção da FPAK de 07/06/2025, não é, como está bom de ver, aplicável o artigo 3.6 do CDI, por não se tratar nem de qualquer modificação dos regulamentos particulares de prova, nem de qualquer alteração operada pela comissão organizadora da prova,

Mas antes um aditamento ao regulamento particular da prova imposto pela alteração do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis, que naturalmente se sobrepõe e aplica a todos e a cada um dos regulamentos particulares de prova.

Prejudicado, igualmente, o alegado no artigo 98º do requerimento inicial, já que o artigo 18.2.3 do CDI refere-se às modificações aos regulamentos efetuadas pela FIA, o que não é, manifestamente, o caso dos autos.

já que, como resulta de tudo quanto ficou exposto, a alteração do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Ralis para a Prova de Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão encontra-se plenamente justificada, não se verificando, assim, qualquer violação nem da legislação aplicável, nem dos princípios da legalidade, da boa-fé administrativa e da igualdade entre competidores.

Sendo certo, aliás, que o Demandante nem sequer concretiza em que medida tal alteração poderia violar os princípios da legalidade, da boa-fé administrativa e da igualdade entre competidores, o que sempre se imporia.

não poder este Tribunal, por via da ação instaurada em via de recurso, apreciar as questões suscitadas, relativas à decisão tomada pelo Colégio de Comissários Desportivos quanto à sua competência para apreciar a reclamação apresentada pelo Demandante.

Consignando-se que, tendo tal decisão sido já objeto de escrutínio por parte do Tribunal de Apelação Nacional, no acórdão proferido em 16/09/2025,

Deveria o Demandante suscitar perante este Tribunal a reapreciação da decisão tomada neste Acórdão – o que, como vimos, não fez –, estando vedada a este Tribunal a reapreciação da decisão tomada pelo Colégio de Comissários Desportivos.

Flui, assim, do que supra se expôs, não haver qualquer fundamento para a presente arbitragem, devendo, em consequência, o pedido formulado pelo Demandante ser julgado totalmente improcedente.

Termina requerendo:

que deve o pedido de arbitragem necessária ser totalmente indeferido, com todas as consequências legais.

A Demandada fez junção de 4 documentos e apresentou Rol de testemunhas.

A arbitragem visa, pois, a impugnação do acórdão do TAN de 16 de setembro de 2025, que julgou improcedente o recurso do Demandante e confirmou como legítima e conforme à lei e estatutos da FPAK a decisão do Colégio de



Tribunal Arbitral do Desporto

Comissários Desportivos baseada em deliberação da Direção da FPAK, nos termos já supra retratados.

VIII – TRAMITAÇÃO SUBSEQUENTE

Veio o Demandante responder à exceção invocada pela Demandada.

O Colégio Arbitral no seu despacho nº 1 veio ordenar a junção de documentos que haviam sido protestado juntar ou requeridos pelas partes, bem como do processo administrativo que havia sido tramitado junto da Demandada, o que tudo veio a ser cumprido.

Seguidamente o Colégio Arbitral designou data para audiência para inquirição das testemunhas o dia 15 de Janeiro de 2026, tendo sido ouvidas primeiro as testemunhas arroladas pelo Demandante, André Cortinhas, Daniel Patrocínio e Manuel Castro, tendo prescindido da inquirição da testemunha Augusto Ramiro, e depois as testemunhas arroladas pela Demandada, Ricardo Hipólito e Pedro Rodrigues.

Todos os depoimentos se encontram gravados e disponibilizados na plataforma do Tribunal Arbitral do Desporto.

Notificadas para tal, vieram ambas as partes apresentar tempestivamente as suas alegações escritas.

IX - MATÉRIA DE FACTO DADA COMO PROVADA e respectiva fundamentação

Analisada e valorada a prova constante dos autos, designadamente a que resulta da instrução da causa, consideram-se provados os seguintes factos:



Tribunal Arbitral do Desporto

1.º O Demandante é piloto de automóveis e encontrava-se inscrito para participar no Rali Castelo Branco e Vila Velha de Rodão do Campeonato Nacional de Ralis em 13-14 de Junho de 2025, organizado, na decorrência das suas competências organizativas, pela Demandada FPAK. -Documentos apresentados e concordância das partes;

2º No dia 9 de Junho de 2025 a Direção da FPAK ´comunicou aos participantes do rali supra identificado a obrigatoriedade de utilização do combustível PANTA MAX 102. Documento – documento - email com essa data junto aos autos e concordância das partes;

3º Em 11 de Junho de 2025, o organizador da prova produz um aditamento ao seu regulamento da prova relativo ao combustível para os veículos do grupo Rally2 afirmando que o combustível admitido é apenas do tipo PANTA MAX 102. – documento com o aditamento e concordância das partes;

4º Algumas das equipas participantes nesse rali não concordaram com tal medida e o Demandante e a sua equipa participaram com outro tipo de combustível. – documentos / emails juntos ao autos e confissão do Demandante;

5ª A utilização do combustível PANTA MAX 102 obrigava a alterar o motor e sistema de carburação das viaturas que estavam preparadas para combustível não fóssil bem como a alterar o mapeamento da viatura e a remoção de resíduos existentes no circuito de alimentação de combustível. – Prova testemunhal – todas as testemunhas o referiram.



Tribunal Arbitral do Desporto

6º Essa operação demora algum tempo, não apurado, e tem custos não determinados. – Embora todas as testemunhas tenham declarado o referido em 5º, e por isso se deu como provado, bem como afirmaram que era necessário proceder a trabalhos nos veículos e diligências várias, manifestaram clara diferença de opinião quanto ao tempo e profundidade de diligências que seriam necessárias, entre vários dias (todas as apresentadas pelo Demandante) e poucas horas (as apresentadas pela Demandada), considerando assim o Tribunal como provado que seria necessário tempo e custos mas como não provado o tempo concreto ou custos.

7º Em 7 de Junho de 2025, a Direção da FPAK em reunião efectuada por videoconferência, fez passar para a Ata nº 8/2025 a deliberação constante no documento junto aos autos, derogando a aplicação do artigo 8º do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis de 2025, com o teor ali inscrito, concretamente que o único combustível a utilizar seria do tipo “Panta Max 102”.

8º Tal decisão constituiu uma alteração ao artigo 8º do Regulamento Técnico do campeonato em causa, no qual consta:

Art. 8- COMBUSTIVEL USADO PELAS VIATURAS RALLY2

8.1 - Os combustíveis autorizados a usar pelas viaturas Rally2 será de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable (Art. 252-9.3 do Anexo J atual), os quais constam na tabela do Boletim Técnico ["Combustíveis Autorizados para Rally2 – CPR2025"](#), ou de qualquer outro tipo de combustível que cumpra com o estipulado no Art.252.9 do Anexo J 2025, exceto o combustível com alto teor de etanol (Art.252.9.3.4 do Anexo J 2025).

8.2 - Entende-se como AS o componente que deriva do processo de captura de Co2 através da utilização de Biomassas durante o seu fabrico.

8.3 - Se o combustível a usar conter 100% de componente AS deve respeitar as especificações do Art.252-9.1 do Anexo J salvo as exceções na tabela seguinte (conforme Art. 252-9.3.2 do anexo J 2024):

Propriété - Property	Unités - Units	Min.	Max.	Méthodes de test - Test methods
Oxygène Oxygen	% m/m		7.5	EN ISO 22854 EN 13132 ⁽²⁾ Analyse élémentaire – Elemental Analysis ASTM D5622
Oléfines Olefins	% v/v		Rapport Report	ISO 22854 ASTM D6839
Aromatiques Aromatics	% v/v		40.0	ISO 22854/ ASTM D6839
Méthanol ⁽¹⁾ Methanol ⁽¹⁾	% v/v		3.0	EN 1601 EN 13132 EN ISO 22854
Caractéristiques de distillation - Distillation characteristics				
A E120 °C	% v/v	73.0		ISO 3405 ASTM D86
A E135 °C	% v/v	77.0		ISO 3405 ASTM D86
A E150 °C	% v/v	83.0		ISO 3405 ASTM D86
Point d'ébullition final Final Boiling Point	°C		210	ISO 3405 ASTM D86

8.4 - A FPAK reserva-se no direito de, em qualquer momento e sem necessidade de indicar as razões, substituir este tipo de combustível por outro que cumpra o Art. 252-9 do Anexo J.

8.5 - A FPAK não pode ser responsabilizada por quaisquer danos causados pelo uso de combustível não conforme.

9º Em 13 de Junho de 2025, o Demandante reclamou perante o Colégio de Comissários Desportivos da Prova quanto à obrigatoriedade de utilização do citado combustível. Processo administrativo "Apelo TAN nº 03/2025", junto aos autos

10º Tendo o referido CCD no mesmo dia decidido que a reclamação não era admissível. Processo administrativo "Apelo TAN nº 03/2025", junto aos autos.

11º Daí que o Demandante haja apelado para o Tribunal de Apelação Nacional da Demandada requerendo a final, para além do mais, que o



Tribunal Arbitral do Desporto

mesmo declarasse “a nulidade da imposição de combustível único”, juntando ao mesmo prova documental e testemunhal. Processo administrativo “Apelo TAN nº 03/2025”, junto aos autos.

12º O TAN mandou notificar o Demandante da ata nº 8/2025 de 7/6/2025 sem que o Demandante se tivesse pronunciado sobre a mesma, concluindo que “se entende devidamente informado e conformado [o ali apelante] com o facto essencial de que a derrogação da norma regulamentar em questão foi decidida por quem tem a competência para tal – a Direção da FPAK e que todo o procedimento foi feito dentro das normas legais e regulamentares aplicáveis”. Processo administrativo “Apelo TAN nº 03/2025”, junto aos autos

13º O TAN nada disse no seu acórdão quanto à necessidade ou desnecessidade de ouvir qualquer das testemunhas apresentadas pelo ali Apelante, nem efectuou qualquer consideração sobre os documentos juntos pelo ali Apelante. Processo administrativo “Apelo TAN nº 03/2025”, junto aos autos.

X - MATÉRIA DE FACTO DADA COMO NÃO PROVADA

Com relevo para a apreciação e decisão destes autos, não ficou provada qualquer outra matéria e como tal objecto da análise crítica do tribunal.

XI - FUNDAMENTAÇÃO DA DECISÃO DE FACTO

O Tribunal formou a sua convicção tendo em conta todo o acervo documental constante dos autos, designadamente os documentos juntos pelas partes, o processo administrativo que correu como apelo nº 3/2025 junto



Tribunal Arbitral do Desporto

da Demandada, bem como toda a prova testemunhal apresentada por ambas as partes, tendo todos os depoimentos sido aparentemente isentos e verdadeiros, o que tudo foi apreciado de forma crítica e objetiva, à luz das regras da experiência e da lógica, tal como exigido pelo princípio da livre apreciação da prova.

A referência suporte aos factos considerados provados constam supra no ponto IX.

XII – DO DIREITO

As questões a analisar no presente recurso já foram sinteticamente apresentadas aquando do despacho nº 1 destes autos.

Dizíamos ali que haveria a apreciar:

- a) A legalidade da imposição do combustível único “PANTA MAX 102” na prova “Rali de Castelo Branco e Vila Velha do Ródão 2025” e subsequentes;
- b) Legalidade do procedimento utilizado para impor tal obrigatoriedade;
- c) Determinação das consequências jurídicas decorrentes da eventual invalidade.

Iniciando pela legalidade da imposição de utilização de um combustível nos termos enunciados há que analisar as normas que regem a FPAK.

Afirma o Demandante sobre esta matéria que o aditamento ao Regulamento Particular da Prova em causa viola ostensivamente normas da regulamentação desportiva aplicável, a saber:

- o artº 8.1 do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025 (RTCP 2025) que se transcreve:

Art. 8- COMBUSTIVEL USADO PELAS VIATURAS RALLY2

8.1 - Os combustíveis autorizados a usar pelas viaturas Rally2 será de marca livre e do tipo AS – Advanced Sustainable (Art. 252-9.3 do Anexo J atual), os quais constam na tabela do Boletim Técnico ["Combustíveis Autorizados para Rally2 – CPR2025"](#), ou de qualquer outro tipo de combustível que cumpra com o estipulado no Art.252.9 do Anexo J 2025, exceto o combustível com alto teor de etanol (Art.252.9.3.4 do Anexo J 2025).

8.2 - Entende-se como AS o componente que deriva do processo de captura de Co2 através da utilização de Biomassas durante o seu fabrico.

8.3 - Se o combustível a usar conter 100% de componente AS deve respeitar as especificações do Art.252-9.1 do Anexo J salvo as exceções na tabela seguinte (conforme Art. 252-9.3.2 do anexo J 2024):

Propriété - Property	Unités - Units	Min.	Max.	Méthodes de test - Test methods
Oxygène Oxygen	% m/m		7.5	EN ISO 22854 EN 13132 ⁽²⁾ Analyse élémentaire – Elemental Analysis ASTM D5622
Oléfines Olefins	% v/v		Rapport Report	ISO 22854 ASTM D6839
Aromatiques Aromatics	% v/v		40.0	ISO 22854/ ASTM D6839
Méthanol ⁽¹⁾ Methanol ⁽¹⁾	% v/v		3.0	EN 1601 EN 13132 EN ISO 22854
Caractéristiques de distillation - Distillation characteristics				
A E120 °C	% v/v	73.0		ISO 3405 ASTM D86
A E135 °C	% v/v	77.0		ISO 3405 ASTM D86
A E150 °C	% v/v	83.0		ISO 3405 ASTM D86
Point d'ébullition final Final Boiling Point	°C		210	ISO 3405 ASTM D86

- as Prescrições Gerais Automobilismo e Karting 2025 (PGAK 2025), nomeadamente nos seus artigos 2.2, 2.2.1, 2.2.2, 3.6.1, que aqui se transcrevem

Art. 2 - APLICAÇÃO DAS REGULAMENTAÇÕES

2.1. Aplicação das PGAK.

As presentes **PGAK** aplicam-se a todas as provas/eventos de automobilismo e karting nacionais inscritas no calendário desportivo nacional.

2.2. Alteração das Prescrições e outros regulamentos.

Nenhum regulamento particular ou aditamento poderá contrariar as Prescrições Gerais, Específicas ou Regulamentos.

Caso o Clube organizador pretenda que um ou mais artigos do regulamento particular não cumpra com a regulamentação geral, deverá solicitar derrogação junto da FPAK, utilizando o *template* tipo, publicado no site da FPAK.

Nestas situações, no Regulamento Particular ou Aditamento(s) deve constar a menção "*de acordo com a autorização expressa da FPAK*".

2.2.1. Qualquer pedido de alteração da regulamentação publicada, terá de ser solicitada à Direção da FPAK até 60 dias antes do início da prova/evento (abertura das inscrições).

2.2.2. Caso seja solicitada depois deste prazo, poderá a FPAK condicionar o acordo unânime de todos os concorrentes que participem no Campeonato, Taça, Troféu, Challenge (desafio) ou Série em questão, ou, no caso de uma prova/evento com as inscrições já em curso, de todos os inscritos na mesma.

3.6.1. Aditamentos.

O Regulamento Particular da prova/evento e/ou as informações específicas, depois de aprovado(as), apenas poderá ser modificado nos termos dos Art. 3.6 e 11.9.3 b) do CDI, pelo que serão criadas comunicações escritas de carácter oficial, designados Aditamentos, que fazem parte integrante do regulamento particular da prova/evento, e que se destinam a modificar, precisar ou completar o mesmo.

Têm de ser numerados, datados, assinados e impressos em papel amarelo e afixados no quadro oficial e/ou digital da prova/evento e publicados no website da prova/evento. Serão comunicados e entregues, no mais curto espaço de tempo possível, a todos os concorrentes, os quais têm de confirmar a sua receção por assinatura, (salvo em caso de comprovada impossibilidade durante o desenrolar da prova /evento).

6 / 46

Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK)

Os aditamentos serão elaborados e aprovados:

Cronologia	Aditamentos	Solicitado por	Aprovação por
<u>Até ao início das</u> Verificações Administrativas	Gerais	Comissão Organizadora*	FPAK ou FIA
	Alteração de itinerário e de horário	Diretor de Prova **	
<u>Depois do início das</u> Verificações Administrativas	Gerais	Diretor de Prova	CCD
	Alteração de itinerário e de horário		DP **

- e ainda o Código Desportivo Internacional (CDI FIA) nos seus artigos 3.6, 18.2.3º, e 11.9.1), que igualmente se transcrevem:

ARTIGO 3.6 - MODIFICAÇÕES AOS REGULAMENTOS PARTICULARES

Não deve ser efetuada qualquer modificação aos *Regulamentos Particulares* após a abertura das *Inscrições*, salvo quando se obtenha o acordo unânime de todos os *Concorrentes* já inscritos, ou salvo decisão dos comissários desportivos. Sujeito ao acordo prévio da ADN e / ou da FIA, modificações limitadas à segurança e ao bom andamento da Prova podem ser feitas pelo Organizador até o início da Competição em questão (como definido no artigo 2.1.7.a do Código).

18.2.3.a - Modificações aos regulamentos desportivos e a quaisquer outros regulamentos que não os referidos acima, são publicadas o mais tardar no dia de abertura das *Inscrições* para os respectivos *Campeonatos*, taças, troféus, challenges (desafios) ou séries em questão.

ARTIGO 11.9 - PODERES DOS COMISSARIOS DESPORTIVOS

11.9.1 - Os comissários desportivos terão uma autoridade absoluta, para fazer respeitar o *Código*, os *Regulamentos* da FIA, se apropriado, os *Regulamentos* nacionais e os *Regulamentos Particulares*, bem como os *Programas Oficiais*, para o *Evento* para o qual são designados, submetido à aplicação das disposições dos artigos. 11.9.3.w et 14.1.

quer quanto à forma /formalidades como o aditamento foi concretizado quer quanto à sua entrada em vigor imediatamente após a tomada de decisão.

Por sua vez a Demandada afirma que agiu dentro da legalidade que a Lei, Regime Jurídico das Federações Desportivas (invocando o TAN o artigo 41/2/a), e as normas por que se rege (seus Estatutos artigo 46º al. a)) e RTCPR 2025, designadamente o seu artigo 8.4 que se transcreve:



Tribunal Arbitral do Desporto

8.4 - A FPAK reserva-se no direito de, em qualquer momento e sem necessidade de indicar as razões, substituir este tipo de combustível por outro que cumpra o Art. 252-9 do Anexo J.

Apreciando.

É um facto que as normas legais invocadas por ambas as partes, tomadas de forma isolada se aplicam à situação em causa, o que naturalmente provoca a dissensão em análise e uma controvérsia que parece insanável.

Vejamos, as partes não questionam a competência da Direção da Federação quando a instituir ou alterar Regulamentos na FPAK, tal é-lhe conferido pelo RJFD.

O que se põe em causa é se a deliberação de derrogação do artigo 8º do RTCP Ralis 2025 poderia ter entrado em vigor no tempo e modo em que se proclamou. É sobre isso que o TAN se deveria ter debruçado e que o Colégio Arbitral deve analisar.

Deixemos claro que a análise que o presente Tribunal não é uma apreciação do mérito técnico da escolha do PANTA MAX 102.

O artigo 4.º, n.º 6, da LTAD exclui da jurisdição do TAD as questões emergentes da aplicação de normas técnicas diretamente respeitantes à própria competição. Ou seja, o Tribunal não se está a pronunciar ou escolher qual combustível seria tecnicamente melhor, mas a controlar a legalidade do exercício do poder regulamentar da FPAK, o procedimento, a previsibilidade da alteração e a observância dos princípios jurídico-administrativos.

Não deixamos de manifestar que, percorrido o processo administrativo “apelo 3/2025”, o Colégio Arbitral tem dificuldade em compreender como um



Tribunal Arbitral do Desporto

Tribunal de Recurso interno de uma Federação, perante um apelo, que não é mais do que um recurso sobre uma decisão de um órgão interno da Federação, recurso que apresenta prova documental e testemunhal para apoiar a sua pretensão, delibera sem perder uma palavra para fundamentar a desconsideração quer dos documentos quer da prova testemunhal requerida.

Não se encontra sequer uma afirmação a referir que a documentação foi considerada e que a prova testemunhal se entenderia despicienda por ser matéria exclusivamente de direito a que estaria em causa, fundamentando, factual e normativamente, um tal entendimento.

É verdade que não estamos a analisar matéria disciplinar, mas também numa impugnação de um ato do órgão executivo da FPAK, ou de qualquer outra federação desportiva com utilidade pública desportiva, é necessária a valoração, apreciação e fundamentação dos seus atos e decisões - CRP (art. 268.º, n.º 3¹) e CPA (arts. 152.º e 153.º²).

Perplexo fica ainda o Tribunal Arbitral quando o TAN, após ordenar a notificação da ali apelante e este nada dizer, conclui que **“se entende devidamente informado e conformado [o ali apelante] com o facto essencial de que a derrogação da norma regulamentar em questão foi decidida por quem tem a competência para tal – a Direção da FPAK e que todo o procedimento foi feito dentro das normas legais e regulamentares aplicáveis” !**

¹ os atos administrativos carecem de fundamentação expressa e acessível quando afetem direitos ou interesses legalmente protegidos.

² o artº 152º define quando há dever de fundamentar, o artº 153º como se deve fundamentar.



Tribunal Arbitral do Desporto

Por outras palavras, o TAN entendeu que a falta de pronúncia por parte do ali apelante sobre a ata da direção nº 8/2025 equivaleria ao reconhecimento de que tudo se processou de acordo com as normas legais e regulamentares aplicáveis.

Isto sem ter declarado previamente qualquer cominação ou fundamentar no seu acórdão porque entendia que tal omissão deveria equivaler à conformação do apelante nos termos que declarou.

Tenhamos em consideração as normas vigentes na FPAK, abaixo dos Estatutos que, já se viu, e se admite ser assim, atribuem competência à Direção da Federação para elaborar Regulamentos e naturalmente para os alterar artigo 46º do Estatutos FPAK).

Temos a considerar em primeiro lugar as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting que, se dúvida existisse, esclarecem qual a hierarquia das normas vigentes na FPAK.

Transcreve-se das PGAK os pontos 1.3 e 1.4 do seu artigo 1º:

1.3. Hierarquia do quadro regulamentar

Todas as competições dos calendários da **FPAK** são organizadas de acordo com:

- Código Desportivo Internacional, da FIA, e seus Anexos;
- Prescrições Gerais e Específicas (de cada disciplina) da FIA (quando aplicável);
- Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting da FPAK;
- Prescrições Específicas de cada disciplina;
- Regulamentos Desportivo e Técnico de cada disciplina;
- Regulamento Particular da Prova/evento e informações específicas;
- Aditamentos ao Regulamento Particular da prova/evento.

1.4. Conflito de normas regulamentares

1.4.1. As provas/eventos que pontuam para Campeonatos FIA, regem-se pelas respetivas regras;

1.4.2. Em caso de conflito entre as disposições do Código Desportivo Internacional e as presentes Prescrições Gerais, aplicam-se estas nas provas do calendário nacional;

1.4.3. Em caso de conflito entre as presentes Prescrições Gerais e o Regulamento Desportivo e Técnico de uma disciplina, prevalecem as Prescrições Gerais.

Mais à frente, o artigo 2º da PGAK diz:

Art. 2 - APLICAÇÃO DAS REGULAMENTAÇÕES

2.1. Aplicação das PGAK.

As presentes **PGAK** aplicam-se a todas as provas/eventos de automobilismo e karting nacionais inscritas no calendário desportivo nacional.

2.2. Alteração das Prescrições e outros regulamentos.

Nenhum regulamento particular ou aditamento poderá contrariar as Prescrições Gerais, Específicas ou Regulamentos.

Caso o Clube organizador pretenda que um ou mais artigos do regulamento particular não cumpra com a regulamentação geral, deverá solicitar derrogação junto da FPAK, utilizando o *template* tipo, publicado no site da FPAK.

Nestas situações, no Regulamento Particular ou Aditamento(s) deve constar a menção "*de acordo com a autorização expressa da FPAK*".

2.2.1. Qualquer pedido de alteração da regulamentação publicada, terá de ser solicitada à Direção da FPAK até 60 dias antes do início da prova/evento (abertura das inscrições).

2.2.2. Caso seja solicitada depois deste prazo, poderá a FPAK condicionar o acordo unânime de todos os concorrentes que participem no Campeonato, Taça, Troféu, Challenge (desafio) ou Série em questão, ou, no caso de uma prova/evento com as inscrições já em curso, de todos os inscritos na mesma.

2.5. Modificação aos Regulamentos.

Podem ser aplicadas, sem aviso prévio, alterações aos regulamentos, sempre que, em função de circunstâncias excecionais, a Direção da FPAK considere que a mudança em questão é essencial para a salvaguarda desse Campeonato, Taça, Troféu, Desafio ou Série.

Ora, nos presentes autos, vem de um lado o Demandante apontar que a deliberação da Direção da Federação não cumpriu, para além do mais, o estipulado no artigo 2.2.1 das PGAK, ou seja, os prazos para poder entrar em vigor, e do outro a Direção e o TAN apontar que o artigo 8.4 do RTCP Ralis 2025, admite que a FPAK possa em qualquer momento e sem indicar razões substituir o combustível por outro, e ainda, dizemos nós, no artigo 8.5 que a FPAK não pode ser sequer por isso responsabilizada.

Por ser matéria de organização regulamentar e se para tal tivesse necessidade poderia este Colégio Arbitral apreciar da legalidade de tal estatuído.



Tribunal Arbitral do Desporto

No entanto, entende-se, em primeiro lugar que o prazo de 60 dias constante nas PGAK artigo 2.2 não é um prazo que seja aplicável à situação em concreto, já que aquele prazo se refere a alterações promovidas pelo clube organizador, o que não foi o caso.

Na realidade, de acordo com o que consta nos autos, verifica-se que a Direção deliberou a alteração/aditamento e determinou a sua aplicação na prova em causa.

O clube organizador não teve mais intervenção do que aplicar o que lhe foi fixado pela FPAK.

Já a Direção da FPAK ao derrogar o artigo 8º na parte que se refere ao combustível a utilizar invocando o estipulado o artigo 8.4 do Regulamento de competição, entendeu estar a agir em conformidade com as normas aplicáveis.

Esqueceu-se, todavia, de referir que existem normas hierarquicamente superiores que fixam regras diferentes, como é o caso do artigo 2.5 das PGAK.

Voltemos ao mesmo:

2.5. Modificação aos Regulamentos.

Podem ser aplicadas, sem aviso prévio, alterações aos regulamentos, sempre que, em função de circunstâncias excecionais, a Direção da FPAK considere que a mudança em questão é essencial para a salvaguarda desse Campeonato, Taça, Troféu, Desafio ou Série.

Parece-nos cristalino que de acordo com o 2.5 das PGAK a Direção da FPAK pode aplicar alterações ao Regulamento de qualquer prova, sem aviso prévio, o que pressupõe imediatismo, desde que se verifiquem **condições**



Tribunal Arbitral do Desporto

excecionais e que tal mudança seja **essencial** para a salvaguarda desse Campeonato.

Para que bem se entenda, é para o Colégio Arbitral muito claro que a Direção, estribada em tal artigo, poderia ter feito o que fez desde que afirmasse, fundamentando, obviamente, quais as condições excecionais que existiam e que tal alteração era essencial à salvaguarda do campeonato e porquê.

É isto, singelamente, que se entende ter de analisar em primeiro lugar, ou seja, se a ata cumpre tais requisitos. Só depois se poderá analisar se a forma de comunicação e entrada em vigor é ou não conforme com o normativo da FPAK.

E cremos que não.

É um facto que a ata da deliberação nº 8/2025 refere que o presidente da direção transmitiu à Direção diversas informações – o que estava em vigor quanto a combustíveis, que uma empresa de fornecimento de combustíveis havia declarado insolvência, que esse era um problema que preocupava a FIA, a qual teria alterado a regulamentação, que a outra empresa de combustível não conseguia assegurar a totalidade do combustível às equipas participantes, que não existiam mapas para que as viaturas de última geração pudessem utilizar esse combustível, e que existiram contactos com outra empresa para um outro tipo de combustível. Apontou ainda que se houvesse só um combustível único se estaria a proporcionar maior equilíbrio entre os participantes.



Tribunal Arbitral do Desporto

Após tais indicações veio a ser colocada à votação e aprovada a deliberação de derrogação do artigo 8º da RTCP de Ralis 2025.

Ora, cabe aqui pesar se as várias indicações constantes no texto da ata, são ou não a demonstração e fundamentação de condições excecionais, que não são de modo algum expressamente referidas como tal, e que a alteração a ocorrer era essencial à salvaguarda do campeonato, o que igualmente não é expressa ou sequer implicitamente afirmado.

Não está em causa um mero juízo formal sobre a falta de fórmulas sacramentais. O artigo 2.5 das PGAK convoca conceitos indeterminados ("condições excecionais", "essencial") cuja verificação cabe primeiro à Direção, mas que o Colégio Arbitral, com jurisdição plena, pode controlar, embora com a reserva própria de uma margem de apreciação, limitada ao erro manifesto e à desproporção.

Ora, os elementos relatados na ata (a insolvência de um fornecedor, as dificuldades de abastecimento do outro, a inexistência de mapas para as viaturas de última geração, a preocupação da FIA, a vantagem de um combustível único para o equilíbrio entre participantes) não demonstram que os combustíveis já autorizados deixariam de estar disponíveis para os concorrentes no Rali em causa, nem que a imposição de um combustível único fosse indispensável, ou sequer a solução menos gravosa, para salvaguardar o Campeonato.

A ata não pondera alternativas menos onerosas, como manter a lista de combustíveis autorizados, admitir o novo combustível a título facultativo ou prever um período transitório.



Tribunal Arbitral do Desporto

E o “maior equilíbrio” entre participantes, sendo objetivo legítimo, não equivale à salvaguarda do Campeonato exigida pela norma. Falha, assim, não só a fundamentação, mas a própria verificação dos pressupostos materiais do artigo 2.5 das PGAK.

Note-se que os PGAK ao permitirem uma alteração regulamentar com efeito imediato, sem aviso prévio, convoca duas palavras com um peso significativo: excecionalidade (da ocorrência e do fundamento) e essencialidade na decisão relativa ao Campeonato onde tal se aplique.

E compreende-se que assim seja, pois, a alteração (imediata) de um regulamento não pode ser criador de instabilidade ou de desigualdade desportiva entre os participantes.

Ao não ter consubstanciado a sua deliberação em consonância com as normas em vigor na FPAK, as normas das PGAK que são hierarquicamente superiores ao RTCP 2025, a deliberação tomada é ilegal e inválida.

Da proteção da confiança e da segurança jurídica

Ainda que a ilegalidade anteriormente apurada bastasse para a procedência da ação, o Colégio Arbitral aprecia estas questões por terem sido autonomamente suscitadas e porque, sendo vícios substanciais, a sua verificação obsta a que a Demandada sane a ilegalidade repetindo a deliberação com melhor fundamentação.

Assim, para além dos vícios anteriormente apreciados, não podemos deixar de conhecer autonomamente a questão da violação dos princípios da proteção da confiança e da segurança jurídica.



Tribunal Arbitral do Desporto

No exercício dos poderes públicos de regulamentação da modalidade, a Demandada encontra-se vinculada aos princípios gerais da atividade administrativa, entre eles o princípio da boa-fé, consagrado no artigo 10.º do CPA, que impõe, designadamente, a ponderação da confiança suscitada nos destinatários pela atuação anteriormente desenvolvida e do objetivo prosseguido pela nova atuação³.

A proteção da confiança não confere aos concorrentes um direito absoluto à imutabilidade da regulamentação desportiva. E, no caso presente, essa conclusão assume particular relevância, atendendo a que o próprio artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento Técnico reservava à FPAK a possibilidade de substituir o tipo de combustível.

Essa previsão, todavia, não converte a competência regulamentar da Federação num poder arbitrário, nem dispensa o respeito pelos princípios jurídicos que vinculam o exercício dos seus poderes públicos.

A expectativa juridicamente relevante não é, portanto, a de absoluta imutabilidade do combustível durante toda a época, mas a de que qualquer alteração apenas poderia ser efetuada em condições compatíveis com a boa-fé, a previsibilidade exigível, a proporcionalidade e as regras de hierarquia e procedimento aplicáveis, ou, dito ainda de outra forma, os concorrentes não tinham uma expectativa legítima de absoluta imutabilidade; tinham, porém, uma expectativa juridicamente protegida de

³ Vd. Sobre a matéria o Acórdão do TCAS de 21.01.2021, proferido no Proc. nº 88/20.8BCLSB, cujo relator foi Pedro Nuno Figueiredo, em que se reconhece que a confiança dos participantes está abrangida pelo artigo 10º do CPA, identificando como elementos relevantes a atuação criadora da confiança, a sua justificação, o investimento de confiança, onexo causal e a subsequente frustração. Neste acórdão o tribunal julgou não violada a confiança porque a alteração fora imposta por um acontecimento exterior, imprevisível e incontrolável - a pandemia e as decisões governamentais que impossibilitaram a realização dos jogos -, não existindo uma alternativa que permitisse cumprir a regulamentação original. No processo aqui em causa o argumento deve ser utilizado *a contrario* como se confere do nosso texto.



Tribunal Arbitral do Desporto

que a faculdade de alteração seria exercida de modo conforme às normas superiores, à boa-fé, à proporcionalidade e com um grau de previsibilidade temporal compatível com os investimentos legitimamente realizados ao abrigo do quadro regulamentar vigente.

No nosso caso, o Campeonato de Portugal de Ralis de 2025 iniciou-se sob um regime regulamentar que identificava os combustíveis admissíveis às viaturas Rally2, regime esse que vigorou durante as primeiras provas da época. A alteração destinada ao Rali de Castelo Branco e Vila Velha de Ródão foi comunicada às equipas em 9 de junho de 2025 e formalizada através do Aditamento n.º 1 em momento imediatamente anterior à realização da prova, agendada para 13 e 14 de junho.

A modificação ocorreu, portanto, quando as equipas tinham já estruturado a sua participação na prova de acordo com o quadro regulamentar anteriormente vigente e quando a margem temporal disponível para reagir à nova regra se encontrava substancialmente comprimida.

É certo que a Demandada invocou um interesse materialmente legítimo: assegurar a participação do maior número possível de concorrentes e ultrapassar dificuldades de disponibilidade e compatibilidade técnica dos combustíveis.

A existência desse interesse não encerra, contudo, a questão. A tutela da confiança exige ainda verificar se as circunstâncias invocadas justificavam objetivamente uma alteração tão próxima da prova e se inexistiam soluções menos gravosas para as posições jurídicas já consolidadas dos concorrentes.



Tribunal Arbitral do Desporto

Neste contexto, a proximidade temporal da alteração, conjugada com a estabilidade do quadro regulamentar até esse momento e com os investimentos realizados pelos concorrentes com base nesse quadro, determinou uma afetação da confiança que apenas poderia reputar-se legítima se resultasse demonstrada a existência de razões imperiosas de interesse desportivo, supervenientes e não razoavelmente antecipáveis, que tornassem inevitável aquela solução e aquele concreto momento da sua adoção.

Não resultando demonstrada uma necessidade com essas características, a frustração das expectativas legítimas dos concorrentes é imputável à própria atuação da Demandada e excede o que estes poderiam razoavelmente antecipar em face do regime regulamentar vigente.

A proteção da confiança, corolário do Estado de Direito (art. 2.º da CRP) e da boa-fé a que a atuação administrativa está vinculada (art. 266.º, n.º 2, da CRP), vincula as federações desportivas quando exercem poderes de natureza pública, como é o caso concreto da FPAK.

Exige-se (i) um comportamento do poder público suscetível de gerar expectativas de continuidade, (ii) expectativas legítimas e razoáveis, (iii) atuação do particular assente nelas e (iv) ausência de interesse público prevaLENcente que justifique frustrá-las.

No caso, (i) a FPAK fixou antecipadamente, no artigo 8.1 do RTCP e no Boletim Técnico «Combustíveis autorizados para Rally2 – CPR2025», os combustíveis admitidos, regime sob o qual decorreram as provas anteriores do Campeonato.



Tribunal Arbitral do Desporto

(ii) É razoável que equipas e pilotos, que programam com grande antecedência a aquisição de combustível, a afinação dos motores e a logística, contem com a estabilidade dessas regras, só admitindo a alteração súbita nos casos excecionais do artigo 2.5 das PGAK. Os artigos 8.4 e 8.5 do RTCP, que permitem à FPAK substituir o combustível a qualquer momento, sem razões e sem responsabilidade, não afastam essa expectativa, pois, sendo o RTCP hierarquicamente inferior às PGAK, não podem dispensar as exigências destas.

(iii) Resulta dos autos que a deliberação foi tomada em 07/06/2025, que o Aditamento n.º 1 foi comunicado no dia 09/06/2025 e que o Rali se disputou em 13 e 14 de Junho de 2025.

(iv) Como se viu, a ata não demonstra a essencialidade da medida para o Campeonato, pelo que não se identifica interesse público suficientemente forte para prevalecer sobre a confiança.

Conclui-se, assim, que a decisão impugnada violou também os princípios da proteção da confiança e da segurança jurídica [esta na dimensão de previsibilidade e estabilidade das regras da competição], enquanto dimensões do princípio do Estado de direito democrático e do princípio da boa-fé administrativa, constituindo causa autónoma de anulabilidade nos termos do artigo 163.º, n.º 1, do CPA.

O princípio da Igualdade

A violação do princípio da igualdade foi igualmente invocada pelo Demandante e sobre este devemos-nos igualmente pronunciar.

Ora, sendo a medida preconizada pela Ata da Direção nº 8/2025 aplicável a todos os concorrentes, não há discriminação formal, e a prova produzida não permite concluir que tenha beneficiado uns em detrimento de outros,



Tribunal Arbitral do Desporto

conquanto o Demandante tenha de alguma forma insinuado que a alteração se destinava a proteger apenas um concorrente, o que não esteve sobre escrutínio da prova.

A eventual desigualdade material decorrente da mudança súbita, por haver concorrentes com combustível e mapeamento já preparados, é valorada na violação da confiança e não resulta demonstrada, com a densidade exigível, uma violação autónoma do princípio da igualdade, uma vez que a nova regra foi formalmente aplicável a todos os concorrentes da categoria Rally2.

A assimetria dos respetivos impactos releva, todavia, para a apreciação da proporcionalidade da medida e, sobretudo, para a ponderação da confiança legitimamente criada pelo quadro regulamentar anteriormente vigente, não se podendo assim o Colégio Arbitral determinar a violação autónoma do princípio da igualdade.

Os vícios apurados não se subsumem a qualquer das hipóteses de nulidade previstas no artigo 161.º do CPA, constituindo, por isso, causas de anulabilidade nos termos do artigo 163.º, n.º 1.

O Tribunal Arbitral, não estando vinculado à qualificação jurídica do pedido, entende o pedido de declaração de nulidade como pedido de anulação, com efeitos retroativos de acordo com o n.º 2 do art.º 163º do CPA, devendo a Demandada reconstituir na parte prática possível a situação que existiria sem a deliberação.



Tribunal Arbitral do Desporto

XIII - DECISÃO

Pelo exposto, acordam os Árbitros que integram o presente Colégio Arbitral, por unanimidade, em:

- 1) Julgar improcedente a exceção de falta de objeto do recurso suscitada pela Demandada.
- 2) Dar provimento ao recurso interposto pelo Demandante e, em consequência, anular o Acórdão do Tribunal de Apelação Nacional da FPAK, proferido em 16 de setembro de 2025 no Processo de Apelo n.º 3/2025.
- 3) No exercício da jurisdição plena que ao TAD assiste, anular a deliberação da Direção da FPAK de 7 de junho de 2025, na parte em que, para o Rali de Castelo Branco e Vila Velha do Ródão 2025, derogou o artigo 8.º do Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Ralis 2025 e impôs às viaturas Rally2 a utilização exclusiva de combustível do tipo PANTA MAX 102, bem como considerar privado de fundamento, nessa parte, o correspondente Aditamento n.º 1.
- 4) **Determinar, como consequência do julgado anulatório, que não podem ser extraídas relativamente ao Demandante consequências desfavoráveis fundadas exclusivamente no incumprimento da obrigação de utilização do combustível do tipo PANTA MAX 102 decorrente da deliberação ora anulada, sem prejuízo de não caber nos presentes autos decretar, em abstrato, a anulação de atos sancionatórios não individualizados ou de decisões futuras e hipotéticas.**

O dever de conformação da Demandada compreende, nos termos aplicáveis do artigo 173.º do CPTA, a reconstituição da situação que existiria

se o ato anulado não tivesse sido praticado e, quando necessário, a eliminação, reforma ou substituição dos atos consequentes incompatíveis com o presente julgado. O artigo 173.º, n.ºs 1 e 2, prevê precisamente esses efeitos do julgado anulatório.

5) Julgar improcedente o pedido formulado na alínea c) do requerimento inicial, por não poder este Tribunal determinar retroativamente a exclusão ou não admissão à partida de terceiros que não são partes nos presentes autos.

6) Julgar procedente o pedido formulado na alínea d), apenas nos termos e limites constantes da fundamentação, declarando que, no caso concreto, a derrogação regulamentar com eficácia imediata só poderia ser validamente adotada mediante verificação e fundamentação dos pressupostos exigidos pelo artigo 2.5 das PGAK, designadamente a existência de condições excecionais e a essencialidade da alteração para a salvaguarda do Campeonato.

7) Julgar prejudicado o conhecimento autónomo do pedido formulado na alínea f), em virtude da procedência do pedido anulatório principal e da consequente perda de utilidade concreta de uma pronúncia sobre a competência do CCD relativamente à reclamação apresentada.

8) Quanto ao pedido formulado na alínea g), ordenar a devolução das cauções prestadas.

10) No mais, julgar improcedente o peticionado.

Em consequência, julga-se parcialmente procedente a presente ação arbitral, nos precisos termos acima definidos.



Tribunal Arbitral do Desporto

XIV - CUSTAS

Custas na íntegra da responsabilidade da Demandada FPAK, tendo em conta o valor da ação, ao abrigo dos artigos 76.º, n.ºs 1 e 3, art. 77º n.ºs 2 e 4, e art. 80.º, todos da Lei do TAD, e do art. 2.º, n.º 5 da Portaria n.º 301/2015, de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 126/2025/1, de 24 de Março, e pela Portaria nº 314/2017, de 24 de Outubro.

Notifique-se.

Lisboa, 21 de setembro 2026

O Presidente do Colégio Arbitral,

O presente Acórdão é assinado, em conformidade com o disposto no artigo 46.º, alínea g) da Lei do TAD, unicamente pelo Presidente do Colégio Arbitral, tendo sido tirado por unanimidade dos votos dos Árbitros.