



**EXPEDIENTE DISCIPLINARIO ORDINARIO
1/2024**

RESOLUCIÓN

del

COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA

de la

**REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
AUTOMOVILISMO**

Dictada con fecha:

15 de marzo de 2024

Juez Único: Dña. Maria Teresa Nadal Charco.

Vocal Secretaria: Dña. Mónica Ruigómez Saiz.

Expedientados: **D. Freddie Milne**, Licencia N° xxxx
D. Max Oliver Freeman, Licencia UK Motorsport N° xxxx
Concursante: **FRC COMPETICIÓN**,
Licencia xxxx



-ANTECEDENTES DE HECHO-

PRIMERO. – Por lo que se refiere a los antecedentes de hecho que han dado origen al presente procedimiento, este Juez Único se remite al contenido de la Providencia de Incoación, que consta en el expediente de referencia.

Sin embargo, se hace un breve resumen de la documentación que dio origen a la incoación del expediente de referencia:

1.- Con fecha 22 de noviembre del año 2023, la Directora Deportiva de la RFEDA, envió un escrito a este Comité en el que puso en su conocimiento que durante la prueba deportiva denominada “29 Rallye la Nucua - Mediterráneo”, celebrada los días 3 y 4 de noviembre de 2023 (en adelante, la Prueba), se detectó una anomalía técnica consistente en “*posible falsificación depósito combustible*” que afectaba a los expedientados, D. Freddie Milne (piloto nº 18), D. Max Oliver Freeman (copiloto nº 18) y la entidad denominada FRC COMPETICIÓN (Concursante).

2.- Tal como consta en el Informe Técnico nº 1, suscrito a las 15:00 horas del día 02 de noviembre de 2023 por el Delegado Técnico de la Prueba, D. Alberto Hernández del Rosario, se pudo constatar que el “*depósito de combustible de seguridad*” del vehículo nº 18 no era conforme a lo dispuesto en el artículo 253.14 del Anexo J del CDI de la FIA.

En el informe técnico nº 2, suscrito a las 09:00 horas del día 03 de noviembre por el Delegado Técnico de la Prueba, D. Alberto Hernández del Rosario, el vehículo nº18 no había subsanado la anomalía tipificada en el Informe Técnico nº 1, no siendo conforme a lo dispuesto en el artículo 253.14 del Anexo J del CDI de la FIA.

En virtud de ello, el Sr. Hernández suscribió ese mismo día el Informe Técnico nº 3 en el que puso de manifiesto de forma detallada las anomalías técnicas detectadas en la etiqueta de homologación del depósito de combustible del vehículo nº 18 en cuestión, concluyendo literalmente lo siguiente:

.../...

“El depósito de combustible presentado a la re-verificación presenta una etiqueta de homologación claramente falsificada incumpliendo el art. 253-14 del Anexo J al CDI.”

3.- En virtud de ello, el Colegio de CCDD dictó la Decisión nº 8, en la que acordó lo siguiente:



“Los Comisarios deportivos, tras haber recibido el informe nº 3 suscrito por el Delegado Técnico de la RFEDA (doc. Nº 17), relativo al vehículo con dorsal nº 18, en el que se constata que “el depósito de combustible presentado a la verificación presenta una etiqueta de homologación claramente falsificada incumpliendo el art. 253-14 del Anexo J al C.D.I.”; y previamente los informes nº 1 y nº 2, también suscritos por el Delegado Técnico de la RFEDA (doc. Nº 17), en el que se constataba una anomalía en el vehículo nº 18, con respecto a “depósito de combustible no conforme según art. 253.14 de Anexo J”, no siendo el participante autorizado para tomar salida; han considerado el asunto y determinado lo siguiente:

Piloto, Copiloto y vehículo nº: 18: FREDDIE MILNE Y MAX OLIVER FREEMAN.

Concursante: FRC COMPETICIÓN.

Hecho: Falsificación de la etiqueta de homologación del depósito de combustible.

Decisión: Dar traslado de los hechos a la RFEDA y al C.A.D., a los efectos disciplinarios procedentes.”

SEGUNDO. – A la vista de los hechos puestos en conocimiento de este Comité, se acordó incoar Expediente Disciplinario Ordinario, frente **al piloto nº 18 D. Freddie Milne, al copiloto nº 18 D. Max Oliver Freeman y al Concursante FRC COMPETICIÓN, por entender que su conducta podría ser constitutiva de la Infracción Muy Grave tipificada en el artículo 17.i) del Reglamento de Disciplina Deportiva y Procedimiento Sancionador (RDDPS) de la RFEDA, que podría llevar aparejadas las sanciones previstas en el artículo 23 de ese mismo Reglamento.**

La Providencia de Incoación se dictó con fecha 15 de enero 2024 y fue debidamente notificada a todos los expedientados, concediendo plazo de **SIETE DÍAS HÁBILES** para que presentaran las Alegaciones que estimaran convenientes en defensa de sus derechos.

-DE LAS ALEGACIONES-

I./ Consta en el expediente que con fecha 22 de enero de 2024, el piloto expedientado D. Freddie Milne envió a la Secretaría Administrativa del CAD de la RFEDA su escrito de alegaciones, en el que manifestó que:

- El vehículo nº 18 contaba con una “anomalía técnica (posible falsificación depósito combustible)” reconociendo su responsabilidad por los hechos



denunciados, asumiendo la sanción que corresponda y disculpándose por lo ocurrido.

- Que los hechos denunciados fueron cometidos por su equipo de mecánicos, sin contar con su conocimiento ni autorización.
- La infracción cometida no resulta una infracción muy grave tipificada en el artículo 17 del RDDPS, ya que no supone “*alterar la seguridad de la prueba o competición, o pongan en peligro la integridad de las personas, y la reiteración -por más de dos veces en la misma temporada- del uso de combustibles no autorizados*”, sino que debe calificarse como una infracción grave del artículo 19.c) del RDDPS.
- En ninguno de los informes consta que la manipulación de la etiqueta de homologación del depósito haya supuesto un riesgo para la seguridad de la prueba o competición ni tampoco para las personas, además, el vehículo no llegó a participar en la prueba.
- Que deben tenerse en cuenta la concurrencia de las circunstancias atenuantes del artículo 32 del RDDPS, al existir arrepentimiento por los hechos denunciados y al no haber sido sancionado con anterioridad, solicitando la imposición de la sanción en su grado mínimo.

II./ No se han presentado alegaciones por parte del copiloto D. Max Oliver Freeman ni por el concursante FRC COMPETICIÓN.

-DE LA PRUEBA PROPUESTA Y PRACTICADA-

I./ Con fecha 5 de febrero de 2024, el Sr. Instructor acordó la apertura del periodo de prueba, por un plazo de cinco días hábiles, proponiendo la práctica de la siguiente:

Prueba documental: consistente en la incorporación al presente procedimiento de la siguiente documentación:

- Documentación integrante del Expediente Administrativo ED 1/2024.
- Incorporar al Expediente las Alegaciones de fecha 22 de enero de 2024, remitidas al correo electrónico del CAD de la RFEDA el piloto expedientado D. Freddie Milne.



Además, en dicha resolución el Instructor también destacó el contenido del artículo 37.4 del RDDPS, mediante el cual los expedientados podían acreditar -por cualquier medio- los hechos/pruebas que consideran de interés para la correcta resolución del Expediente:

Art. 37.- Disposiciones generales.-

4./ Los hechos relevantes para el procedimiento y su resolución podrán acreditarse por cualquier medio, pudiendo los interesados proponer que se practiquen cualesquiera pruebas, o aportar directamente cuantas sean de interés para la correcta resolución del expediente.

En todo caso, corresponderá a quienes las propongan la responsabilidad y el coste de su aportación y/o práctica ante el CAD.

II./ Con fecha 6 de febrero de 2024 el piloto D. Freddie Milne envió a la Secretaría Administrativa del CAD de la RFEDA su escrito con respecto a la proposición y práctica de fase de prueba en la que manifestaba:

- Que habiendo reconocido la responsabilidad en el primer escrito de alegaciones resulta innecesaria la práctica de prueba de unos hechos ya probados por estar reconocidos.

III./ Una vez precluido el plazo concedido por el Instructor del expediente, no consta que se haya recibido escrito por parte del copiloto ni el concursante con relación a la práctica de la prueba, ni que tampoco se haya aportado al procedimiento prueba de tipo alguno.

-CONCLUSIONES Y VALORACIONES DEL JUÉZ ÚNICO-

I./ En el presente procedimiento ha quedado acreditado que la etiqueta de homologación en el depósito de combustible del vehículo nº 18 estaba, en efecto, falsificada.

No solo por el hecho de que así lo hiciera constar detalladamente el Delegado Técnico de la Prueba, D. Alberto Hernández del Rosario, en los informes que constan en el expediente, sino porque así lo ha reconocido expresamente el piloto expedientado.

A estos efectos, es necesario tener en cuenta el informe tan preciso y detallado del Delegado Técnico, que se vuelve a reproducir en la presente resolución:

“Verificaciones técnicas previas viernes día 3 de noviembre de 2023:

“El vehículo nº 18, Skoda Fabia R5, con número de chasis TMB000PJ5N4003040, en su proceso de verificación técnica previa de los elementos de seguridad se tiene que el depósito de combustible homologado FIA y obligatorio según el artículo 253.14 de Anexo

J no es conforme ya que excede de la fecha de uso máxima permitida indicada en la etiqueta de homologación del propio depósito.



Se solicita el certificado del depósito de combustible en formato papel pero se nos presenta uno en formato digital donde se indica una supuesta extensión de la homologación del fabricante con una nueva fecha de validez de +3 años, siendo ésta en marzo de 2024. Esto incumple con lo indicado en la norma FIA FT3-1999 según la cual la máxima ampliación autorizada por FIA mediante la revisión del fabricante solo puede ser de +2 años. Además, la etiqueta de homologación del depósito difiere del formato establecido por la FIA:

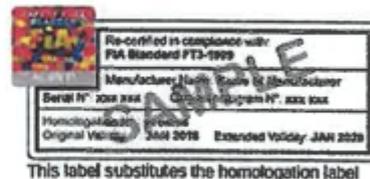
**RÉSERVOIRS RECERTIFIES AVANT LE
01.07.2017
BLADDERS RE-CERTIFIED BEFORE 01.07.2017**

**RÉSERVOIRS RECERTIFIES A PARTIR DU
01.07.2017
BLADDERS RE-CERTIFIED AS FROM
01.07.2017**

Homologation label (see above)

+

Validity extended until end: June 2007



Extracto de la lista técnica FIA nº12

Tras informe al Colegio de Comisarios Deportivos indicando su no conformidad, se le indica al participante que tiene la posibilidad de solucionar la anomalía técnica y presentarse en re-verificación técnica según Programa Horario.

- Re-verificación técnica viernes 3 de noviembre de 2023.

El vehículo nº 18 se presenta a verificación técnica indicando que ha instalado un nuevo depósito de combustible, que presenta la siguiente pegatina:



Tras solicitarle el certificado en papel de éste, nos indica que solo lo tiene en formato digital.

Tras verificar detalladamente la etiqueta de homologación del depósito de combustible se aprecia lo siguiente:

- *Ésta posee una calidad de impresión de muy mala calidad en comparación con las etiquetas de homologación habituales, apreciándose en todo su conjunto y sobre todo en el código de barras.*
- *Hay una falta de ortografía en la palabra “compilance” cuando ésta debe ser “compliance”.*
- *El texto FT3-1999 debería aparecer a continuación de FIA Standard.*
- *La pegatina se levanta de una manera muy fácil en cualquiera de sus aristas, teniendo la original presentada ayer debajo. Por lo que tampoco es autodestruible, como indica la norma FIA.*
- *La zona alrededor del holograma FIA (arriba izquierda) se encuentra recortada para ajustar la nueva pegatina a ésta cuando el holograma se pega siempre encima de la etiqueta de homologación.*
- *El nº de holograma AK 21508 es el mismo que en la etiqueta presentada ayer, lo que es imposible ya que cada etiqueta de homologación debe llevar un holograma diferente.*

A continuación, se presenta una etiqueta de homologación original, extraída de la lista técnica FIA nº 1 para depósitos de combustible:



Conclusiones:

El depósito de combustible presentado a la re-verificación presenta una etiqueta de homologación claramente falsificada incumpliendo el art. 253-14 del Anexo J al CDI.”

En este sentido, es importante poner de manifiesto que los informes y declaraciones de los Oficiales de la Real Federación Española de Automovilismo gozan de presunción de veracidad, a tenor de lo dispuesto en el artículo 37.6 del RDDPS de la RFEDA:

Art. 37.- Disposiciones generales.-

6./ Los informes suscritos por los oficiales de la prueba, constituirán medio documental necesario en el conjunto de la prueba de las infracciones a las reglas y normas deportivas. Igual naturaleza tendrán las ampliaciones o aclaraciones a las mismas suscritas por los propios oficiales, bien de oficio, bien a solicitud de los órganos correspondientes.

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

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

II./ El piloto expedientado, tal y como consta en su escrito de alegaciones que presentó ante el CAD de la RFEDA, reconoció su responsabilidad por los hechos, si bien es cierto que negó su autoría sobre la falsificación de las etiquetas de homologación, alegando que fueron los mecánicos.

III./ El copiloto y concursante expedientados no se han pronunciado acerca de su autoría sobre la falsificación de las etiquetas de homologación, al no constar escrito de alegaciones ante el CAD de la RFEDA.

Sin embargo, la Infracción Muy Grave tipificada en el artículo 17.i) del RDDPS de la RFEDA dispone lo siguiente (las negritas y subrayados son nuestros):



Art. 17.- Se considerarán como infracciones comunes muy graves a las reglas del juego o competición, o a las normas generales deportivas:

*i) La manipulación y/o alteración, ya sea personalmente o **a través de persona interpuesta**, de los vehículos de carreras, del material o equipamiento deportivo, en contra de los reglamentos técnicos que rigen el automovilismo deportivo, cuando puedan alterar la seguridad de la prueba o competición, o pongan en peligro la integridad de las personas, y la reiteración -por más de dos veces en la misma temporada- del uso de combustibles no autorizados.*

***A todos los efectos se considerarán autores de esta falta, y de las contenidas en los dos apartados siguientes, tanto a los deportistas como a los concursantes que utilicen vehículos manipulados y/o alterados**, o que reiteren más de dos veces en la misma temporada el uso de combustibles no autorizados, tanto en entrenamientos clasificatorios como en competiciones en sí mismas, salvo prueba en contrario.*

***Se entenderán incluidas en esta infracción**, las alteraciones, manipulaciones, **falsificaciones**, o sustituciones de las marcas, fichas, placas, contrastes, etiquetas, etc., de los datos de homologación de los elementos y objetos que deban estar homologados para su uso en competición.*

En virtud de ello, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 17.i) del RDDPS de la RFEDA, resulta evidente que la autoría de la infracción imputada pertenece a los tres expedientados, es decir, al piloto D. Freddie Milne, al copiloto D. Max Oliver Freeman y al Concurante FRC COMPETICIÓN.

IV./ Por lo que se refiere a la Responsabilidad del Concurante, y sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 17.i) del RDDPS de la RFEDA y en el 9.15.1 del CDI de la FIA -ya mencionado en la Providencia de Incoación-, el artículo 252 del Anexo J del Código Deportivo Internacional de la FIA dispone lo siguiente en su apartado 1.4:

“1.4: It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the competition that his automobile complies with these regulations in their entirety at all times during the competition.”

Traducción no oficial:

“1.4: es la responsabilidad de cada Concurante demostrar a los Comisarios Técnicos y Comisarios Deportivos de la competición que su vehículo cumple con estas regulaciones en todo momento durante la competición”

V./ El hecho de que, una vez detectada la falsificación en cuestión, no se autorizara la participación del vehículo nº 18 en la carrera, no significa en modo alguno que la



infracción disciplinaria tipificada en el artículo 17.i) del RDDPS de la RFEDA no se haya cometido y que no suponga riesgo para la seguridad de la prueba o competición, tal y como alega el piloto expedientado.

Lo cierto es que en caso de haber llegado a competir con la etiqueta de homologación del depósito de combustible falsificada, no solo hubiera sido un acto imprudente, por tratarse de una medida de seguridad, sino que además hubiera podido ser considerada como una circunstancia agravante de la responsabilidad disciplinaria.

Por ello, este Juez Único se remite al contenido del artículo 17.i) del RDDPS, el cual ha sido transcrito más arriba, y ha de desestimar las alegaciones esgrimidas por el expedientado en ese sentido, tratándose de una infracción muy grave del artículo 17.i) del RDDPS y no una infracción grave del artículo 19.c) del RDDPS.

VI./ También ha de desestimarse la alegación formulada por el piloto expedientado en lo que respecta a la ausencia de informe donde se detalle el riesgo que supone para la prueba la falsificación de la etiqueta de homologación del depósito del combustible, ya que el artículo 17.i) tipifica que esta conducta será considerada como infracción muy grave, y la demostración de un posible riesgo que ello pueda suponer no es relevante.

VII./ Finalmente, se hace necesario valorar las manifestaciones efectuadas por el piloto expedientado, de no haber sido sancionado con anterioridad.

Consultados los archivos del CAD de la RFEDA, efectivamente no consta que ninguno de los tres expedientados haya sido sancionado con anterioridad, habiendo ostentado licencia deportiva durante al menos los dos últimos años, de modo que es de apreciar la circunstancia atenuante de no haber sido sancionados anteriormente, tal y como está regulada en el artículo 32.I.c) del RDDPS:

Art. 32.- Circunstancias modificativas de la responsabilidad.-

I./ Se considerarán en todo caso circunstancias atenuantes de la responsabilidad disciplinaria deportiva:

c) La de no haber sido sancionado con anterioridad en el transcurso de la vida deportiva, siempre que ésta sea mayor de dos años en el momento de cometerse la infracción que origine la aplicación de este precepto.

VIII./ En cuanto a la alegación del piloto expedientado en lo que respecta al arrepentimiento espontáneo del artículo 32.I.a) del RDDPS, se ha de considerar que se entiende por este, aquel que tiene lugar antes del inicio del expediente, no una vez descubierta la infracción, por lo que en este caso no ha de tenerse en cuenta como un atenuante de la responsabilidad disciplinaria deportiva.



En virtud de ello, este Comité de Apelación y Disciplina, conformado por D^a. Maria Teresa Nadal Charco como Juez Único, en uso de las atribuciones conferidas, acuerda adoptar la siguiente DECISIÓN:

SANCIONAR a D. FREDDIE MILNE, Piloto provisto de Licencia N° xxxx, **a D. MAX OLIVER FREEMAN**, Copiloto provisto de Licencia UK Motorsport N° xxxx y **al Concursante FRC COMPETICIÓN**, provisto de Licencia xxxx, como autores responsables de la falta muy grave tipificada en el artículo 17.i) del RDDPS de la RFEDA, a la sanción prevista en el artículo 23.a) del citado reglamento, consistente en **MULTA POR IMPORTE DE SEIS MIL EUROS (6.000,00 €), de forma solidaria.**

Con relación a la sanción de **MULTA** impuesta en la presente Resolución, se transcribe lo dispuesto en el artículo 27 bis 2^a./ del RDDPS de la RFEDA:

“el retraso en el pago de las multas por encima del plazo que a tal efecto se conceda en cada caso, o la inasistencia a las sesiones educativas y/o formativas, implicará -mientras dure- la suspensión de las licencias federativas o habilitaciones equivalentes, así como la inhabilitación por el mismo período de los sancionados morosos”.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 bis 3^a./ del RDDPS:

3^a./ A partir de un mes de mora, el impago de las multas tendrá la consideración de quebrantamiento de sanción.

Las resoluciones dictadas por las Federaciones Deportivas Españolas en materia de Disciplina Deportiva de ámbito estatal y que agoten la vía federativa, podrán ser recurridas, en el plazo máximo de quince días hábiles ante el Tribunal Administrativo del Deporte (TAD) con independencia de otros recursos que el interesado tuviera a bien promover al amparo de la normativa vigente.