

EAL Apellatsioonikomisjoni otsus

Otsuse kuupäev	31.10.2025, parandatud 13.11.2025
Komisjoni koosseis	Villy Lopman (esimees), Rein Luik, Erik Lepikson
Lahendatav juhtum	Markus Tammoja ja Karol Pert'i apellatsioonkaebus 22.08.2025-23.08.2025 toimunud Humus Paide Rally 2025 žürii otsuse nr 11 tühistamiseks

OTSUS:

- 1. jätta kaebus rahuldamata;**
- 2. jätta apellatsioonimaks tagastamata.**

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

22.08.2025-23.08.2025 toimus Humus Paide Rally 2025 („Võistlus“). Kaebajate võistlusauto number oli 26.

Võistluse järgselt otsustas žürii otsusega nr 11 („Otsus“) kaebajad Võistluselt diskvalifitseerida, kuna võistlusautole on paigaldatud esi- ja tagarataste juurde andurid, mis võimaldavad rakendada veojõukontrolli ja/või ABS pidureid. Žürii otsuse kohaselt panid kaebajad toime FIA Spordikodeksi („Spordikodeks“) Lisa J artikkel 255 p 5.2.3 ja 5.7.4 ning E-2WD reeglite p 3.5.1 rikkumised.

Kaebajad esitasid Otsuse peale apellatsioonkaebuse, milles palusid Otsuse tühistada. Apellatsioonkaebuses tuginesid kaebajad kokkuvõtvalt sellele, et võistlusautol andurite kasutamine on lubatud, andureid ei kasutata keelatud eesmärkidel ning kaebajate sõidukile ei ole paigaldatud sõidustabiilsust kontrollivaid seadmeid, veojõu jagamist kontrollivaid seadmeid ega ABS pidurisüsteemi.

APELLATSIOONIKOMISJONI SEISUKOHT

Tutvunud apellatsioonkaebuse ning sellele lisatud dokumentidega, asub apellatsioonikomisjon seisukohale, et apellatsioon kuulub menetlemisele, kuid jääb rahuldamata. Apellatsioonikomisjon põhjendab oma otsust järgnevalt.

Apellatsioonkaebus vastab FIA kodeksi artikli 15.4 ja 15.5 nõuetele ning on esitatud tähtaegselt. FIA Spordikodeksi art 15.4.2.a sätestab, et kaebaja peab teatama žüriile kirjalikult 1 tunni jooksul peale žürii otsuse avaldamist oma apellatsioonikavatsusest. FIA Spordikodeksi art 15.4.3 sätestab, et õigus apellatsiooni esitamiseks lõpeb 96 tundi pärast apellatsioonikavatsuse esitamist. FIA

Spordikodeksi art 15.5.3 kohaselt tuleb apellatsioonimaks tasuda 96 tunni jooksul alates hetkest, mil žüriid on teavitatud apellatsioonisoovist. Apellatsioon on esitatud nõuetekohaselt.

Asjas on žürii leidnud, et toimus Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 p 5.2.3 ja 5.7.4 ning E-2WD reeglite p 3.5.1 rikkumine.

Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punkti 5.2.3 neljas lõik sätestab, et aktiivsete diferentsiaalide, st mis tahes süsteemide kasutamine, mis mõjutavad otseselt diferentsiaali reguleerimist (algne pinge, rõhk jne), on keelatud kõikidel kaheveolistel autodel.

Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punkti 5.7.4 esimene lõik sätestab, et lubatud on kõik seadmed, mis ei mõjuta auto käitumist, näiteks seadmed, mis parandavad auto sisemuse esteetikat või mugavust (valgustus, küte, raadio jne). Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punkti 5.7.4 teine lõik sätestab, et sellised lisaseadmed ei tohi mingil juhul isegi kaudselt suurendada mootori võimsust ega mõjutada roolimehhanismi, käigukasti, pidureid või teepidavust. Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punkti 5.7.4 neljas lõik sätestab, et võistlusauto kiiruse mõõtmine on lubatud üksnes Halli efekti või induktiivsete andurite abil, mis töötavad hammasrattaga.

E-2WD reeglite punkt 3.5.1 sätestab, et homologeerimata pidurdusabi süsteemid on keelatud.

Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punktist 5.2.3 ja E-2WD reeglite punktist 3.5.1 tuleneb, et võistlusautodel on keelatud muuhulgas veojõukontrolli ja ABS pidurdussüsteemi kasutamine. Kuigi nn Hall-andurite kasutamine võistlusautol on kiiruse mõõtmiseks lubatud, siis komisjoni hinnangul tuleb Spordikodeksi Lisa J artikkel 255 punkti 5.2.3 ja E-2WD reeglite punkti 3.5.1 koostoimes Spordikodeksi Lisa J artikliga 255 punktiga 5.7.4 tõlgendada selliselt, et võistlusauto juures on keelatud kasutada mistahes selliseid lisaseadmeid, mis koostoimes teiste komponentidega on võimelised mõjutama diferentsiaali reguleerimist ja/või pidurdamist. Lisaseadmete kasutamise tegelik eesmärk, tegelik kasutusviis ja tegelik kasutus ei ole määrav, otsustamaks selle üle, kas lisaseadme kasutamine vastab tehnilistele tingimustele. Seega, kui võistlusautol kasutatakse lisaseadmeid, milleks on ka Hall-andurid, peab selline andurite lahendus tervikuna olema ehitatud viisil, mis välistab keelatud funktsionaalsuste ja süsteemide tekkimise, muuhulgas veojõukontrolli kasutamise võimaluse tekkimise.

Komisjonile on esitatud Võistluse järgselt 27.08.2025 koostatud tehnilise kontrolli kokkuvõtte, Võistluse žürii esimehe 04.09.2025 seletuskiri, Raul Koovi selgituskiri võistlusjärgse tehnilise kontrolli kohta, EAL Tehnikakomitee liikme Karmo Uusmaa 19.09.2025 ja 07.10.2025 selgitused ning EAL Tehnikakomitee liikmete Raul Koovi ja Karmo Uusmaa 19.10.2025 selgitused. Kokkuvõttes nähtub asja materjalidest, et kaebajate võistlusautole oli paigaldatud 4 rataste pöörlemiskiirust mõõtvat Hall-andurit. Selliste andurite kasutamist ja asjaolu, et andurid oli ühendatud võistlusauto kontrollmooduliga, on kaebajad oma menetlusedokumentides kinnitanud. EAL Tehnikakomitee liikme(te) 19.09.2025 ja 19.10.2025 selgitustes on põhjendatud, et Hall-andurite kasutamine ühendatuna võistlusauto kontrollmooduliga loob eeldused veojõukontrolli rakendamiseks ka ilma täiendavate riistvaraliste seadmeteta. Täpsemalt selgitati 19.10.2025 vastuses EAL Tehnikakomitee liikmete poolt järgmist: *Konkreetsel sõidukil oli võimekus mõõta erinevate telgede rataste liikumiskiirusi ja see signaal oli viidud ECU-le, millel omakorda on võimekus juhtida mootori tööd, sh*

süüdet, pihusteid jne.

Täiendavalt selgitasid komitee liikmed vastusena apellatsioonikomisjoni küsimusele, et „*Kas kaebajate autol oli veojõukontrolli tekitamiseks riistvaraline võimekus ja tarkvaraline võimekus?*“ – „*Jah, riistvaraline ja tarkvaraline võimekus oli.*“

Seega on komisjoni arvates tõendatud see, et võistlusautol oli veojõukontrolli kasutamise võimekus.

Kaebajatele anti tehnilise kontrolli järgselt võimalus võistlusautolt leitud nelja Hall-anduri vajalikkuse osas selgituste esitamiseks. Kaebajad selgitasid Hall-andurid pole keelatud ning need olid vajalikud võistlusauto kiiruse mõõtmiseks ülesõitudel. Komisjonile esitatud materjalide kohaselt ei ole nelja anduri kasutamine kiiruse mõõtmiseks vajalik. Samuti pole see tavapärane. Seetõttu on kaebajate Võistluse järgsed selgitused ebausutavad ja kaheldavad.

Kaebajad väitnud, et isegi veojõukontrolli võimekuse olemasolul pole tõendatud selle kasutamist. Komisjonile esitatud informatsiooni kohaselt on veojõukontrolli kasutamise tuvastamine äärmiselt keerukas, kui mitte võimatu. Näiteks on kontrollmooduli logiandmeid võimalik manipuleerida. Komisjoni hinnangul tuleb asjakohaseid Spordikodeksi sätteid tõlgendada selliselt, et tehniliste tingimuste mittevastavus ei sõltu sellest, kas mittevastavusega tekkivat funktsionaalsust tegelikult kasutatakse või mitte. Juhul, kui võistlusautol on veojõukontrolli kasutamine tehniliselt võimalik ning nõuab üksnes tarkvaralist aktiveerimist, siis ei vasta võistlusauto nõuetele, olenemata sellise süsteemi eesmärgist või rakendamisest.

Komisjon selgitab täiendavalt, et FIA spordikodeksi lisas J võistlusautodele kehtestatud tehnilised nõuded ei põhine kasutamise motiividel ega juhi tahtlusel. Võistlusauto kas on vastavuses nõuetega või ei ole – sõltumata sellest, kas keelatud süsteem oli aktiveeritud, kasutatud või mitte.

Eelnevale tuginedes on komisjon seisukohal, et kaebajate võistlusauto ei vastanud antud juhul tehnilistele tingimustele, kuna see oli varustatud vähemalt 3 juhtmoodulisse ühendatud Hall-anduriga, mis lõi võimekuse keelatud veojõukontrolli kasutamiseks.

/ allkirjastatud digitaalselt/

Villy Lopman

/ allkirjastatud digitaalselt/

Rein Luik

/ allkirjastatud digitaalselt/

Erik Lepikson