



ENTIDADE REGULADORA
PARA A COMUNICAÇÃO SOCIAL

Deliberação

ERC/2022/213 (CONTJOR-NET)

Participação contra o jornal *online pplware* a propósito da publicação de uma peça intitulada “Carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente”

Lisboa
29 de junho de 2022

Conselho Regulador da Entidade Reguladora para a Comunicação Social

Deliberação ERC/2022/213 (CONTJOR-NET)

Assunto: Participação contra o jornal *online pplware* a propósito da publicação de uma peça intitulada “Carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente”

I. Participação

1. Deu entrada na ERC, em 29 de abril de 2021, uma participação contra a publicação *online pplware* a propósito da publicação, no dia 24 de abril, de uma peça intitulada “Carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente”¹.
2. O participante entende que «[o] pplware falhou em fornecer fontes que suportem a ideia de que os carros da marca Tesla estão “banidos” “sem data de fim”, e que isso se deve a “acidente anterior”.»
3. Afirma que depois do denunciado ter sido confrontado «com um desmentido oficial divulgado pela imprensa chinesa [...], reiteraram o conteúdo do artigo, citando como suposta resposta da Tesla e prova da ligação a acidentes [...] um post na rede social Welbo que data de 2 dias antes do relatado no artigo, bem como um memo divulgado no mesmo artigo da imprensa chinesa e que aponta para apenas uma zona velada aos carros da marca devida a um acontecimento específico, que nada tem a ver com qualquer acidente.»
4. Afirma ainda que viu os seus «reparos e outros meios desvalorizados e censurados na secção de comentários, muitas vezes em tom jocoso e impróprio, mas sem qualquer resposta ou acção corretiva.»

¹ <https://pplware.sapo.pt/motores/carros-eletricos-da-tesla-banidos-das-autoestradas-na-china-apos-um-acidente/>

II. Defesa do Denunciado

5. O denunciado começa por manifestar «as suas reservas quanto à denúncia, sendo que não concebe nem se alcança o que terá levado à mesma, senão um indisfarçável sentimento de zelotipia em relação à Participada.»
6. Entende que a marca de veículos automóveis referida na peça é «conhecedora e seguidora» da publicação e «não reagiu contra qualquer publicação da ora Arguida, muito menos contra esta, pelo que sobressai, com a devida vénia por opinião em contrário, desde logo a impressão de que estaremos perante uma situação que padece e carece de legitimidade.»
7. Sustenta que «não pode, com o devido respeito, colher aceitação por parte da ERC este tipo de “queixas” que apenas pretendem defender uma determinada marca, em detrimento das demais, sempre que uma informação veiculada possui conteúdo possivelmente negativo para a mesma junto do público em geral.»
8. Refere ainda que «a informação veiculada no artigo não foi objecto de qualquer reparo por parte da marca visada», nem esta «sequer fez qualquer menção nas suas plataformas de comunicação a um problema relacionado com a notícia que a ora Arguida publicou».
9. Argumenta ainda que esta foi «uma notícia amplamente divulgada e partilhada por variadíssimos outros meios de comunicação», dando um exemplo de uma peça da Reuters publicada em 21 de maio de 2021 intitulada “*Tesla cars barred from some China government compounds – sources*”².

² <https://www.reuters.com/world/china/tesla-cars-barred-some-china-government-compounds-sources-2021-05-21/>

10. No que se refere aos comentários nas caixas de comentários, entende que estas «não podem ser caixas de ressonância da “clubite” de fans de marcas, que tudo podem dizer, sem qualquer filtro,» e que «sempre que exista uma reação, educada, sem verborreia ou calão, segue uma queixa para a ERC, e a mesma instaura procedimentos de averiguação».
11. Deste modo, entende que é inconveniente «que esteja a Arguida a ser questionada neste procedimento.»
12. Por último, considera a participação em apreço «despropositada e manifestamente infundada», pelo que deve ser arquivada.

III. Análise e fundamentação

13. A alínea a) do n.º 1 do artigo 14.º do Estatuto do Jornalista³ determina aos jornalistas que informem «com rigor e isenção, rejeitando o sensacionalismo e demarcando claramente os factos da opinião». Por sua vez, o primeiro ponto do Código Deontológico do Jornalista⁴, dispõe que «[o] jornalista deve relatar os factos com rigor e exatidão e interpretá-los com honestidade».
14. A peça em apreço refere no título que estão os “carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente”. Destaque ainda para os intertítulos: “Carros proibidos de andar nas autoestradas”; “Carros banidos na China sem data de fim”. (Vide Relatório de Visionamento)
15. Contudo, no corpo da notícia, a questão não é fornecida com igual certeza que nos títulos supra referidos, reconhecendo-se que o suposto banimento não está confirmado (Vide Relatório de Visionamento):

³ Aprovado pela Lei n.º 1/99, de 13 de janeiro, na sua redação atual.

⁴ Aprovado no 4.º Congresso dos Jornalistas, em 15 de janeiro de 2017, e confirmado em Referendo realizado em 26, 27 e 28 de outubro de 2017.

- a) «Este problema **parece** estar a passar também para a China, onde um recente acidente mortal aconteceu⁵ na cidade de Guangzhou. Este problema **terá** levado, **eventualmente**, as autoridades chinesas a tomar uma posição única e que afeta apenas os carros da Tesla.» (negrito nosso)
- b) «Do que tem sido visto, os carros da Tesla **estarão** a ser barrados e proibidos de circular nas autoestradas pelas autoridades.» (negrito nosso)
- c) «Tudo **parece** limitar-se à preocupação com o acidente anterior e com a possibilidade que este volte a acontecer com outros carros da Tesla.» (negrito nosso)
16. Afirma-se na notícia ainda não se conhecer qualquer justificação para o suposto banimento, mas ainda assim, no seu título afirma-se que se deve a um recente acidente com um carro Tesla.
17. No que se refere às fontes, a peça recorre ao testemunho de duas pessoas através de *posts* nas redes sociais (Vide Relatório de Visionamento). Uma das testemunhas afirma no *post*: «in Guangzhou, [#Tesla](#) electric cars were not allowed on the highway». A segunda testemunha afirma, em chinês (Google translator): «Guangzhou não permite que Tesla vá na via expressa! O punho de ferro do socialismo está chegando!»
18. Deste modo, as testemunhas não referem qualquer proibição noutras partes da China, mas apenas em Guangzhou. Também não referem qualquer justificação – uma delas apenas especula que o culpado é o “socialismo”.
19. A peça recorre ainda a um comunicado da Tesla a propósito do referido acidente, mas nada referindo quanto à proibição e suas razões. Com o intertítulo “Carros banidos na China sem data de fim”, afirma-se: «A empresa já reagiu a esta

⁵ <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1221662.shtml>

situação⁶ e revelou que contactou de imediato as autoridades competentes para avaliar este problema. Garantiram que já forneceram os dados do carro envolvido no acidente e que estes vão ser avaliados para determinar as causas que levaram ao mesmo.»

20. Não é claro se a situação a que se reporta o comunicado se prende exclusivamente com o acidente com um carro Tesla. Também nada é dito sobre a data da resposta da empresa. No título da peça afirma-se que seria uma resposta a um recente acidente, mas no *post* da Tesla transcrito na peça nada o indica.⁷
21. Refira-se que, na sua oposição, o denunciado afirma que esta informação foi noticiada por outros órgãos de comunicação social (doravante, OCS), mas apenas exemplifica com uma notícia não relacionada, sobre o facto de os carros da Tesla estarem a serem barrados em algumas instalações do governo chinês: «*Tesla cars barred from some China government compounds – sources*» (Vide Relatório de Visionamento).
22. Ocorre, assim, um claro desfasamento entre o título e intertítulos da peça, em detrimento do rigor informativo. Entende-se que o título da notícia não encontra respaldo nos factos descritos, onde apenas se tece uma série de interpretações e suposições a partir das informações disponíveis.
23. Pelo exposto, entende-se ter o denunciado incorrido em violação do dever de rigor informativo.
24. No que respeita aos comentários, importa referir que «[t]em sido entendimento da ERC que os espaços dedicados a comentários de leitores são espaços dos OCS, destinados aos leitores (um serviço) e não, *strictu sensu*, espaços dos leitores. São ferramentas/serviços do próprio OCS, proporcionados, livremente, aos leitores

⁶ https://weibo.com/teslaofficial?is_all=1

⁷ O *link* que suporta esta afirmação é de uma página oficial da Tesla numa rede social, em chinês, mas não de um *post* específico, não sendo, por isso, possível identificar o *post* transcrito na peça.

pelos próprios OCS. Um OCS não deixa de sê-lo por estar *online*. Do mesmo modo, um espaço disponibilizado pelo próprio OCS, no seu próprio sítio *online*, sob a sua chancela – a sua marca –, não deixa de estar sob a responsabilidade editorial do mesmo.⁸»

25. Segundo o artigo 20.º, n.º 1, alínea a), da Lei de Imprensa, «ao director compete: orientar, superintender e determinar o conteúdo da publicação». Nesse sentido, a análise e seleção dos comentários a ser publicados é um ato de natureza editorial, pelo que deve atender às responsabilidades que impendem sobre um órgão de comunicação social.
26. Importa, por isso, aferir se os comentários publicados se enquadram dentro dos limites da liberdade de expressão constitucionalmente consagrados, ou se, pelo contrário, violam outros direitos fundamentais, como o direito ao bom-nome e imagem, ou configuram incentivo ao ódio e à violência. É, por isso, necessário aferir se os comentários publicados possuem linguagem insultuosa ou caluniosa, ou de incentivo à violência e ao ódio.
27. Após análise aos comentários à peça informativa em apreço, não se identificaram quaisquer comentários com linguagem ofensiva ou discurso de ódio.

IV. Deliberação

Tendo analisado uma participação contra o jornal *online pplware* a propósito da publicação de uma peça intitulada “Carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente”, o Conselho Regulador, no exercício das atribuições e competências de regulação constantes, respetivamente, nos artigos 7.º, alínea d), 8.º, alínea j), e 24.º, n.º 3,

⁸ PEREIRA, Eulália, e outros, “Liberdade de expressão e a regulação dos comentários online” *In*: Informação e liberdade de expressão na Internet e a violação de direitos fundamentais: comentários em meios de comunicação *online* / [coordenação da obra] Gabinete Cibercrime da Procuradoria-Geral da República, Lisboa: INCM - Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2014, pp. 91-104.

alínea a) dos Estatutos da ERC, aprovados em anexo à Lei n.º 53/2005, de 8 de novembro, delibera:

- a) Considerar que existe um desfasamento entre a exposição dos factos e os títulos da notícia, com prejuízo para o rigor informativo exigível na prática jornalística;
- b) Notar que não foram publicados quaisquer comentários ofensivos na secção de comentários da peça informativa em apreço.

Lisboa, 29 de junho de 2022

O Conselho Regulador,

Sebastião Póvoas
Francisco Azevedo e Silva
Fátima Resende
João Pedro Figueiredo

Relatório de Visionamento do Processo n.º 500.10.01/2021/163

1. No dia 24 de abril de 2021, o *pplware* publicou uma peça informativa intitulada “Carros elétricos da Tesla banidos das autoestradas na China após um acidente⁹”.
2. A peça começa por afirmar:
«A Tesla tem estado envolvida em vários problemas de segurança com os seus carros. Os acidentes recentes vieram trazer uma aura de desconfiança e de dúvida sobre os sistemas que estes veículos têm presente e que são usados para a condução autónoma.
Agora uma nova situação surgiu e está a ter um impacto ainda maior. Na China, um grande mercado da Tesla, os seus carros estarão proibidos de circular nas autoestradas e a polícia está ativamente a controlar estes movimentos.»
3. Com o intertítulo “Mais um acidente a envolver a Tesla”, afirma-se depois:
«As últimas notícias têm mostrado [o excerto “têm mostrado” hospeda um link¹⁰] que podem existir problemas graves no Autopilot da Tesla. Nos EUA houve um acidente grave e que resultou na morte dos dois ocupantes. A suspeita de que o sistema de condução do carro terá falhado, mas a empresa já veio refutar essa ideia e essa acusação.
Este problema parece estar a passar também para a China, onde um recente acidente mortal aconteceu [a palavra “aconteceu” hospeda um link¹¹] na cidade de Guangzhou. Este problema terá levado, eventualmente, as autoridades chinesas a tomar uma posição única e que afeta apenas os carros da Tesla.»
4. Reproduz-se de seguida um *post* no Twitter composto de um vídeo com imagens de vários carros Tesla parados pelas autoridades à entrada de uma autoestrada e a seguinte frase em chinês: (Google Tradutor) «Guangzhou não permite que Tesla vá na via expressa! O punho de ferro do socialismo está chegando!»
5. Com o intertítulo “Carros proibidos de andar nas autoestradas”, afirma-se:

⁹ <https://pplware.sapo.pt/motores/carros-eletricos-da-tesla-banidos-das-autoestradas-na-china-apos-um-acidente/>

¹⁰ <https://pplware.sapo.pt/motores/tesla-carro-supostamente-em-piloto-automatigo-faz-duas-vitimas-mortais/>

¹¹ <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1221662.shtml>

«Do que tem sido visto, os carros da Tesla estarão a ser barrados e proibidos de circular nas autoestradas pelas autoridades. Estas viaturas estão a ser impedidas de aceder a estas estradas, sendo colocadas em espera à sua entrada, sem qualquer justificação.

A confirmar esta situação, surgiram vários vídeos de condutores, que são barrados e colocados em espera. Tudo parece limitar-se à preocupação com o acidente anterior e com a possibilidade que este volte a acontecer com outros carros da Tesla.»

6. Uma vez mais é exibido um *post* numa rede social, com imagens de vários carros Tesla parados pelas autoridades à entrada de uma autoestrada e o seguinte texto: “In Guangzhou, #Tesla electric cars were not allowed on the highway.”.

7. Com o intertítulo: “Carros banidos na China sem data de fim”, afirma-se de seguida: «A empresa já reagiu a esta situação [o excerto “já reagiu a esta situação” hospeda um link¹²] e revelou que contactou de imediato as autoridades competentes para avaliar este problema. Garantiram que já forneceram os dados do carro envolvido no acidente e que estes vão ser avaliados para determinar as causas que levaram ao mesmo.»

Departamento de Análise de *Media*

¹² https://weibo.com/teslaofficial?is_all=1