

第 64/2012 號案件

刑事訴訟程序上訴

上訴人：乙

被上訴人：甲

主題：交通意外·法律概念·事實結論·視為不存在的回答·收取了一筆款項·風險責任·實際管理·為本身利益而使用·車輛所有人·賠償的最高限額·法律在時間上的適用

裁判日期：2012 年 11 月 7 日

法官：利馬(裁判書制作法官)、宋敏莉和岑浩輝

摘要：

一、車速過高是一個法律概念，因此，合議庭在事實事宜的審判中對這一概念所作的回答應被視為不存在。

二、在事實事宜的裁判中，有關“被告雖然看到該名途人正在橫過馬路，但卻未能將車及時停下”的表述中的及時屬於結論性詞語，應被視為不存在。

三、在事實事宜的審判中，有關“被告在駕駛時沒有適當控制

車速及沒有保持應有的謹慎態度，導致意外的發生，使他人身體受到傷害”的表述完全屬於結論性詞語，應被視為不存在。

四、車輛的所有人被推定為對車輛擁有實際管理，並為本身利益而使用車輛。

五、如果是以一次性收取一筆款項來補償一筆只有通過很長的時間才能分期獲取的款項，那麼必須作出必要的扣除，否則獲償人將會不當得利。

六、《民法典》第 501 條第 1 款所指的賠償的最高限額應該是事發當時生效的限額。

七、沒有什麼妨礙遲延利息超過上點結論中所指的最高限額。

裁判書制作法官

利馬

澳門特別行政區終審法院

合議庭裁判

一、概述

中級法院透過 2012 年 7 月 19 日的合議庭裁判，裁定由民事賠償請求人甲對初級法院刑事法庭的決定提出的上訴部分勝訴，判處乙向其支付 1,351,780.30 澳門元(壹佰叁拾伍萬壹仟柒佰捌拾元叁角)，連同法定利息。

乙不服，向本終審法院提起上訴，並提出了以下有用結論：

中級法院的法官們判定交通意外的全部責任都在被告一方的做法違反了《民法典》第 564 條的規定。

這是因為，案中已經證實意外是在受害人正試圖橫過望德聖母灣大馬路第 XXXXXX 號燈柱前面的一段路段時發生的。

眾所周知，在 2007 年的時候，在上述燈柱的位置還沒有任何斑

馬線——因此，這屬於一個明顯事實。

根據《民事訴訟法典》第 434 條第 1 款——由《刑事訴訟法典》第 4 條所轉用——的規定，明顯事實無須主張及證明。

此外還有一事是眾所周知的，那就是，在受害人試圖橫過馬路的地點，有一個至少 45 厘米的綠化帶，用來分隔交通，該處樹木茂密，使人不能清楚看到在此處橫過馬路的行人。

案中還證實了當被告駕駛上述車輛時，出現了一名行人(受害人甲)正在上述地點橫過馬路。

“出現”的意思是“變得可見；突然顯現”，因此，初級法院合議庭的結論是，受害人在橫過馬路時，並沒有做到應有的注意。

初級法院合議庭考慮了《道路法典》第 2 條第 2 款，第 8 條第 1 款和第 2 款以及第 10 條的規定，得出了受害人有過錯的結論，而這些正是受害人所沒有遵守的規定，對於判定其對交通意外負有 50% 的過錯有著決定性的作用。

駕駛者並沒有義務預見或者預料到其它道路使用者的不謹慎，相反，應該合理地從所有人都會遵守交通規則以及履行小心義務的

原則出發。

從已認定之事實可以得出，不論是被告，還是受害人，都存在漠視交通規則的情況，因此，不能像中級法院那樣，將交通意外的過錯完全地歸於其中一方。

也就是說，雖然就事件發生的時間、地點以及方式來講，被告的駕駛速度被認為過快，但是被撞的行人對於意外的發生同樣負有責任，他從一個並非預留給行人過馬路的地點突然衝出，其過錯是顯而易見的。受害人以突然及令人始料未及的方式，在一個完全不合適的地點橫過馬路，導致車輛的駕駛者無法避免意外的發生。

分析澳門特別行政區的司法見解，我們認為，第一審法院所訂定的賠償金額(分別為 550,368.00 澳門元以及 400,000.00 澳門元)是合理的，比中級法院判定的金額更為接近澳門特區上級法院歷年來之裁判標準。

二、事實

下兩級法院認定的事實如下：

控訴書中下列事實獲證明：

2007年2月13日晚上約8時08分，被告丙駕駛一輛輕型汽車(車牌註冊編號MF-XX-XX)沿氹仔望德聖母灣大馬路，由奧林匹克游泳館圓形地往路氹連貫公路圓形地方方向行駛。

當時天氣良好，路面乾爽，街燈充足，交通暢順。

當被告駕駛上述輕型汽車駛至接近編號XXXXXX號燈柱前面的一段路段時，一名途人(即甲)在上述地點橫越馬路(由威尼斯人地盤向龍環葡韻方向)。

因車速過高，被告雖然看到該名途人正在橫過馬路，但卻未能將車及時停下。

結果，被告所駕駛之輕型汽車撞倒途人甲。

被告的上述行為直接及必然地引致甲腦幹周圍蛛網膜下腔出血伴左眼複視，左側股骨幹骨折，左側經骨平臺及遠端腔腓骨骨折，右側近端脛腓骨骨折。

根據卷宗第45頁之臨床法醫學鑑定書，被告的上述行為對甲的

身體完整性造成嚴重傷害，使其長期患病及曾危及生命。

被告在駕駛時沒有適當控制車速及沒有保持應有的謹慎態度，導致意外的發生，使他人身體受到傷害。

被告自願及有意識地作出上述行為，且深知其行為是法律所不容。

*

民事請求狀及答辯狀中下列事實獲證明：

被害人出生於 1956 年 12 月 21 日，交通意外發生時年滿 50 歲。

當時，被害人並無病痛；其在“丁”任職油漆工，並被派到威尼斯人工地工作。

被害人月平均基本收入為 16,380.00 澳門元，加班費每小時 157.50 澳門元，平均月收入總額為 20,000.00 澳門元。

交通意外發生之後，自 2007 年 2 月 13 日至 6 月 22 日，被害人在仁伯爵綜合醫院住院治療，期間，2007 年 2 月 15 日，被害人的雙腿接受了手術。

被害人為治療交通事意外造成的傷勢，在仁伯爵綜合醫院住院期間，花費的住院、醫療、醫藥費合計 41,222.00 澳門元。

交通意外令被害人四顆牙齒斷裂，花費了 6,400.00 澳門元治療費。

出院之後，被害人需接受多項科目的治療。

出院之後，被害人支付了醫療醫藥費合計 23,978.25 澳門元。

上述住院、醫療及藥物費用合計 71,600.25 澳門元。

被害人因交通意外造成的傷患不能上班而失去基本薪金收入澳門幣 180,180.00 澳門元。

根據工傷意外標準，被害人遭到 20% 的傷殘率。

根據被害人的傷患、被害人的工作性質，被害人喪失的將來的收益為 20%。

被害人患病期間過後，被害人年滿 51 歲，以被害人還能工作 14 年至 65 歲、每月基本薪金為 16,380.00 澳門元、喪失 20% 的收益計算，被害人已喪失及將喪失 550,368.00 澳門元收益。

被害人受傷及接受治療期間，感到疼痛、焦慮。

透過 XXX/XXX/XXXX/XXXXXXXX 號保險單，MF-XX-XX 號輕型汽車的交通民事賠償責任轉移給乙，每起意外的保險限額為 200 萬澳門元。

*

另外證明下列事實：

根據刑事紀錄證明，被告無犯罪記錄。

被告為的士司機，月收入約 8,000.00 澳門元，需照顧妻子、一子二女；被告學歷為小學肄業。

*

未證明之事實：

載於控訴書中之事實：無事實尚待證明。

民事賠償請求及答辯狀中其餘與獲證事實不符之重要事實未獲證明，特別是：

交通意外導致被害人不能支付樓宇按揭而被銀行要求支付所有的借款。

三、法律

1. 要解決的問題

要解決的問題有兩個。第一個是，是否如駕駛者的保險公司所主張的那樣，駕駛者與行人/受害人對交通事故的發生各負有 50% 的過錯(而並非像被上訴的合議庭裁判所決定的那樣，全部過錯都在駕駛者一方)。

第二個是，被上訴的合議庭裁判所訂定的、數額分別為 600,000.00 澳門元以及 500,000.00 澳門元的因長期部分無能力而導致的收入喪失方面的損害賠償金以及非財產損害賠償金是否應分別被更改為第一審法院訂定的 550,368.00 澳門元和 400,000.00 澳門元。

2. 交通意外的肇事責任

本案所發生的交通意外是，被害人在步行穿越一條公共道路時，被由本刑事案的被告所駕駛的一輛輕型汽車撞倒。意外發生的時間是 2007 年的 2 月 13 日，約 20 時零 8 分。

肇事車輛當時正沿氹仔望德聖母灣大馬路由奧林匹克游泳館圓形地往路氹連貫公路圓形地方向行駛。

第一審法院的判決中與本次碰撞有關的已認定之事實為：

“當被告駕駛上述輕型汽車駛至接近編號 XXXXXX 號燈柱前面的一段路段時，一名途人(即甲)在上述地點橫越馬路(由威尼斯人地盤向龍環葡韻方向)。

因車速過高，被告雖然看到該名途人正在橫過馬路，但卻未能將車及時停下。

結果，被告所駕駛之輕型汽車撞倒途人甲。

被告在駕駛時沒有適當控制車速及沒有保持應有的謹慎態度，導致意外的發生，使他人身體受到傷害。”

該判決法律理由闡述部分的內容如下：

“本案，根據已證事實，被告違反道路法典的規定，在駕駛過程中，沒有按照道路上的具體狀況適當控制車速，直接必然造成交通意外，對交通意外發生負有責任。而另一方面，受害人在橫越馬路時沒有使用斑馬線及沒有留意路面狀況，違反了的注意義務，對交通意外的發生負有過錯。

對比交通意外所涉及人士的行為，本合議庭認為，丙對交通意外發生負 50%過錯責任，受害人甲負 50%過錯責任。”

我們來看。

事實事宜指碰撞由機動車駕駛者造成，而法律理由闡述卻指機動車駕駛者和受害人兩個人對碰撞的發生都負有責任，並特別指出受害人在橫越馬路時沒有使用斑馬線及沒有留意路面狀況。

有關受害人的這個最後部分的內容屬於未獲認定的事實事宜，因此不能被考慮。

不能像保險公司那樣，說——保險公司只在向終審法院提起的上訴中提出了這個問題，並未在對民事賠償請求的答辯中將其指出，而他必須這樣做——當時在編號為 XXXXXX 的燈柱的位置還沒有任何的斑馬線屬於一個明顯事實。

我們懷疑是否有澳門居民知道望德聖母灣大馬路上的第XXXXXX號燈柱位於何處，更不要說是否有人知道在該燈柱的位置沒有任何斑馬線了。

同樣，保險公司稱在受害人橫過馬路的地點，有一個高45厘米的綠化帶，用來分隔交通，使人不能清楚看到在此處橫過馬路的行人也因為眾所周知而屬於明顯事實的說法也是一樣。

它們都不屬於明顯事實。如果保險公司想要證明該等事實，應該在對民事賠償請求所作的答辯提出來，並在庭審中加以證明。

那麼現在讓我們回到與車輛駕駛者的行為有關的事實。

獲認定的事實有：“因車速過高，被告雖然看到該名途人正在橫過馬路，但卻未能將車及時停下。

結果，被告所駕駛之輕型汽車撞倒途人甲。

被告在駕駛時沒有適當控制車速及沒有保持應有的謹慎態度，導致意外的發生，使他人身體受到傷害。”

車速過高是一個典型的法律概念。

相關事實發生於 2007 年 2 月 13 日，當時生效的是《道路法典》。

《道路法典》第 22 條規定如下：

“第二十二條

(速度)

一、駕駛員不應以過高速度通行，應視乎路面及車輛之特點及狀況、載荷、天氣情況、交通流量及其他特殊情況而調節速度，以便車輛能在前面可用及可見空間停下及避開在正常情況可以預見之任何障礙物。

二、不妨礙以適當訊號並根據道路交通情況而訂定之最高或最低速度限制，車輛得受規章規定之一般最高限制。

三、駕駛員違犯第一款規定或超過上款所述之最高速度限制，被視為超速。

四、……

五、……”。

要顯示車速過高，要麼需要證明車輛的行駛速度超過《道路法典規章》中所規定的一般性限速或者交通指示牌所限定的速度，要麼需要通過事實證明駕駛者沒有視乎路面及車輛之特點及狀況、載荷、天氣情況、交通流量及其他特殊情況而調節速度，以便車輛能在前面可用及可見空間停下及避開在正常情況可以預見之任何障礙物。

本文中，刑事控訴書或者民事賠償請求的原告必須指出的是車輛當時以何等速度行駛，駕駛者在多遠的距離可以看到行人，行人是慢速、快速還是以奔跑的方式橫過馬路，以及行人從中央分隔帶橫過馬路之時，是否有什麼情況導致和肇事車輛同向行駛的車輛的駕駛者無法看見行人，等等。

然而，與此相反，他們卻選擇了使用一些既妨礙辯護和審理法律事宜，又妨礙就法律事宜提出上訴的結論性表述。

因此，根據補充適用的《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，“車速過高”這一事實應被視為不存在。

此外獲認定的事實還有，“被告雖然看到該名途人正在橫過馬路，但卻未能將車及時停下”。

及時屬於典型的結論性事實。實際上需要證明的是可以從中得出該結論的事實。當然，為此需要進行調查及取證。必須要證明可以揭示駕駛者存有過失、缺乏經驗、操作不夠熟練又或者不夠小心的事實。

單純說駕駛者沒有看到行人是不夠的，還必須證明車輛的駕駛者本應可以看到行人。而要證明這一點，又要指出駕駛者在多遠的

距離可以看到行人。因為，如果行人是在距離車輛 10 米的地方跑過馬路，而駕駛者看見了行人，那麼即便車輛是慢速行駛，駕駛者也來不及作出反應。然而，如果行人是在駕駛者前方 50 米的地方跑過馬路，那就又要另當別論了。

我們知道，認定事實結論的事實事宜的裁判遵循與認定法律概念的裁判相同的規則¹。因此，根據補充適用的《民事訴訟法典》第 549 條第 4 款的規定，“被告……未能將車及時停下”的事實也應被視為不存在。

最後，判決還說：

“被告在駕駛時沒有適當控制車速及沒有保持應有的謹慎態度，導致意外的發生”。

這些全都屬於結論性表述。什麼叫沒有適當控制車速？何謂沒有保持應有的謹慎態度？

應該提出及證明的是，哪些是車輛駕駛者所沒能做到的謹慎，應有或應是，這是法律以及結論性事宜。

¹ J. LEBRE DE FREITAS、A. MONTALVÃO MACHADO 及 RUI PINTO 合著：《Código de Processo Civil Anotado》，第二卷，科英布拉出版社，第 2 版，2008 年，第 605 及 606 頁。

同樣，這一事實也應該被視為不存在。

總而言之，未能證明顯示車輛駕駛者之行為屬違法或是存有過錯的事實。

同樣也未能證明顯示行人之行為屬違法或是存有過錯的事實。

沒有證明行人在橫過馬路之前沒有觀察道路以及路面上的車輛情況，也沒有證明行人是在看到近處沒有車輛經過的情況下才橫過馬路的。

另一方面，也沒有證明行人是突然出現，橫過馬路的。

甚至連行人在專為行人而設的斑馬線外穿越馬路的事實也沒有獲得認定。即便獲得認定，也沒有證明在方圓 50 公尺範圍內有行人斑馬線，而根據《道路法典》第 10 條第 5 款以及第 72 條第 3 款的規定，只有在周圍 50 公尺範圍內有行人斑馬線的情況下，相關行為才構成違例(保險公司引用了第 10 條，彷彿該條只有第 1 和第 2 款一般，它忘了這條還有第 5 款，當中規定，“如在 50 公尺內沒有適當訊號指示之人行橫道時，方得在其外橫越，同時，應以垂直道路中心線之最短路線盡快橫越，且不應擾亂車輛通行”)。

總而言之，不能將任何的不法或過錯事實歸責於任何一位涉案的當事人，不論是侵害人還是受害人，因此，不能以因不法事實而導致的侵權民事責任的方式追究車輛駕駛者的責任。

3. 客觀責任或風險責任

那麼接下來要查明的便是，能否以客觀責任或風險責任對肇事人進行歸責。

民事賠償請求人也將車主的客觀責任或風險責任列為請求的理據。其實，即便沒有這樣做，只要原告將因不法事實而導致的非合同民事責任作為訴因，法院是可以依職權調查是否存在客觀責任或風險責任的，這點是沒有爭議的。我們同意這個觀點，但如前所述，並不需要提出這個理據。

本案已經通過書證的方式證明了車輛的所有人為戊，他履行自身的義務，為車輛辦理了民事責任保險。

《民法典》第 496 條規定如下：

“第四百九十六條
(由車輛造成之事故)

一、實際管理並為本身利益而使用任何在陸上行駛之車輛之人，即使使用車輛係透過受託人為之，亦須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，而不論該車輛是否在行駛中。

二、不可歸責者按第四百八十二條之規定負責。

三、為他人駕駛車輛之人，須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。”

眾所周知，車輛的所有人被推定為對車輛擁有實際管理，並為本身利益而使用車輛。正如 PIRES DE LIMA 和 ANTUNES VARELA² 所說，“通常來講，車輛的所有人、用益權人、保留所有權的取得人、借用人、承租人、盜用人、濫用車輛的駕駛者以及一般來講任何以個人名義占有車輛的人都對車輛擁有實際管理……

(……)

雖然在正常情況下，責任歸於車輛所有人，但是如果所有人因為財產取得行為而對車輛並不擁有實際管理，又或者出於某種原因失去了實際管理，如車輛被盜，或者已將其交予預約買受人、承租人，又或者在某種情況下，已將其交予借用人……，那麼車輛所有人

² PIRES DE LIMA 與 ANTUNES VARELA 合著：《Código Civil Anotado》，科英布拉出版社，第四版，第一卷，1987年，第513頁及第514頁。

將不承擔責任。

(.....)

第二個要件——為本身利益而使用——旨在免除那些並非為本身利益，而是為他人利益或者聽從他人的指令而使用車輛的人的責任”。

因此，根據第 1 款，車主承擔風險責任。行駛中的車輛的駕駛者也是如此，他根據第 3 款承擔風險責任。

鑒於民事責任已被轉移給保險公司，應由保險公司在保險限額內支付賠償金。

由於責任人沒有過錯，因此，損害賠償的最高限額為法律對造成事故的車輛的類別所規定的汽車民事責任強制保險的最低金額（《民法典》第 501 條第 1 款）。這個限額在當時為 1,000,000.00 澳門元。

4. 因受害人長期部分無能力而導致的收入喪失方面的損害

保險公司主張更改被上訴的合議庭裁判所訂定的因長期部分無能力而導致的收入喪失方面的損害賠償以及非財產損害賠償，金額分別為 600,000.00 澳門元以及 500,000.00 澳門元，而非第一審法院訂定的 550,368.00 澳門元以及 400,000.00 澳門元。

有關第一個問題，獲得認定的事實如下：

被害人患病期間過後，被害人年滿 51 歲，以被害人還能工作 14 年至 65 歲、每月基本薪金為 16,380.00 澳門元、喪失 20% 的收益計算，被害人已喪失及將喪失 550,368.00 澳門元收益。

第一審法院將該金額訂為 550,368.00 澳門元。

然而，出於無法理解的原因，被上訴的合議庭裁判援引衡平原則，將該金額改判為 600,000.00 澳門元。

其實，該金額只有理由減少，沒有理由增加，原因在於，在長達 14 年的時間裏分期收取某款項與一次性收取該款項的總額是兩回事。正如我們在 2012 年 11 月 7 日第 62/2012 號案的合議庭裁判中所說，“ARMANDO BRAGA³認為，如果是以一次性收取一筆款項來

³ ARMANDO BRAGA 著：《A Reparação do Dano Corporal na Responsabilidade Extracontratual》，科英布拉，Almedina 出版，2005 年，第 148 頁。

補償一筆只有通過很長的時間才能分期獲取的款項，那麼必須作出必要的扣除，否則獲償人將會不當得利。”

然而，保險公司只是主張維持第一審法院所判定的金額。那麼，考慮到在上訴方面上訴人的所得不能大於其所訴求的原則，我們也只能判定這麼多。

5. 非財產損害

至於非財產損害方面，重要的事實如下：

被告的上述行為直接及必然地引致甲腦幹周圍蛛網膜下腔出血伴左眼複視，左側股骨幹骨折，左側經骨平臺及遠端脛腓骨骨折，右側近端腔腓骨骨折。

當時，被害人並無病痛。

交通意外發生之後，自 2007 年 2 月 13 日至 6 月 22 日，被害人在仁伯爵綜合醫院住院治療，期間，2007 年 2 月 15 日，被害人的雙腿接受了手術。

交通意外令被害人四顆牙齒斷裂。

被害人患病期間過後，被害人年滿 51 歲。

被害人受傷及接受治療期間，感到疼痛、焦慮。

根據《民法典》第 489 條第 3 款規定，損害賠償之金額，由法院按衡平原則定出，而在任何情況下，均須考慮第 487 條所指之情況：責任因過失而生者，得按衡平原則以低於所生損害之金額定出損害賠償，只要按行為人之過錯程度、行為人與受害人之經濟狀況及有關事件之其他情況認為此屬合理者。

非財產損害方面，考慮本院通常訂定的賠償金額，我們認為被上訴的合議庭裁判所訂定的 500,000.00 澳門元有些誇張，因此將其改為第一審級所訂定的、且被請求人(即現上訴人)也並未提出質疑的 400,000.00 澳門元。

6. 風險責任的判定限額

就與上訴中所提出的問題有關的損害賠償，我們訂定的金額為

950,368.00 澳門元。被請求人被判處支付的其它金額還有 41,222.00 澳門元、6,400.00 澳門元、23,978.25 澳門元以及 180,180.00 澳門元，總計 1,202,148.25 澳門元。

如前所述，由於責任人沒有過錯，因此，損害賠償的最高限額為法律對造成事故的車輛的類別所規定的汽車民事責任強制保險的最低金額(《民法典》第 501 條第 1 款)。這個限額在案發當時為 1,000,000.00 澳門元，因此根據法律在時間上的適用規則，賠償的限額應該為此。PIRES DE LIMA 和 ANTUNES VARELA⁴說，“交通意外的效果只能由事發當時生效的法律賦予”。

沒有什麼妨礙遲延利息超過這個最高限額，因為這屬於債務人的遲延。

四、決定

綜上所述，裁定上訴部分勝訴，判處乙向甲支付 1,000,000.00(壹佰萬)澳門元，再加上根據本院 2011 年 3 月 2 日統一司法見解的裁判計算的法定利息。

⁴ PIRES DE LIMA 與 ANTUNES VARELA 合著：《Código.....》，第一卷，第 61 頁。

訴訟費按敗訴比例承擔。同樣的規則還適用於訴訟以及向中級法院提出的上訴的訴訟費。

2012年11月7日，於澳門。

法官：利馬（裁判書制作法官）—宋敏莉—岑浩輝