

第 50/2018 號案

刑事上訴

上訴人：甲

被上訴人：乙

會議日期：2018 年 9 月 27 日

法官：宋敏莉(裁判書制作法官)、岑浩輝和利馬

主題：— 交通意外

— 法律結論

— 讓先義務

— 過錯分擔

摘 要

一、未認定的事實，尤其是被告輕率地將車輛駛進奧林匹克游泳館圓形地路口交匯處，以及被告於公共道路上駕駛車輛時沒有遵守讓先交通標記，從而違反了謹慎駕駛的義務這兩項，嚴格來說，並非事實而是法律結論，應視為不存在。

二、根據《道路交通安全法》第 35 條第 2 款(四)項及第 34 條第 1 款的規定，駕駛員駛進圓形地時應讓先，而有義務讓先的駕駛員

應減慢車速或於必要時停車，以便讓其他車輛通過。

三、在本案中，考慮到被告負有讓先義務，以及被告在看到被害人駕駛的電單車已經在圓形地內行駛並正駛近的情況下仍然駛入圓形地這一已認定的事實，應得出被告違反了讓先義務的結論。

四、如果被害人沒有遵守路面上箭頭所指示的方向，在轉向時他所駕駛的電單車撞到了被告的汽車，那麼被害人便違反了謹慎駕駛的義務，因而他對於交通意外的發生同樣存有過錯。

五、考慮到交通意外發生時的情節，當中涉案的雙方都違反了上述的道路交通規則，應得出結論認為雙方對於意外的發生都負有責任。

六、賠償金額應根據《民法典》第 564 條第 1 款的規定，按照身為被告的駕駛員和被害人的過錯予以訂定。

裁判書制作法官

宋敏莉

澳門特別行政區終審法院裁判

一、概述

初級法院透過合議庭裁判裁定被告丙被指控的《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失傷害身體完整性罪以及《刑法典》第 142 條第 3 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪的罪名不成立。

同時駁回民事請求人乙和丁對該被告以及甲(第一及第二民事被請求人)提出的民事請求。

民事請求人乙不服上述裁判，向中級法院提起上訴，該院裁定上訴勝訴，判處兩名民事被請求人以連帶責任方式支付財產及非財產損害賠償 666,168.00 澳門元，以及工資損失賠償，相關金額於執行判決時再作計算。

甲現針對上述裁判向終審法院提起上訴，並於上訴理由闡述中提出如下結論：

1. 本案件之被害人向被上訴法院提起之上訴當中並沒有提出“再次調查證據”。

2. 故此，初級法院在本案中裁定為證實及不獲證實之事實，均構成被上訴法院對本案件之審理之事實基礎。

3. 根據澳門終審法院在第13/2001號合議庭裁判：“認定事實事宜之後，中級法院對其進行解釋和澄清，以及得出能解釋事實的推斷或結論，只要不變更該等事實，都是合法的。鑒於其審理權限於法律審而不得進行事實審，終審法院只有在中級法院超出其範圍、得出不符合對已認定事實的合理解釋的結論時，才能譴責中級法院就該等事實所作的結論或解釋。”

4. 除對被上訴法院及被上訴判決給予應有之尊重外，上訴人認為被上訴法院在題述卷宗內所作之推斷及結論，已超出法律所容許的範圍。

5. 首先，關於未證事實方面，根據初級法院之判決，以下事

實被視為不獲證實：“被告輕率地將車駛進奧林匹克游泳館圓形地路口交匯處，碰撞的衝力導致乙連人帶車被凌空拋起。”，“被告於公共道路駕駛車輛時沒有遵守讓先的交通標記，從而違反了謹慎駕駛的義務。”，“其上述過失行為直接地造成了事故發生，並導致兩名被害人不同程度受傷及相關電單車受損”。(詳見被上訴判決第17頁)

6. 然而，被上訴判決卻在沒有更改事實事宜的情況下指出：“可以得出是次交通意外是因被告沒有遵守讓先交通標記，違反謹慎駕駛的義務而造成了事故發生的結論。本院裁定被告為是次交通意外的唯一責任人”。(詳見被上訴判決第24頁)

7. 此外，被上訴判決指出“被告為是次交通意外的唯一責任人”的結論(詳見被上訴判決第24頁)，亦與已證事實第12點“被害人乙未按路面箭頭方向行車”不相容。

8. 上訴人認為，根據初級法院對事實事宜之審理結果，在被上訴法院不改動有關事實的情況下，不應得出被告為是次交通意外唯一責任人/過錯方之結論，且被上訴法院所作出之上述結論，明顯是與獲初級法院裁定為證實及不獲證實之事實不相容，亦導

致被上訴法院在說明理由方面出現不可補救之矛盾。

9. 此外，被上訴法院之所以裁定被告為是次交通意外唯一的責任人，是因為被告在立有“讓先符號”的路口駛進圓形地前已看到乙的電單車，但被告卻沒有減慢車速或停車，以便讓電單車先通過。

10. 上訴人認為，要分析被告是否在具體交通意外中已違反“讓先義務”，需首先分析被告在具體發生交通意外一刻是否仍負有“讓先義務”，倘有，仍需分析被告之行動是否確實違反了“讓先義務”。被上訴判決不應純粹因為被告從立有“讓先符號”的路口駛出，之後發生了碰撞，便直接及理所當然地認為被告違反了該義務。

11. 誠然，《道路交通法》第34條第1款界定了“讓先義務”的內涵，然而，卻沒定明“讓先義務”在何時終結。“讓先義務”不可能永遠跟隨車輛駕駛者，“讓先義務”必然會在某個時間或地點終結，這是顯而易見的。

12. 要分析駕駛者是否負有讓先義務，必須分析具體個案的具體情節，不可因為駕駛者從立有“讓先符號”的路口駛出且之後

發生碰撞，便直接及理所當然地認為該駕駛者違反了“讓先義務”。

13. 在本個案中，正如上訴人針對乙之民事損害賠償請求而向初級法院提交的答辯狀(尤其是第8條至第10條)，以及初級法院在本案中所作出之分析(詳見初級法院於2016年6月3日在題述卷宗所作之合議庭裁判第21頁)，鑒於在交通意外發生前一刻，被告之車輛已完全進入交匯處左起第三條行車線，並在當中行駛，被告之讓先義務在當刻已經終止，因此其車輛所發生的碰撞與讓先義務已沒有任何關係。

14. 亦基於被告之車輛在發生意外之一刻已不負有讓先義務，其與任何一輛一直在交匯處第三行車道內行駛之車輛(非從立有“讓先符號”的路口駛入交匯處的車輛)無任何分別之處。

15. 倘若被害人在沒有遵守地面強制行車方向符號的情況下，在交匯處第四行車道越線進入第三行車道，並與任何一輛一直在第三行車道內行駛之車輛發生碰撞，該交通意外的責任誰屬?答案是顯而易見的。

16. 此外值得指出的是，被告的操作在任何情況下皆不應被視

為違反讓先義務。

17. 被上訴判決基於“當被告在進入圓形地前已經看到乙的電單車”，但仍“將車輛駛進交匯處”，因而認為被告已違反讓先義務。(詳見被上訴判決第23頁)，然而，根據上述《道路交通安全法》第34條第1款之規定，“駛出路口”或“進入交匯處”一事本身並不構成讓先義務的違反，該規定所禁止的，只是負有讓先義務的車輛不讓其他車輛在無需變速或轉向的情況下通過。

18. 根據已證事實第7點及第8點(詳見被上訴判決第11頁)，在交通意外發生前，被害人之電單車一直在交匯處左起第四條行車線，但被告之車輛駛入的是交匯處左起第三條行車線。沒有任何已證事實指出被告之車輛在駛入交匯處左起第三條行車線時不讓被害人之車輛在無需變速或轉向的情況下(繼續在交匯處第四條行車線)通過，相反，已證事實第8點明確指出，是“乙所駕電單車於左轉過線(即，從第四條行車線進入第三條行車線)時其前輪胎撞到被告所駕汽車的右側車身前方的位置”(詳見被上訴判決第11頁)。

19. 綜上所述，除對被上訴判決給予應有的尊重外，上訴人認

為被上訴判決錯誤解釋《道路交通法》第34條第1款之有關規定，被告在是次交通意外中並沒有違反讓先義務。

20. 最後，在任何情況下皆不應視被告為是次交通意外唯一責任人。

21. 根據已證事實第7點及第12點(詳見被上訴判決第11頁及第12頁)，可以確定是次交通意外發生的主因或至少其中一個重要原因，是“基於乙不跟隨路面箭頭所指的方向行駛，以及在轉換行車線時違反謹慎駕駛的義務所致(據《道路交通法》第15條第3款。)”(詳見初級法院於2016年6月3日在題述卷宗所作之合議庭裁判第21頁)

22. 綜上所述，鑑於已證事實，被害人不跟隨路面箭頭所指的方向行駛，且被害人在轉換行車線時違反謹慎駕駛的義務，因此，在任何情況下，被上訴法院皆不應視被告為是次交通意外的唯一過錯方及責任人。

民事請求人乙作出回應，認為應駁回上訴。

已作出檢閱。

現予以裁決。

二、事實

一 本案已認定的事實如下：

1. 2014 年 5 月 28 日早上約 8 時 20 分，被告丙駕駛車牌號碼 MP-XX-XX 之輕型汽車沿澳門望德聖母灣大馬路行駛，準備駛進並繞奧林匹克游泳館圓形地，再往東亞運大馬路方向行車。

2. 當時天氣晴朗，路面乾爽，交通密度正常。

3. 上述望德聖母灣大馬路之行車路面被劃為三條行車線，但最右邊行車線正在進行工程而局部封閉。當時，被告處於中間行車線。

4. 當駛至望德聖母灣大馬路與奧林匹克游泳館圓形地交界的路口時，被告應讓右側運動場道方向的來車先行通過，而其所處

路口的兩側均明顯豎立了“讓先通過”的警告標誌，且地面上清楚標示着附三角形讓先符號之讓先線。

5. 被告右側運動場道方向的來車共有四條單向行車的行車線可供使用，在上述路口均呈彎形，且行車路面上均清楚可見劃著相應的選擇性箭頭，用以強制車輛跟隨箭頭所指方向行車：擬左轉駛入蓮花海濱大馬路的車輛應使用行車方向左起的第一條行車線(即圓形地最外圈的行車線)；擬右轉入蓮花海濱大馬路或擬駛往東亞運大馬路的車輛應使用左起第二條行車線；擬駛往東亞運大馬路的車輛應使用左起第三及第四條行車線(即圓形地最內圈的兩條行車線)。

6. 在這期間，乙(第一被害人)駕駛車牌號碼 MA-XX-XX 之重型電單車沿奧林匹克游泳館圓形地從被告右方以常速駛近。當時，該電單車上搭載着乙的朋友丁(第二被害人)。

7. 乙當時準備經蓮花海濱大馬路前往聯生工業區，但其沒有按路面上上述選擇性箭頭的指示使用行車方向左起第一及第二條行車線，而是選用左起第四條行車線。

8. 被告清楚知道自己在上述路口應讓先，並且已看到乙所駕電單車正沿奧林匹克游泳館圓形地駛近，但以為該電單車同樣擬駛往東亞運大馬路，於是將車駛進上述路口交匯處後沿着左起第三條行車線行駛，期間，乙所駕電單車於左轉過線時其前輪胎撞到被告所駕汽車的右側車身前方的位置，碰撞的衝力導致乙連人帶車跌落地上，乙及乘客丁均倒地受傷。警方事後在現場進行勘察，未發現被告所駕汽車煞車所遺之輪胎痕跡。

9. 意外發生後，乙及丁被送往鏡湖醫院診治，前者於當日起在該院接受住院治療至 2014 年 7 月 11 日出院，住院期間曾接受左側脛腓骨骨折內固定手術治療，隨後繼續門診隨診接受治療。經該醫院診斷後，證實上述碰撞直接導致乙左側脛腓骨下段骨折，丁則左側肢體多處軟組織擦傷。

10. 依據法醫之鑑定，乙及丁的上述傷患均符合交通意外受傷之特徵，而乙於 2014 年 10 月 14 日接受法醫檢查時尚未痊癒，需持雙拐協助步行，左踝部可見明顯腫脹及僵硬，在假設不存在任何合併症之情況下，估計需長達 12 至 18 個月康復(以其主診醫生判定之康復期為準)，並或多需 30 日作手術取出其內固定針，該等傷勢使其長期患病，已對其身體完整性構成了嚴重傷害，亦不

排除其或將留有左踝關節活動障礙的後遺症；丁於同日接受法醫檢查時已痊癒，共需十日康復，其傷勢對其身體完整性構成了普通傷害(參見載於偵查卷宗第 43、45 及 67 頁之臨床法醫學鑑定書，在此視為完全轉錄)。

11. 事故亦造成乙所駕駛之電單車受損(參見載於偵查卷宗第 17 頁由治安警察局交通警司處所出具之『車輛檢查表』)。

12. 被害人乙未按路面箭頭方向行車。

原告乙提交的民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

13. 原告在鏡湖醫院急診部接受檢查及治療，花費了澳門幣 957 元正(請參見附件一)。

14. 隨後，原告需在鏡湖醫院住院、接受各項檢查、藥物治療及康復治療，合共花費了澳門幣 55,513 元正(請參見附件二至十)。

15. 在出院後，原告仍需繼續到鏡湖醫院覆診，截至 2015 年 11 月 26 日為止，合共花費了澳門幣 11,975 元正(請參見附件十一至三十一)。

16. 由於原告無法自理生活，故此，自 2014 年 6 月初至 12 月份，其聘請了一名看護，合共花費了澳門幣 15,000 元正。

17. 自案發日起，原告因左腳骨折而需休息，導致無法上班，無收取工資。

18. 在案發時，原告受僱於 “[公司(1)]”，任職司機，月薪約為澳門幣 16,123.23 元正。

19. 本次交通意外亦導致原告之重型電單車 MA-XX-XX 毀損，為維修電單車，原告支付了合共澳門幣 5,530 元(請參見附件三十二及三十三)。

20. 意外後，原告仍保持清醒，故此，感到全身痛楚，其中以左腳之疼痛最為劇烈。

21. 隨後，原告被送往鏡湖醫院急症室接受檢查，經檢查後，確定存在“右踝部外傷”、“左脛骨中下 1/3 交界處骨折，斷端向外後側移位”及“左排骨上段及下段骨折”，具體診斷為“左脛腓骨骨折”(請參見卷宗第 42 頁，有關內容在此視為完全轉錄)。

22. 因此，交通意外導致原告之左脛骨及左腓骨均存在骨折。

23. 原告被安排留院治療。

24. 在住院時，原告在半麻醉之情況下，接受了“左脛骨閉合復位自鎖鋼板螺釘內固定術”之手術治療及“左側脛腓骨骨折內固定手術治療”(同見卷宗第 42 及 43 頁)。

25. 因左側脛腓骨下段骨折，故原告必需卧床休息，這持續了約 20 天。

26. 在卧床期間，導致原告只能在床上處理大小二便、亦要由他人為其洗澡及更衣，令其感到尷尬及難受。

27. 受到骨折影響，亦令原告一直感到嚴重痛楚，只要原告稍稍移動身體均出現疼痛，痛徹心扉。

28. 該痛楚是長期、持續、不間斷及強烈的。

29. 每時每刻的痛苦令原告精神接近崩潰，曾多次想自殺，以脫離痛苦。

30. 這種持續及長期之痛苦在折磨原告之精神，亦令其情緒十分低落。

31. 痛楚亦令原告無法入睡，原告每晚都失眠。

32. 在住院時，原告亦存在食慾不振，令原告消瘦。

33. 直至 2014 年 7 月 11 日，經住院 44 天後，原告方能出院。

34. 出院後，原告返回家中休息。

35. 因骨折未癒，按照醫生之叮囑，故原告仍需多加卧床休息。

36. 日常起居飲食都需要由他人協助，如：洗澡、更衣、煮食及家庭雜務。

37. 即使已出院，但原告之左踝部亦未康復，仍明顯腫脹及關節僵硬，這情況最少持續至 2014 年 10 月 14 日，即自案發日起計已有 139 天(請參見卷宗第 67 頁之臨床法醫學意見書)。

38. 自出院後(2014 年 7 月 11 日)，原告需使用雙肩拐杖輔助其步行，這情況最少直至 2014 年 10 月 14 日仍然持續(同見卷宗第 67 頁之臨床法醫學意見書)。

39. 為了覆診，原告每月都要有一至兩次自行地以拐杖輔助步行之方式前往鏡湖醫院覆診。

40. 在步行之過程中，每踏出一步都令原告感到痛苦不堪及不便。

41. 更甚的是，在街上，原告不時被途人投以歧視之目光，令原告感到更為難堪。

42. 截至提訴之日，受骨折及固定骨折之手術鋼板影響，原告每天仍然在承受因此而生之痛楚，這已有近 1 年半(17 個月，相當於 510 天)之時間。

43. 在日常生活上，原告仍會不時感到左腳痛楚。

44. 在睡眠時，原告之左腳亦偶爾會抽搐，每當抽搐後，原告將整晚再無法入睡及承受因抽搐而生之痛苦。

45. 原告的傷殘率是 5%。

46. 透過載於卷宗資料可知，在事發當日，第一被告所駕駛之輕型汽車已在第二被告處購買了有效的民事責任保險，編號 LFH/MPC/2013/XXXXXX (請參見卷宗第 13 頁背頁)。

47. 2016 年 2 月 18 日，因需對本交通意外而導致之傷患作法醫學鑑定，故原告花費了澳門幣 42 元(請參見附件六)。

48. 2016 年 3 月 1 日，原告到鏡湖醫院打算接受取出置於左腳內之固定物之手術。

49. 手術後，醫生從原告左腳內取出了固定物，包括一條約 24 厘米之長形金屬物及十顆約 2.5 厘米至 4.5 厘米之金屬螺絲(請參見附件十二及十三)。

50. 自 2016 年 3 月 31 日至 4 月 15 日，合共 15 天，原告在鏡湖醫院內留院及治療。

51. 因此，原告花費了合共澳門幣 27,193 元(請參見附件十四至十六)。

52. 在住院期間，原告需卧床兩天。

53. 在卧床期間，原告只能在床上處理大小二便、需由他人為其洗澡及更衣，令其感到尷尬及難受。

54. 隨後，即使原告可以下床活動，但需一直使用“雙腋拐杖”，影響日常活動及生活。

55. 2016 年 4 月 15 日，原告出院。

56. 依據醫生叮囑，原告要小心活動，生活需人陪同，以免跌倒及碰撞左腳，避免影響手術後左腳之康復(請參見附件十七)。

57. 按醫生建議，原告需於 2016 年 4 月 16 日至 22 日全休 1 周(請參見附件十八)。

58. 還有，原告亦需繼續定期到鏡湖醫院覆診。這將會產生費用開支(請參見附件十七)。

原告丁提交的民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

59. 原告在鏡湖醫院急診部接受檢查及治療，花費了澳門幣 541 元正(請參見附件一)。

60. 隨後，原告仍需繼續到鏡湖醫院覆診及檢查，直至 2014 年 6 月 9 日為止，合共花費了澳門幣 2,277 元正(請參見附件一至四)。

61. 自案發日起，原告因左側肢體多處挫擦傷而需休息，導致無法上班，無收取工資。

62. 在案發時，原告受僱於 “[公司(2)]”，任職制衣部工人，負責熨衫，月薪約為澳門幣 5,717 元正。

63. 意外後，原告感到驚恐。

64. 意外後，原告仍保持清醒，其感到全身痛楚，其中以左側身體之疼痛最為劇烈。

65. 隨後，原告被送往鏡湖醫院急症室接受檢查，經檢查後，確定存在“左肘、左大腿、小腿、脛前皮膚淺表損傷”及“左第2掌骨壓痛及輕腫脹”，具體診斷為“左側肢體多處挫擦傷”(請參見卷宗第44頁，有關內容在此視為完全轉錄)。

66. 原告經包紮及藥物治療後便離院。

67. 原告因傷未癒，故需在家休息，合共有14天(請參見附件五至七)。

68. 基於左側肢體多處軟組織挫擦傷，故此，原告無法自行洗澡、難以煮食及打理家庭雜務，以及需承受痛苦，這情況持續了約十天。

69. 另外，原告之左手和左腳亦因本次交通意外而受傷並有瘀腫。

70. 在病假後，原告恢復上班。

71. 然而，在上班時，基於原告之工作為熨衣服，故此，需要長期站立。這令剛受傷之原告，感到容易腳痺，這持續了近一個星期。

72. 同時，因左側身體剛癒，工作能力及效率亦較平時下降。

73. 原告因本案之交通意外而受傷，診斷為左側肢體多處軟組織挫擦傷，此符合交通意外受傷之特徵，共需 10 日康復(請參見卷宗第 45 頁之臨床法醫學鑑定書，有關內容在此視為完全轉錄)。

74. 受到本案之交通意外影響，原告已恐懼了乘坐電單車。

75. 直至現在，對本案發情況，原告仍心有餘悸。

76. 根據刑事紀錄證明，被告無刑事犯罪紀錄。

77. 被告的個人及家庭狀況如下：

78. 被告為業務發展部員工，月入平均港幣 20,000 元。

79. 需供養父親及外父母。

80. 學歷為中學一年級。

一 未獲認定之事實：載於控訴書、民事損害賠償請求及民事請求答辯狀內之其他事實，尤其：

1. 乙當時選用左起第三條行車線。
2. 被告輕率地將車駛進奧林匹克游泳館圓形地路口交匯處，碰撞的衝力導致乙連人帶車被凌空拋起。
3. 被告於公共道路駕駛車輛時沒有遵守讓先的交通標記，從而違反了謹慎駕駛的義務。
4. 其上述過失行為直接地造成了事故發生，並導致兩名被害人不同程度受傷及相關電單車受損。
5. 被告是在自由及清醒的狀態下作出其上述過失行為，且知道其行為違法，會受法律懲處。

三、法律

現上訴人主張，在被上訴的合議庭裁判中，被上訴法院所作的推斷與卷宗內所載的事實相矛盾，而且錯誤地解釋了法律，特別是《道路交通法》第 34 條第 1 款的規定。此外還聲稱不應將被告視為涉案交通意外的唯一責任人。

首先要強調的是，關於推斷在刑事訴訟程序中的運用，本終審法院的一貫見解為：“確定事實事宜之後，中級法院對其作出解釋和澄清，以及得出對事實進行補充說明的推斷和結論，只要不變更該等事實，都是合法的。”¹

因此，中級法院並非不可以從已認定的事實事宜中作出推斷，解釋和補充說明相關事實事宜。

關鍵在於，這種對事實進行補充說明的推斷和結論不得變更事實事宜。

¹ 見終審法院 2001 年 10 月 31 日在第 13/2001 號案中所作的合議庭裁判、2003 年 5 月 28 日在第 8/2003 號案中所作的合議庭裁判、2006 年 12 月 15 日在第 40/2006 號案中所作的合議庭裁判，以及 2012 年 5 月 16 日在第 20/2012 號案中所作的合議庭裁判。

上訴人稱，中級法院在被上訴裁判中得出的結論與初級法院已認定或未予認定的事實相矛盾，因此理由說明中存在不可補正的矛盾。

從卷宗中可以看到，第一審法院未認定被告於公共道路駕駛車輛時沒有遵守讓先的交通標記，從而違反了謹慎駕駛的義務。該院認為，從已確定的事實情節中可得出，在事故發生時，被告所駕汽車已進入奧林匹克游泳館圓形地，駛離了該圓形地與望德聖母灣大馬路的交匯處，因此被告已不負有讓先義務，他在交通意外中沒有任何過錯，繼而宣告被告被指控的罪名不成立。

而從現被上訴的合議庭裁判可以看到，中級法院是基於第一審法院所認定的事實，尤其是其中的第 4 點、第 5 點、第 6 點、第 7 點及第 8 點，得出本次交通意外是因被告沒有遵守讓先交通標記，違反其必須遵守的謹慎駕駛義務而發生的結論，由此裁定該被告為交通意外的唯一責任人。

乍看之下，中級法院就交通意外的原因所作的結論—被告沒有遵守讓先交通標記—似乎與初級法院未認定的事實相矛盾。

然而要注意的是，未認定的事實，尤其是被告輕率地將車輛駛進奧林匹克游泳館圓形地路口交匯處，以及被告於公共道路上駕駛車輛時沒有遵守讓先交通標記，從而違反了謹慎駕駛的義務這兩項，嚴格來說，並非事實而是法律結論，應視為不存在。

事實是：被告並沒有等待被害人駕駛的電單車通過之後再進入圓形地，而正相反，他在被害人通過之前便駛入了圓形地。這是在綜合了描述交通意外發生之情景的已認定事實，尤其是第 4 點、第 5 點、第 6 點、第 7 點及第 8 點的事實之後得以證實。

這些事實顯示，被告雖然清楚自己在駛入圓形地時負有讓先義務，而且也看到了被害人駕駛的電單車已經在圓形地內行駛並正駛近，但卻以為被害人的電單車也是準備前往東亞運大馬路(與被告同一方向)，於是便駕車前行，進入左起第三條行車線。而當被害人因準備前往聯生工業邨而轉向左方時，其電單車的前輪撞到了被告所駕汽車的右側車身前方的位置。

一如被上訴裁判所指出的那樣，即便是認定了被害人乙並沒有按照路面上選擇性箭頭的指示使用道路左起第一及第二條行車線，而是選用左起第四條行車線，從而令被告以為被害人也是準

備前往東亞運大馬路(與被告同一方向)，也不能因此而排除被告應負有的讓先義務。

根據《道路交通法》第 35 條第 2 款(四)項及第 34 條第 1 款的規定，駕駛員“駛進圓形地時”應讓先，而有義務讓先的駕駛員應減慢車速或於必要時停車，以便其他車輛通過。

擬進入圓形地的駕駛員有義務向已經在圓形地內行駛的車輛讓先，以便後者通過。

在本案中，考慮到被告負有讓先義務，以及被告在看到被害人駕駛的電單車已經在圓形地內行駛並正駛近的情況下仍然駛入圓形地這一已認定的事實，應得出被告違反了讓先義務的結論。

這樣，被上訴裁判便不存有上訴人所指的瑕疵，沒有變更事實事宜，其所得出的被告沒有遵守讓先交通標記的結論是有道理的，這也是法律結論。

確如上訴人所說，法律並沒有明確規定讓先義務於何時終止，而該義務必然在某一時刻或地點終止。然而，可以而且也應該指出的是，只有在負有該義務的駕駛員採取必要措施(減速甚至

停車)，以避免“引致”交通意外，從而允許其他車輛安全通行時，才算是履行了該義務。這是從對法律條文的解釋和事物的邏輯中所得出的結論。

在本案所描述的具體情況中，我們認為被告沒有履行讓先義務，對交通意外存有過錯。

上訴人還指出不應認為被告是這次交通意外唯一責任人。

已認定的事實顯示，在擬前往蓮花海濱大馬路方向時，被害人本應按照路面上選擇性箭頭的指示使用道路左起第一或第二條行車線，但卻選用了左起第四條行車線；而在轉向左方時，他所駕駛的電單車撞上了被告的汽車。

因此，第一審裁判認為被害人在最右側的行車線內駕駛車輛，並準備突然轉向左方，以便駛出圓形地前往蓮花海濱大馬路方向時，違反了謹慎駕駛的義務也是正確的。顯然，他應該在更靠近左側的行車線內行駛，以便左轉駛離。

根據《道路交通安全法》第 34 條第 2 款的規定，優先通行的駕駛員必須注意交通安全。

而根據《道路交通規章》第 9 條第 9 款的規定，路面上標記的選擇性箭頭是為了指引交通方向，其意義是強制跟隨箭頭所指方向或跟隨其中一個方向。

在本案中，被害人沒有遵守選擇性箭頭的指示，違反了謹慎駕駛的義務，因此對於交通意外的發生同樣有過錯。

既然得出了被告和被害人對於意外的發生都有過錯的結論，那麼就要確定每人的過錯比例，而過錯分擔的問題應在具體個案中，按照每名涉案者對於相關交通意外所起的作用來作出判斷。

考慮到案卷中所查明的情節，我們認為被告和被害人各承擔 50% 的過錯是比較合適的。

事實上，被告在進入圓形地時應讓已經在圓形地內並正駛近的被害人先行，而被害人則應遵守選擇性箭頭所指示的方向，以避免碰撞的發生。

雙方都違反了道路交通規則。

考慮到具體個案中的全部情節，我們認為雙方各負有 50% 的過錯。

至於賠償金額，要注意的是中級法院所作的因認定被告為唯一過錯方而將財產損害和非財產損害的賠償金額訂為 666,168.00 澳門元，另外再附加具體金額在執行判決時方予計算的工資損失賠償的決定並未被質疑。

根據澳門《民法典》第 564 條第 1 款的規定，“如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。”

在本案中，賠償金額應按照已確定的被告和被害人的過錯予以降低。

考慮到作為被告的駕駛員對交通意外負有 50% 的過錯，其保險公司，即現上訴人甲應支付 333,084.00 澳門元作為財產和非財產損害的賠償，以及工資損失賠償的一半，具體金額在執行判決時再予計算，但以 1,500,000.00 澳門元為上限。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴部分勝訴，判處上訴人支付 333,084.00 澳門元作為財產損害和非財產損害的賠償，以及工資損失賠償的一半，具體金額在執行判決時再予計算，但以 1,500,000.00 澳門元為上限，並附加按照本終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號案的合議庭裁判所計算的法定利息。

三個審級的訴訟費用由上訴人和民事請求人乙按照敗訴比例承擔。

澳門，2018 年 9 月 27 日

法官：宋敏莉（裁判書制作法官）—岑浩輝—利馬