

Processo n.º 872/2021/A

(Autos de suspensão da eficácia do acto administrativo)

Data : 17 de Fevereiro de 2022

Requerente : **Engenharia A Sociedade Unipessoal Lda.** (A 工程一人有限公司)

Entidade Requerida : **Chefe do Executivo da RAEM**

Contra-Interessada : **Companhia de Construção e Engenharia B, Limitada** (B 工程有限公司)

* * *

ACORDAM OS JUÍZES NO TRIBUNAL DE SEGUNDA INSTÂNCIA DA RAEM:

I - RELATÓRIO

Engenharia A Sociedade Unipessoal Lda. (A工程一人有限公司),
Requerente, devidamente identificada nos autos, discordando do despacho do **Chefe do Executivo da RAEM**, datado de 6/08/2021, que adjudicou à Companhia de Construção e Engenharia B Limitada, o projecto de substituição dos equipamentos de inspecções de veículos para os dois centros de inspecções de veículos da Direcção dos Serviços para os assuntos de Tráfego, veio em 19/11/2021 junto deste TSI pedir a suspensão da eficácia do referido despacho, com os fundamentos constantes de fls. 2 a 21, tendo formulado as seguintes conclusões:

1. 被訴的行政行為將招標項目判給了 B 工程有限公司, 同時宣告了聲請人不中標,

不但使聲請人無法獲得相關項目，亦使聲請人的股東及其配偶所經營的「C 電子用品」繼續履行其此前獲判給的公共合同。

2. 如果法院不立即中止被訴行政行為的效力，即使聲請人針對該行為所提起的司法上訴勝訴(澳門中級法院卷宗編號 872/2021)，亦無法彌補聲請人因此為行政行為所遭受的損失，尤其是聲請人及「C 電子用品」即將面臨的經營困難、商譽損失以及人員遣散的困境。

3. 此外，在聲請人所提出的司法上訴程序中，聲請人針對中標實體的投標方案所存在的大量錯誤方案作出了詳細的闡述，如果該等事實屬實，行政機關繼續執行被訴行政行為將可能對澳門特別行政區去的公共利益帶來重大損害，甚至是無法彌補的損害。

4. 因此，法院應當綜合考慮聲請人所面臨的不可彌補的損害，以及被訴型行政行為將對澳門特別行政區的公共利益所帶來的重大損害，法院應當立即判令中止該行政行為，以便聲請人針對該行政行為所提起之司法上訴審理完畢時，客觀上容許行政機關有機會糾正錯誤的判給決定，從而依法作出正確的行政決定，維護公共利益。

* * *

Citado, veio o senhor Chefe do Executivo da RAEM contestar nos seguintes termos (fls.198 a 210):

I) 聲請人、聲請人的股東 D 先生及 E 個人企業主(持有企業「C 電子用品」)屬三個獨立法律人格的主體，法院不應在本程序中審理一切與 E 個人企業主(持有企業「C 電子用品」)相關，而非與聲請人本人相關的事宜。

II) 基於聲請人未有主張及證明任何由其經營之場所的生意狀況、其收益狀況、其僱員狀況，亦難以談及任何商譽及形象之存在，以致其所可能遭受的損失，更莫說被訴決定之執行將對其造成難以彌補之損失，故請求法院判處本案未符合《行政訴訟法典》第 121 條第 1 款 a)規定所規定中止行政行為效力的要件，駁回聲請人之請求。

III) 基於政府現實行緊縮開支政策，故已沒有條件為“驗車中心的設備保養及維護合同”或“更換原設備部件”等而預留開支，因而會嚴重影響的交通事務局所謀求的「在檢驗車輛的需求下所謀求之公共運輸安全」之公共利益，故請求法院判處本案未符合《行政訴訟法典》第 121 條第 1 款 b)規定所規定中止行政行為效力的要件，駁回聲請人之請求。

IV) 同時，即使立即執行被訴決定亦不會對聲請人造成嚴重而不成比例的損失，故聲

請人亦未符合《行政訴訟法典》第 121 條第 4 款所規定中止行政行為效力的要件，應駁回聲請人之請求。

V) 事實上，聲請人提起本聲請書的目的只是為了依靠本訴訟程序拖延判給行為，以便在損害公共利益(尤其是公帑)的同時，協助第三人(「C 電子用品」)謀取利益(繼續以短期提供服務的方式與交通事務局簽署驗車中心的設備保養及維護合同)，直至主案完結為止。

VI) 聲請人不但故意提出了無依據之主張，更向法庭陳述不實事實，妨礙法院發現事實真相並濫用本訴訟程序以使第三人獲得利益，故請求法院判處聲請人惡意訴訟，並向其判處適當的罰款，以彰顯法律及程序的公義。

*

Citado, veio a Contra-Interessada Companhia de Construção e Engenharia B, Limitada (B 工程有限公司) contestar nos seguintes termos (fls.254 a 274):

1. Os documentos juntos pela sociedade recorrente (nomeadamente as cópias dos contrG juntos referentes à 「C 電子用品」 e a matrícula da sociedade recorrente) mostram que a recortrente e a empresa em nome individual "Artigos Electrónicos C" ou em chinês 「C 電子用品」 não são a mesma pessoa, não são a mesma entidade, não são a mesma coisa. Nem têm a mesma localização. Nem sequer designações parecidas nem em chinês nem em portugues. Sao entes distintos.

2. a sociedade recorrente, os trabalhadores desta, a empresa em nome individual Artigos Electrónicos C, os trabalhadores ou prestadores de serviços a esta, o Sr. D sócio da Sociedade recorrente, e sua esposa a Sra. E. são 6 tipos de entidades diferentes, independentes e autónomas entre si, E a empresa em nome individual Artigos Electrónicos C é autonomizável e efectivamente autónoma sob pena de não poder ser considerada empresa comercial. art. 2º nº2 do Cód Comercial,

3. É um património autónomo que não tem personalidade jurídica mas tem personalidade judiciaria - arts. 40º e 54º do Cód Proc. Civil.

4. Portanto, eventuais prejuízos de uns ou de outyros não se confundem. São independentes uns dos outros.

5. A empresa fornecedora dos serviços das centrais de inspecção de veículos que agora foram objecto de "*Concurso público para substituição dos equipamentos de inspecções de veículos da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego*" é a empresa em nome individual "Artigos Electrónicos C 「C 電子用品」" da Sra. E e não a sociedade recorrente;

6. Portanto, o acto não causou quaisquer prejuízo ao requerente. Nem sequer à "Artigos Electrónicos C 「C 電子用品」" porque esta nem quis tais serviços, nem sequer candidatar-se à prestação dos mesmos.

7. Mas se se prejuízos causasse eles eram reparáveis, porque indemnizáveis a quem tivesse direito à reparação.

8. RAZÃO PELA QUAL deve improceder o pedido de suspensão de eficácia, por não estar preenchido o requisito do art. 121º nº 1 al a) do CPAC;

9. as despesas com a elaboração da proposta não foram causadas pelo acto recorrido. Quando essas despesas foram feitas o acto ainda nem sequer existia e, além disso, as cláusulas *18, 18.1 e 18.2. das condições do concurso diz expressamente que tais despesas correm por conta dos candidG. Que a Administração não pagará qualquer montante por tal despesa;*

10. E porque essas despesas não foram causadas pelo acto, nem serão causadas pela execução (porque anteriores a um e outra e independentemente desta) não são despesas ou prejuízos previstos no referido preceito do art. 121º nº1 al. a) do CPAC;

11. É falso o alegado no art. 21º da p.i., distorce o que consta do contrato de 23/04/2015 aí referido. Esse contrato não trata da adjudicação de qualquer "Centro de Inspeção de Veículos Automóveis" à Sociedade recorrente e à empresa em nome individual "Artigos Electrónicos C" ou em chinês 「C 電子用品」 da Sra. E, em comunhão de interesses entre Sociedade recorrente e a empresa adjudicatária "Artigos Electrónicos C 「C 電子用品」".

12. É um contrato de adjudicação apenas à empresa em nome individual "Artigos Electrónicos C" 「C 電子用品」 da Sra. E.

3. O alegado ao longo dos arts. 21º a 32º da p.i. são uma completa distorção maldosa da verdade e do que consta escrito em tais contrG e documentos por ele juntos, RAZÃO

PELA QUAL, e matéria pela qual, DEVE esse alegado prejuízo improceder e a recorrente SER CONDENADA como litigante de MÁ FÉ.

14. quanto à alegada incapacidade de continuar o negócio nos termos usuais - arts. 33º a 40º da p.i.) - o acto recorrido não belisca nenhum contrato, adjudicação ou acto comercial entre a recorrente e a Administração, nem em termos de exercício usual nem em sentido de qualquer prática ou contrato singular, que, como se disse, nunca existiu.

15. A sociedade recorrente sabe isso muito bem. Mas distorce malevolamente os factos mas alega que quer ser ela a continuar a prestá-los, alegando que ela "*recorrente poderá continuar a exercer as suas actividades comerciais por conta própria ou através da "Artigos Electrónicos C 「C 電子用品」", assinando um contrato com a DSAT (交通事務局) para a manutenção e assistência técnica do equipamento dos centros de inspecção de veículos a curto prazo*" - art. 40º da p. i.

16. Ou seja: *falsifica a verdade, por distorção dos factos, para obter uma indemnização à custa do erário público da RAEM; obter a celebração dum contrato de prestação de serviços para os centros de inspecção dos autos sem ser por concurso; e protelar a imediata execução do contrato pelo tempo que durar a lide e que pode muito bem ultrapassar um ano e, consequentemente, provocar à aqui contra-interessada o prejuízo dos 198 dias de trabalho adjudicado no valor de Mop\$22,106,400.00.*

17. RAZÃO PELA QUAL, esta alegada lesão da capacidade de continuar o negócio nos termos usuais DEVE também improceder e a recorrente SER CONDENADA como litigante de MÁ FÉ.

18. em lado nenhum o despacho de adjudicação tem qualquer frase, juízo ou sugestão que desrespeite ou belisque minimamente com o bom nome e imagem da sociedade recorrente.

19. Para sustentar o seu prejuízo de reputação e imagem apenas alega um facto, aliás falso: - o de que o acto recorrido lhe provoca a perda sua principal fonte de rendimento por lhe retirar serviços que têm vindo a prestar aos centros de inspecção de veículos automóveis da RAEM.

20. Não é a recorrente que tem vindo a prestar tais serviços. É a empresa em nome individual "Artigos Electrónicos C 「C 電子用品」" da Sra. E que tem vindo a prestar tais serviços. Não a sociedade recorrente.

21. O seu capital social é de apenas \$25.000.00, não se vendo como é que uma empresa local de tão pequeno capital pode atingir a fama além fronteiras, RAZOES PELAS QUAIS também devam improceder estes alegados danos na reputação e imagem comerciais;

22. Qualquer interrupção ou suspensão do acto, que visa dotar a DSAT com o material e serviços a que o acto recorrido se reporta, lesa gravemente o interesse público concretamente prosseguido pelo acto, interesse público este que, como dissémos, é a segurança da circulação e, com ela, a protecção das pessoas e bens contra acidentes de viação.

23. E a lesão é grave porque é sabido por qualquer cidadão que um afrouxamento (por bem pequeno que seja) das condições de segurança rodoviária, mata ou pode matar pessoas por acidente de viação.

24. DAÍ QUE, também por isso, o pedido não preenche o requisito ao art. 121º nº1 al. b) do CPAC e, conseqüentemente, deva improceder a pedida suspensão de eficácia.

*

Engenharia A Sociedade Unipessoal Lda. (A 工程一人有限公司),
devidamente identificada nos autos, veio a oferece a resposta constante de fls. 281 a 301, tendo formulado as seguintes conclusões:

一、關於被聲請人指稱聲請人之惡意訴訟

1. 被聲請人在答辯狀中第 43 至 57 條主張聲請人應被裁定為惡意訴訟人。

2. 作為理據，被聲請人主要辯稱：

(1) 聲請人、聲請人股東 D 及 E 個人企主屬三個具備獨立法律人格的主體，而整個效力中止聲請書僅圍繞聲請人股東 D 及 E 個人企業主的損失(答辯狀第 43 至 45 點)；

(2) 聲請人陳述了 D 與「C 電子用品」之間的不實關係(答辯狀第 46 至 48 點)；

(3) 聲請人就「C 電子用品」的收益作出隱瞞或提出了誤導性陳述(答辯狀第 49 至 50 點)；

(4) 聲請人向法庭不實指出驗車中心設備不存在老化及無需更換(答辯狀第 51 至 54 點)；

(5) 聲請人提起訴訟的目的是為了在損害公共利益的情況下讓「C 電子用品」獲得利

益(答辯狀第 55 至 56 點)。

3. 聲請人尊重被聲請人的見解，惟無法認同，以下將逐一爭辯：

(一) 針對被聲請人第(1)項主張

4. 正如聲請人在聲請書第 8 至 17 點開宗明義指出，聲請人與「C 電子用品」無論係在法律抑或事實層面，均存在不可分割的財產及利益混同，故此，「C 電子用品」在判給行為中將面臨的損失等同於聲請人所面臨的損失。

5. 聲請人正是明白聲請人、聲請人股東 D 及 E 個人企主屬三個具備獨立法律人格的主體，方作出如上前置條件；並在此等基礎下，在描述其因判給行為之執行而遭受之損失時，用了大量篇幅陳述「C 電子用品」的損失。

6. 即使被聲請人認為「C 電子用品」的損失不能視為聲請人自身的損失，惟在效力中止程序中應考慮的，除財產性損失外，還可包括非財產性損失。(參見《CÓDIGO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO CONTENCIOSO》，Viriato Lima 及 Álvaro Dantas 著，2015 年，第 348 頁)

7. 根據聲請書第 8 至 17 點的內容，足以說明聲請人與「C 電子用品」密不可分的關係，儘管後者承受的財產性損失可能在法律層面上(*de jure*)無法直接反映在聲請人的權利義務範圍內，亦顯然會至少在事實層面上(*de facto*)對聲請人造成相當的非財產性損害。

8. 此外，聲請人還會指出，關於提出效力中止的正當性，《行政訴訟法典》第 121 條第 1 款 a)項規定：「a) 預料執行有關行為，將對聲請人或其在司法上訴中所維護或將在司法上訴中維護之利益造成難以彌補之損失；」

9. 雖然，聲請人在聲請書中用了大量篇幅陳述「C 電子用品」的損失，然不可否定的是，聲請人同時詳盡陳述了現時交通事務局轄下的兩個驗車中心，根本沒有整體更換所有設備的必要性、由「B」(即將行獲判給的實體)提供的驗車線及汽車底盤動態查驗車道設計方案存在多項足以造成人身及財產受損安全隱患、執行被訴行為將對公帑造成不必要的負擔，並重複陳述了聲請人在司法上訴中指出的判給行為的多項瑕疵。

10. 以上種種，尤其包括判給行為的合法性，全部均是聲請人欲透過司法上訴而維護的利益。

11. 「難以彌補之損失」是否能獲得證實是一回事；聲請人是否有認真依據提出本聲請，又是另一回事。被聲請人不應將之混為一談，更不應狹義地將聲請人欲維護的利益狹義理

解為「C 電子用品」的利益。

(二) 針對被聲請人第(2)項主張

12. 可能由於聲請書第 13 點未有作出完整描述，故導致被聲請人出現誤解。

13. 聲請人透過聲請書第 13 點以及文件二、三欲表示的是，即使「C 電子用品」的個人企業主為 E，但事實上「C 電子用品」的收入及開支係由聲請人唯一股東 D 管理。「C 電子用品」每年的稅務手續，均係由 D 親自計算及辦理。

14. 即使文件二、三關於「C 電子用品」的《收益申報書》及《員工或僱員散表》上簽名人為 E，但正如聲請人已在聲請書第 11 及 16 點坦交交待，雖然 E 是「C 電子用品」商業登記上的持有人，但因 E 長期身處外地，且「C 電子用品」的技術工作繁多，因此實際負責人為 D，負責打理「C 電子用品」的技術及核算和申報等事務。

15. E 作為「C 電子用品」商業登記上的持有人，因此「C 電子用品」的《收益申報書》及《員工或僱員散表》簽名人為 E 便不足為奇，遂與聲請人在第 13 點的主張毫無衝突。

16. 事實上，聲請人亦不明白為何被聲請人會得出答辯狀第 48 點之結論。被聲請人理應清楚了解，文件的簽署人很多時候亦可以非為文件所涉事項的實際管理人；正如本次所涉招標項目的開標批示，雖然由被聲請人行政長官簽署(見司法上訴文件七)，但被聲請人本身並非實際管理整個招標程序的實體，有關實體係交通事務局。

(三) 針對被聲請人第(3)項主張

17. 「C 電子用品」於 2020 年之 MOP32,772,362 收入中，產生了 MOP1,817,945 的收益(見聲請書附件二)，按 95%比例為 MOP1,727,947.75。

18. 收益中包含了 2015 年「C 電子用品」與交通事務局簽署的《為交通事務局供應及安裝車輛檢驗設備及資訊監控系》的合同最後一年度，即 2019 年 11 月 12 日至 2020 年 11 月 11 日的維修費(315 天)，約為 MOP1,424,000.00(文件一¹，第 15 項的報價)；

19. 以及，根據該合同由交通事務局向「C 電子用品」發還的現金保證金 MOP1,463,023.00(文件二，第三條第三款)。

20. 再加上被聲請人指出「C 電子用品」於 2020 從交通事務局收入的 MOP808,076.00

¹ 該報價內容擷取自「C 電子用品」在 2014 年就「為交通事務局供應及安裝車輛檢驗設備及資訊監控系」提交的標書當中的報價。

2020 年 C 從交通事務局獲得的收入為 MOP3,695,099.000(1,424,000+1,463,023+808,076), 而當中「C 電子用品」估計約 90%為毛收入, 即 MOP3,325,589。

21. 2020 年「C 電子用品」的支出為工資為 MOP1,813,023.70(見聲請書附件三), 當中 90%的人工支出均用作向交通事務局兩個驗車中心提供服務, 約計為 MOP1,631,720.00。

22. 因此,「C 電子用品」於 2020 透過向交通事務局兩個驗車中心提供服務及設備而評估可得收益約為 MP1,693,868(3,325,589-1,631,720), 這與申聲請書文件二中指出的「C 電子用品」2020 年收益(MOP1,817,945)的 95%(MOP1,727,947.75)非常接近。

23. 關於「C 電子用品」其他的主要收入, 是仍處於建設階段的香港項目, 而 C 在香港的項目為三判, 實際上利潤相對低, 進賬都須於短期內支出, 而且經常也要面臨上判拖延付費及供應商追討合同款項的困境。

24. 故此,「C 電子用品」在實際財政預算上, 總是以為澳門兩個驗車中心提供服務作為主要收入來源, 亦即 C 在之後的時間, 仍然以澳門的發展為依歸, 故此, 作出本聲請之目的, 亦為「C 電子用品」希望保護及留守這個最可靠的本地市場。

25. 而「C 電子用品」之所以能夠在香港項目中擔當三判, 很大程度亦是基於 C 擁有在澳門為澳門政府的驗車中心提供二十年服務的經驗及聲譽。

26. 雖然聲請人在聲請書中指與本澳「驗車系統及設備服務」相關的收入佔聲請人收入的百分之九十五, 但聲請人其實是想表示, 聲請人百分之九十五收益的來源終究均來自於本澳「驗車系統及設備服務」。

27. 聲請人在此就其在聲請書中的表述不準確而為被聲請人及法官 閣下造成的不便深表歉意。

(四) 針對被聲請人第(4)項主張

28. 被聲請人在答辯狀第 52 條聲稱:「惟聲請書狀第 50 點至第 52 點卻指, 驗車中心的驗車設備不存在老化, 因而沒有更換該等設備之必要。」

29. 事實上, 只要稍為留意聲請書第 50 至 52 條的行文表述, 不難發現, 聲請人係指「該等第三方機構均無指出因驗車中心『設備老化』而出現任何需要更換的情況。」(粗體及下劃線由聲請人加上)

30. 上述「該等第三方機構」, 是指由交通事務局安排的第三方檢測機構(如中國測

試技術研究院、中測測試科技有限公司、北京市計量檢測科學研究院、中計計量檢測有限公司等)。

31. 另外，為協助尊敬的法官 閣下了解事實真相，針對被聲請人提交的文件三至六，聲請人還想恭敬地作出以下說明：

32. 答辯狀文件三《2020 年 10 月驗車設備故障維修清單 v7》，是「C 電子用品」在 2020 年 11 月 14 日按交通事務局的要求，列出的 63 項由 2018 年 11 月 12 日(即第 001/DDAVC/2014 號公開招標《供應及安裝車輛檢驗設備及資訊監控系統》項目確定驗收後 2 年之維修保養服務開始之日，文件三及文件四)至 2020 年 10 月期間發生故障的設備或部件。

33. 上指 63 項設備或部件中，有 41 項未獲交通事務局批准進行維修，18 項獲批准進行維修，4 項由交通事務局自行安排物料進行維修(文件五，紅字部分為未獲交通事務局批准維修的項目)。

34. 上指 63 項設備或部件中，所涉維修金額預計為 MOP791,406(同樣見文件五)。

35. 而 18 項獲批准維修的設備或部件，金額合共為 MOP234,850(同樣見文件五)。

36. 關於答辯狀文件四《2021 年 11 月份驗車設備故障維修清單 v3》，是「C 電子用品」在 2021 年 11 月 23 日按交通事務局的要求，列出的 11 項在 2021 年 11 月發生故障的設備或部件及截止 2021 年 11 月 23 日未獲批准維修的有關設備燈光檢測儀的項目。

37. 上指 11 項設備或部件中，有 4 項未獲交通事務局批准進行維修(文件六，紅字部分為未獲交通事務局批准維修的項目)。

38. 上指 11 項設備或部件中，所涉維修金額預計為 MOP56,930(同樣見文件六)。

39. 而 7 項獲批准維修的設備或部件，金額合共為 MOP37,730(同樣見文件六)。

40. 上述 7 個獲批准的項目中的 2 項(序號：1、3)已經出現在答辯狀文件三《2020 年 10 月驗車設備故障維修清單 v7》(序號：16、18)，惟交通事務局一直拖延至 2021 年 11 月才批准採購維修。

41. 上指 2 個項目的維修金額預計為 MOP\$9,600.00(同樣見文件六)。

42. 關於答辯狀文件五，「C 電子用品」的建議為更換當中提及的設備部件，即「輕型測功機 2 線」的「後軸渦流機」，而非「輕型測功機 2 線」整部設備，更換兩者價錢相差甚大。

43. 倘僅更換部件「後軸渦流機」，所涉金額為 MOP84,000；如更換整個設備「輕型測功機 2 線」，所涉金額為 MOP890,000。

44. 況且，在「C 電子用品」二度相約交通事務局人員會面討論有關事宜後，交通事務局亦未有回覆，最終亦沒有按「C 電子用品」的建議進行更換，反映其可能並不認為相關事宜急需處理，又或有意積壓該等問題(文件七及文件八)。

45. 關於答辯狀文件六《6 月份驗車設備故障維修清單-V7》，是「C 電子用品」在 2019 年 6 月 18 日按交通事務局的要求，整理出 27 項 2019 年 1 月至 2019 年 6 月需維修的部件清單。

46. 上指 27 項設備或部件中，有 11 項未獲交通事務局批准進行維修(文件九，紅字部分為未獲交通事務局批准維修的項目)。

47. 上指 27 項設備或部件中，所涉維修金額預計為 MOP216,700(同樣見文件九)。

48. 而 16 項獲批准維修的設備或部件，金額合共為 MOP185,200(同樣見文件九)。

49. 文件六的清單中，包含部分因過往颱風天鴿摧毀路氹汽車驗車中心部分入口及出口驗車線閘門、風雨吹襲建築物之內致使驗車線設備出現損壞的部件，亦包括正常使用中出現損耗導致需要更換的部件。

50. 天鴿過後，「C 電子用品」已對設備進行檢查並清點當時出現故障的設備，並建議交通事務局更換設備。

51. 事後，交通事務局批准進行維修，故所有因颱風天鴿出現故障的設備均已完成維修並正投入使用。

52. 針對文件六中曾出現繼發性故障的設備，亦均已完成維修工作。

53. 換言之，由「C 電子用品」向交通事務局提交的文件三至六，只是「C 電子用品」為著履行維修保養服務合同及/或按交通事務局指示，而向交通事務局提交的日常或偶發性部件更換建議。

54. 在「C 電子用品」提供的合共 102 項[63(文件三)+11(文件四)+1(文件五)+27(文件六)]建議中，合共只有 41 個項目[18(文件三)+7(文件四)+0(文件五)+16(文件六)]項條交通事務局認為有需要維修或更換，金額合共為 MOP457,780，而且絕大部分只涉及設備的部件，而不是整個設備本身。²

² 在通俗意義上，「設備」與「設備部件」之分別，可理解為「智能手機」與「智能手機顯示屏或按鈕」的分別，又或「車輛」與「車輛輪胎」的分別。

55. 須知道，兩個驗車中心在 2016 年開始投入運作，正如被聲請人所指，相關驗車設備部件難免因日常長時間運作而出現正常耗損，以致需要更換，也如自 2019 年 12 月開通的輕軌系統一樣，同樣會需要因正常運作不定期更換部件，交通事務局對此應非常了解。

56. 然而，因設備部件正常耗損而導致的運作不順或故障，僅須花費少量款項即可解決，而毋須因此而整體更換。

57. 即便是交通事務局未有批准更換的設備或部件，亦未有因此而被第三方檢測機構指出因出現設備老化而需要整體更換。

58. 顯然地，被聲請人是曲解了聲請人的意思，將聲請人所指的「第三方機構無指出需要更換設備」偷換概念為「聲請人指不需要更換設備」。

59. 惟聲請人從來沒有主張驗車中心的設備未曾因老化而需要更換，聲請人一路以來強調的，是根本無需要整體更換兩個驗車中心的所有系統及設備(尤見聲請書第 58、61、70、71、76 點)。

60. 另一方面，被聲請人在答辯狀第 53 點及第 40(vii)點指稱聲請人針對現時驗車中心的設備狀況是否能滿足國標存在有意隱瞞的情況，指出「C 電子用品」提供的(i)車輛制動檢驗台、(ii)非工況法及(iii)工況法尾氣分析儀均未能符合國標的要求。

61. 關於(i)車輛制動檢驗台，聲請人強調，該設備各檢測能力皆符合 GB38900-2020 的要求(文件十)。

62. 關於(ii)非工況法尾氣分析儀，聲請人坦誠當初在撰寫聲請書時遺漏了考慮該項設備。經聲請人查證，發現「C 電子用品」提供的該設備示值誤差未能滿足 GB18285-2018 中 AA.3.4.1(文件十一：GB18285-2018 第 15 頁及文件十二：現有非工況法尾氣分析儀規格)。

63. 就以上不符合國標之處，需更換的非工況法尾氣分析儀數量為 12 台，涉及金額為 MOP\$360,000.00。

64. 關於(iii)工況法尾氣分析儀，聲請人就其國標符合性並無隱瞞，惟考慮到現時驗車中心的測功房數量及佈置，聲請書第 57 點第 2 項提出的「增加數量為 1 台」應更正為「增加 2 台」，以及多購買 1 台氮氧化物分析儀。

65. 另外，除被聲請人所指的項目外，經聲請人再三研究，考慮到國標 GB38900-2020“表 4 機動車安全技術檢驗項目對應方法”提及帶“*”的項目應採用符合標準的機動車檢驗 PDA

等設備拍攝檢驗照片(或視頻)，故還應添置 7 部汽車底盤攝像頭。

66. 因此，綜合以上針對第(ii)及(iii)項設備以及第 65 點的分析，聲請書第 57 點應修正為：

「為滿足交通事務局所指新的國標 GB38900-2020 及國標 GB18285-2018 的要求，只需更換或增加現時驗車中心當中的以下設備：

- 1) 3 部重型車側滑台，涉及金額為 MOP\$210,000.00
- 2) 2 部工況法尾氣分析儀，涉及金額為 MOP\$160,000.00
- 3) 1 部氮氧化物分析儀，涉及金額為 MOP\$100,000.00
- 4) 12 部非工況法尾氣分析儀，涉及金額為 MOP\$360,000.00
- 5) 1 套量度車身長闊高的設備(包含 4 台汽車外觀攝像頭)，涉及金額 MOP\$518,500.00
- 6) 7 部汽車底盤攝像頭，涉及金額為 MOP\$70,000.00」

67. 上述不符合國標 GB38900-2020 及 GB18285-2018 需須更換或添置的設備，涉及總金額為 MOP1,418,500.00，仍不及是次公開招標所涉金額的十五分之一！

68. 倘被聲請人採納以上更換或添置設備的方式而不是整體更換兩個驗車中心所有設備，則無需因為更換大量設備而需於不同期間改變測量動線，從而產生危險，更可為現時複雜多變的經濟環境令公帑更符合「應用則用」的原則，更重要的是一般驗車設備可以使用十年或更長時間，在環保角度，更應「可用盡用」。

69. 聲請人在此就其在聲請書中的遺漏及表述不準確而為被聲請人及法官 閣下造成的不便深表歉意。

70. 惟針對被聲請人在答辯狀第 40(vii)後半部分的主張，聲請人還要指出，事實上，除該條提及的前照燈檢測儀、不透光煙度計及噪音計因符合國標 GB38900-2020 及 GB18285-2018 要求而無在標書中提及需要更換，還有以下設備儘管符合國標，但於公開招標文件中被列入更換清單(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 53 至 54/111 頁)：

- 1) 輕型汽車側滑台(5 台)；涉及金額約為 MOP225,000.00
- 2) 輕型汽車懸掛裝置檢驗台(5 台)；涉及金額約為 MOP525,000.00
- 3) 輕型汽車制動軸重複合檢驗台(5 台)；涉及金額約為 MOP\$1,500,000.00
- 4) 輕型汽車底盤測功機(1 台)；涉及金額約為 MOP\$890,000.00

- 5) 重型汽車底盤測功機(1 台); 涉及金額約為 MOP\$630,000.00
- 6) 重型汽車制動軸重複合(3 台); 涉及金額約為 MOP\$1,560,000.00
- 7) 摩托車制動輪重複合檢驗台(4 台); 涉及金額約為 MOP\$840,000.00
- 8) 汽車引擎轉速測量儀(2 台); 涉及金額約為 MOP\$56,000.00
- 9) 環境參數測量儀(2 台); 涉及金額約為 MOP\$26,000.00

71. 上指設備涉及總金額約為 MOP\$6,252,000.00, 以及隨之附同發生的驗車系統、軟件、土建等一系統的巨額開支, 遠遠超出交通事務局所指的為滿足國標要求而需要添置或更換設備的金額(MOP1,348,500.00)四倍之多。

(五) 針對被聲請人第(5)項主張

72. 首先, 正如聲請書第 45 至 76 點以及本答覆第 28 至 71 點所述, 中止執行判給行為完全不會對公共利益造成任何損害, 反之則不然。

73. 其次, 被聲請人主張聲請人提出本聲請的目的是為了協助「C 電子用品」謀取短期利益, 而非為著其本人的利益, 更非為著公共利益。

74. 須指出, 「中止執行行為可為聲請人帶來實際好處」本身便是效力中止理由成立的其中一個要件(見《行政訴訟法典》第 121 條第 1 款 a)項及第 122 條第 1 款), 故聲請人向法庭陳述中止執行判給行為可為聲請人帶來的好處, 完全是為了滿足法律規定的要件, 毫無惡意可言。

75. 至於被聲請人主張的「C 電子用品」之利益不屬聲請人的利益, 聲請人已在聲請書第 8 至 17 點及本答覆第 4 至 11 點詳細闡述, 在此便不再贅述。

76. 針對本聲請之提出是否為著公共利益方面, 除了聲請人在以上第 28 至 71 點提及的內容, 聲請人希望被聲請人深入思考, 聲請人在司法上訴和聲請書中大費周章陳述判給過程的違法性及評分過程的不嚴謹性, 並尤其提出了可以滿足被訴實體的要求同時又能花費少量公帑的方案, 正正為了保護公共利益及公財政而作出。

77. 另一方面, 聲請人在事實上顯然也並無作出任何拖延判給程序以為「C 電子用品」謀取利益的行為, 理由如下:

78. 2021 年 10 月 26 日, 交通事務局通過公函編號 2107839/288/DDAVC/2021 向「C 電子用品」提出「直接磋商-為交通事務局兩個車輛檢驗中心提供的車輛檢驗設備, 相關配套裝置及資訊系統維修保養服務」的報價邀請(同樣文件四), 上述服務下稱「兩個驗車中心系統及設

備維修與保養的服務」。

79. 2021 年 11 月 10 日，交通事務局通過公函編號 2110517/305/DDAVC/2021，向「C 電子用品」發出「兩個驗車中心系統及設備維修與保養的服務」的判給通知，有關期間為 2021 年 11 月 12 日至 2022 年 5 月 11 日(文件十三)。

80. 2021 年 11 月 15 日，「C 電子用品」向交通事務局支付了保證金(文件十四)。

81. 本效力中止保全程序之提出日期為 2021 年 11 月 19 日。

82. 換言之，聲請人早於本效力中止保全程序提出之前，已知悉「C 電子用品」已獲交通事務局判給「兩個驗車中心系統及設備維修與保養的服務」直至 2022 年 5 月 11 日。

83. 須知道，根據《行政訴訟法典》第 123 條的規定，保全程序可以在司法上訴待決期間的任何時間內提出，而鑑於保全程序本身具有緊急性《行政訴訟法典》第 6 條)，在聲請人提交聲請後，亦將會在較短時間內獲得保全程序的終局判決。

84. 倘若聲請人確係惡意想透過保全程序拖延時間，為「C 電子用品」謀取短期利益，聲請人可以在 2022 年 5 月 11 日之前的數星期提起本保全程序，而不是早早於 2021 年 11 月 19 日便提出。

85. 由此可見，被聲請人對聲請人這部分的指責，同樣是欠缺邏輯，亦沒有道理。

86. 最後，關於惡意訴訟的成立要件，《民事訴訟法典》第 385 條第 2 款規定：

「二、因**故意或嚴重過失**而作出下列行為者，為惡意訴訟人：

- a) 提出無依據之主張或反對，而其不應不知該主張或反對並無依據；
- b) 歪曲對案件裁判屬重要之事實之真相，或隱瞞對案件裁判屬重要之事實；
- c) 嚴重不履行合作義務；
- d) 以明顯可受非議之方式採用訴訟程序或訴訟手段，以達致違法目的，或妨礙發現事實真相、阻礙法院工作，或無充分理由而拖延裁判之確定。」

87. 由此可見，僅當出現訴訟一方因「故意」或「嚴重過失」作出以上行為時，方有可能構成惡意訴訟。

88. 就此，中級法院在第 109/2002 號案所作的合議庭裁判指出：「必須承認任何訴訟主體均有主張其認為對案件屬最適宜之解決方案的權利。當然，很明顯，在此要排除那些明確無誤地顯示具有損害他方當事人或影響案件的正常進行的情況。」

89. 同時, 中級法院亦在第 27/2002 號素所作的合議庭裁判中, 引用了尊敬的 Alberto dos Reis 的以下見解:「惡意訴訟的前提是違反不向法院掩蓋事實(更準確地說, 自認當事人知道屬真實之事實)這一義務。因此, 僅有嚴重的錯誤或者嚴重的過錯並不足夠; 有關情節還必須使法院得出結論認為, 訴訟人在明知不持理據的情況下提出了請求或者進行運作。因此, 單純提起訴訟或提出反駁, 雖然不持理據, 亦不構成故意, 因為法律的不確定性、查明事實以及對事實予以解釋的困難性, 亦可能使最坦誠的人主張一項自己並不擁有的權利或者爭執一項本應履行的義務。(惡意訴訟)需要原告請求一項在其意識中明知並不擁有的權利, 需要被告反駁一項在其意識中明知應該履行的義務。」

90. 顯然地, 單純的訴訟理由不成立或所主張的事實未能獲得證實, 並不能構成惡意訴訟。

91. 如上所述, 亦不存在聲請人因故意或嚴重過失而提出毫無依據之主張、隱瞞或虛構事實的情節。

92. 因此, 被聲請人對於聲請人屬惡意訴訟人之指控不能成立。

二、關於被聲請人之惡意訴訟

93. 為適當效力, 上述全部內容在此視為在此完全轉錄。

94. 正如聲請人在第 28 至 30、58、59 點所指, 被聲請人歪曲了聲請人明文表示的意思, 將聲請人所指的「第三方機構無指出需要更換設備」偷換概念為「聲請人指不需要更換設備」。

95. 又將聲請人一直主張的無須整體更換驗車設備、按交通事務局要求提供設備維修建議, 扭曲指責為聲請人一方面不斷向交通事務局提交維修建議, 一方面又在聲請書中說無設備因老化需要更換。

96. 被聲請人以上行為明顯是斷章取義。

97. 另外, 被聲請人在答辯狀第 40(vii)後半部分主張, 對於符合國標的設備, 在是次公開招標中並無要求更換。

98. 惟經參閱標書, 按聲請人在以上第 70 點所指, 多項現存設備已符合國標的要求, 但被聲請人仍決意透過本次公開招標更換之。

99. 再者, 被聲請人在全無依據的情況下, 斷言指控聲請人提起本案司法上訴、為

著釐清一系列判給程序合法性及評標過程在技術方面嚴謹性的行為單純是寄望能依靠訴訟程序拖延判給行為，以便第三人(「C 電子用品」)因此獲得利益，被聲請人除扭曲事實之餘，亦係動用公權力歪曲聲請人正當行使權利的動機，實質意圖是營造出聲請人在司法上訴中陳述的一系列理據均將帶有高度偏見性的假象，以冀蒙混事實。

100. 被聲請人的上述做法是嚴重違反善意及合作原則的。

101. 被聲請人的行為已符合了《民事訴訟法典》第 385 條第 2 款所指之惡訴訟之前提，應被判處罰款及向聲請人作出損害賠償澳門元壹萬圓正(MOP10,000.00)。

*

O senhor **Chefe do Executivo da RAEM** ofereceu a resposta constante de fls. 403 a 407, tendo formulado as seguintes conclusões:

一、就聲請人指被聲請實體歪曲其意思：將其所指的「第三方機構無指出需要更換設備」偷換概念為「聲請人指不需要更換設備」，以及扭曲指責聲請人在向交通事務局提交維修建議的同時亦在聲請書說無設備因老化需要更換方面

1. 從聲請人所提交的聲請書第 48 條至第 52 條內容可知，其以第三方機構沒有指出因設備老化而出現更換的需要作為理據，論證展開是次公開招標的第 175/DDAVC/2020 號建議書的第 1 點所述理據之一“現時驗車中心的驗車設備自測試起使用至今已達 5 年，部份設備已出現老化需要更換”的事實並非客觀存在。

〔底線及粗體由我們加上〕

2. 如同聲請人於其答覆第 32 條至第 53 條所反映的，「C 電子用品」不時向交通事務局提出多項更換部份設備或設備部件的建議，而交通事務局並不會完全批准其所有建議，這裡便已充分反映「C 電子用品」向交通事務局提出更換建議的自由意志，而非僅僅“按交通事務局的要求”行事。

3. 申言之，聲請人的確在一方面透過「C 電子用品」向交通事務局指出部份設備或設備部件已老化或損壞並建議更換，另一方面卻在該聲請書反映其不認同“現時驗車中心的驗車設備自測試起使用至今已達 5 年，部份設備已出現老化需要更換”此一事實。

4. 為此，被聲請實體明顯僅按聲請人聲請書中所引述的錯誤事實進行反駁，並未存在歪曲聲請人意思表示，聲請人的指控實屬無稽之談；且按上述所分析以及被聲請實體的答辯狀

所述，聲請人確實故意地向法庭陳述了不實事實，妨礙法院發現事實真相。

二、就聲請人指多項現存符合國標的設備仍有透過本次公開招標作更換方面

5. 事實上，從被聲請實體答辯狀第 40 條的整體內容不難發現，被聲請實體已首先在第 40.(i)條至第 40.(vi)條解釋了部份設備或設備部件因老化或損壞而需要更換，及後在第 40.(vii)條再指出部份設備亦因未能滿足國標而需要更換，並僅強調部份符合現行國標要求的設備是次招標並無作出更換，及因而列舉了前照燈檢測儀、不透光煙度計及噪音計等設備作為例子。

6. 換言之，綜觀該條事實的上文下理便可以得出“無老化或損壞並且符合現行國標要求的部份設備或設備部件，於是次招標並無作出更換”之結論。

7. 值得再次強調，針對應否開展有關採購項目屬於行政政策的考量，理應不受法院審查，亦不具備可訴性；而被聲請實體為著穩妥辯護起見，已進行相應解釋並指出聲請人的錯誤觀點及事實，故被聲請實體已以最大善意的程度行事，並未有違反善意及合作原則。

三、就聲請人指被聲請實體在全無依據的情況下指控聲請人單純寄望能依靠訴訟程序拖延判給行為，以便第三人(「C 電子用品」)因此獲得利益方面

8. 聲請人透過其答覆第 77 條至第 84 條指，交通事務局已將「兩個驗車中心系統及設備維修與保養的服務」判給予本案之第三人(「C 電子用品」)，有關期間為 2021 年 11 月 12 日至 2022 年 5 月 11 日，並指基於聲請人並沒有在臨近判給服務的尾聲時才提起本效力中止案，故其並無作出故意拖延判給之行為。

9. 雖說本效力中止案為緊急程序，原則上可在較短時間內獲得終局判決；惟事實上，基於本程序所中止的期間(從 2021 年 11 月 24 日獲通知本程序開始截至現時，已中止了將近 2 個月的期間)，亦會反映在對立利害關係人的工程進度上。

10. 聲請人是次濫用權利的行為將導致對立利害關係人因應判給而應該實施的工程進度有所延誤，亦致使交通事務局無法如期使用新的車輛檢驗設備。

11. 聲請人應當十分理解，憑藉本效力中止案致使獲判給者的工程每推遲一天，交通事務局便很大機會會向第三人(「C 電子用品」)判給多一天的服務期，繼而使該第三人獲取更多利潤。

12. 基於此，不論本效力中止案是在什麼時候提出，只要能使獲判給者的工程有所延誤，第三人(「C 電子用品」)便會是最大的得益者，惟聲請人卻提出一些偽邏輯以混淆視聽。

13. 更重要的是，聲請人此舉更是同時損害著公共利益—不論是公祭還是交通事務局所謀求的「在檢驗車輛的需求下所謀求之公共運輸安全」之公共利益。

14. 由此可見，被聲請實體沒有扭曲任何事實，而是有依據地如實反映聲請人提起本效力中止案的惡意。

15. 事實上，透過聲請人是次答覆，更加印證了聲請人故意提出了無依據之主張，向法庭陳述不實事實，妨礙法院發現事實真相，更濫用本訴訟程序以使第三人獲得利益，並在被聲請實體如實反映其惡意時反指被聲請實體為惡意訴訟人。

16. 相反，被聲請實體沒有作出偷換概念的行為、沒有扭曲指責聲請人、沒有歪曲事實，更沒有違反任何善意及合作原則，故聲請人指控被聲請實體為惡意訴訟人的理據並不成立。

*

Na pendência do processo, veio a Requerente suscitar UM INCIDENTE, alegando que a Entidade Recorrida executou o acto atacado em violação do artigo 126º/1 do CPAC.

A Requerente, **Engenharia A Sociedade Unipessoal Lda. (A工程一人有限公司)**, veio, 12/01/2022, a apresentar os seus argumentos neste ponto constantes de fls. 394 a 397, tendo formulado as seguintes conclusões:

1. 聲請人於 2021 年 11 月 19 日提起題述保全程序之聲請，被聲請人適時獲通知並於 2021 年 12 月 2 日提交了答辯。

2. 根據《行政訴訟法典》第 126 條的規定，被聲請人接獲通知後，不得開始執行或繼續執行有關行為，並應儘快阻止有權部門或利害關係人執行或繼續執行有關行為，除非其在獲通知後三日內以書面說明理由，認定不立即執行有關行為將嚴重損害公共利益。

3. 根據卷宗所載之資料，被聲請人並無作出上述認定。

4. 因此，被聲請人及對立利害關係人在事實上或法律上均不應執行與「判給決定」有關的行為。

5. 然而,「交通事務局」仍然通過網頁的方式,與對立利害關係人進行測試工作,進行中的測試軟件為《招標卷宗》第 90 及 91 頁中所要求的「**7.PDA 應用程式(APP)的需求**」(見司法上訴文件 8,《招標卷宗》第 90 至 91/111 頁)

6. 具體而言,「交通事務局」測試上述 PDA 應用程式的方式,是透過對立利害關係人將該應用程式交予 G Information Technology HK Limited, Macau Branch(另一有參與競技但名列第三的公司,「G」),並由 G 直接提供予「交通事務局」進行測試。

7. 《招標卷宗》第 90 及 91 頁的第 7.2 要求:「須提供介面予操作人員於接收到“**車檢中心運作管理系統**”的工作通知後,根據受檢車輛的資料,選取受檢車輛需要進行的檢驗項目。」(見司法上訴文件 8,《招標卷宗》第 90 至 91/111 頁)

8. G 除了有參與本次競技,其本身正是上條所指與本次公開招標有關的直接磋商「供應及安裝車檢中心運作管理系統」獲判給者(文件一)。

9. 「交通事務局」知悉 G 與之間就 PDA 應用程式的交接工作,惟未有阻止。

10. 換言之,「交通事務局」、對立利害關係人及 G 三方正互相配合,以執行「判給行為」。

11. 聲請人認為,即使本效力中止之聲請最終被尊敬的法官 閣下裁定理由不成立,亦不妨礙行政機關應遵守《行政訴訟法典》第 126 條確立的暫時中止的義務。

12. 這是因為,法律並不要求僅在效力中止聲請成立的的情況中,「暫時中止」之機制方會產生效力;相反,這個機制之強制力並不取決於效力中止之裁判結果,而是法律施加予所有行政機關的一個在該等程序中應遵循的義務——除非有關行政機關按《行政訴訟法典》第 126 條第 2 款的規定說明理由。

13. 正如尊敬的前終審法院法官 VIRIATO LIMA 指出:「*não parece obstar à declaração de ineficácia dos actos de execução indevida a eventual circunstância de, no processo cautelar, ser proferida decisão que, em primeira instância, não dê provimento à pretensão do requerente (...) a declaração de ineficácia pode ser requerida até ao trânsito em julgado da decisão procedimento cautelar, seja ela proferida em que sentido for. Fica assim reforçada a ideia de que o incidente se destina a preservar o efeito útil da providência, quando venha a ser decretada (...) e só deixando de ter relevo quando seja proferida decisão definitiva (...)*」(《CÓDIGO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO

CONTENCIOSO ANOTADO》, Viriato Lima e Álvaro Dantas, CFJ, 2015, p.371)

14. 作為執行「判給決定」的主責部門,「交通事務局」除不應執行「判給決定」外,亦應阻止其屬下技術員及相關利害關係人執行有關行為。

15. 可是,「交通事務局」並未如此為之,反而提供配合。

*

O senhor Chefe do Executivo da RAEM, veio a replicar com os argumentos constantes de fls. 408 a 412, tendo formulado as seguintes conclusões:

1. 聲請人指被聲請實體違反《行政訴訟法典》第 126 條所指之情況,故請求法官閣下宣告被聲請實體自獲通知保全程序之聲請起至今執行被聲請實體於 2021 年 8 月 6 日在第 163/DDAVC/2021 號建議書作出批示,將“為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備”項目判給予 B 工程有限公司(下稱“B”)的決定(下稱“被訴決定”)的所有事實上及法律上的行為均不產生效力。

2. 被聲請實體不同意聲請人之主張,故對之提出下述必要之爭執。

3. 首先,須指出,被聲請實體於 2021 年 11 月 24 日接獲中級法院有關效力之中止卷宗的通知後,便已隨即將有關文件交由相關部門跟進及處理,而交通事務局亦已於同日透過電郵明確通知被訴決定的獲判給者 B,因上述效力中止之訴,故其即時不得繼續執行與判給有關的行為,直至訴訟完成或法院通知可繼續進行為止,而 B 已於同日回覆會遵守有關要求。(見文件一及二)

4. 同時,交通事務局於 2021 年 11 月 26 日透過電郵通知該局的財政部門,暫停向 B 支付被訴決定的第一期款項(2021 年度預算預留的款項,並本應於 2021 年簽署合同後支付),該局至今未向 B 支付任何款項。(見文件三、行政卷宗附件二第 40 頁及第 43 頁背頁)

5. 而對於聲請人提起的不當執行之附隨事項(下稱“附隨事項”)第 5 至 10 條,以及第 14 和 15 條指交通事務局、B 及 G Information Technology HK Limited, Macau Branch(下稱“G”)正互相配合以執行被訴決定的內容,以及指交通事務局在知悉下未有阻止 G 與 B 就 PDA 應用程式 APP 的交接工作等均非屬事實,並闡述如下:

1) 必須先指出的是,正如附隨事項文件一所載,先前判給的“供應及安裝車檢中心運作管理系統”項目的獲判給者為 G,此項目主要要求 G 須提供一套管理及營運車輛檢驗中心的

資訊系統，目的是將車輛預約系統、檢驗人員之出勤系統、車輛資料管理系統及車輛檢驗設備的工控系統等整合，以供交通事務局有效管理車輛檢驗中心的運作(見文件四第 2 至 3 條)；而是次被訴決定指向的“為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備”項目的獲判給者為 B，此項目則主要要求 B 整體更換車輛被驗中心的車輛檢驗設備及提供一套操控車輛檢驗設備的工控系統(見行政卷宗第 45 頁背頁第 1.1 款)；亦即上述兩個項目為各自判給及兩者的標的不同，兩個項目的系統為獨立開發。

2) 而 G 及 B 均須按各自項目的承投規則規定分別各提供一個 PDA 應用程式 APP，即實際上最終將存在兩個 APP，故並不能如聲請人在附隨事項所述般將兩個 APP 混為一談。〔見行政卷宗第 67 頁和其背頁第 7 條，以及文件四第 3.2.2e)項〕

3) 雖然“供應及安裝車檢中心運作管理系統”判給項目的其中一個子系統須與“為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備”項目的新工控系統進行對接，以獲取車輛檢驗數據(見行政卷宗第 65 頁背頁第 2.2 款)，但正如本陳述第 3 點所述，因應聲請人提起的中止效力之訴，所有涉及被訴決定的工作已即時中止，因此至今 B 本應提供的新工控系統及設備連開發及安裝也未能完成，更勿論製作出相應的 APP 以與 G 的“供應及安裝車檢中心運作管理系統”對接及測試，亦根本不具條件進行附隨事項第 7 條引述的被訴決定招標卷宗承投規則附件 III.ii-3 第 7.2 款規定的續後工作，故現為免影響“供應及安裝車檢中心運作管理系統”的工作安排，該系統已先從舊工控系統中讀取數據，以便完成該系統的工作。

4) 由此可知，交通事務局與 G 現正進行測試的僅為涉及“供應及安裝車檢中心運作管理系統”的 APP，而非附隨事項第 5 條指須由 B 提供的 APP，上述測試實際上並不牽涉被訴決定及 B，故聲請人於附隨事項第 5 至 10 條以及第 14 和 15 條針對交通事務局有關指控並不成立。

5) 此外，因聲請人在其附隨事項內僅附上文件一，對於附隨事項第 5 至 10 條以及第 14 和 15 條的內容則僅提供兩名證人佐證。

6) 然而，因上述兩名證人分別為參與“供應及安裝車檢中心運作管理系統”項目及被訴決定項目的交通事務局人員，以及 G 的人員，實際上其等均清楚知道本條第 1 至 4 款所指的內容，且均能反證不存在上述附隨事項所指內容，故並未見聲請人於附隨事項內聲稱的有關內容有任何實證支持。

6. 另須指出，被聲請實體在答辯狀中指出暫緩執行被訴決定將嚴重影響有關的公共利益，而上條內容正反映暫緩執行被訴決定實際所造成的影響—現時上述兩個項目各自的 APP 及相應系統已因暫緩執行被訴決定而未能按原定計劃適時對接，此將導致原定的相關工作受到拖延及可能衍生額外費用。

7. 為此，對於聲請人在缺乏實質證據的情況下提起不當執行之附隨事項，此行為實已拖延最後裁判的作出，並將繼續拖延被訴決定的執行，持續損害公共利益。

8. 綜上所述，因被聲請實體在接獲通知後已儘快阻止有權限部門及利害關係人繼續執行被訴決定，而實際上亦不存在聲請人所指因交通事務局執行被訴決定而違反《行政訴訟法典》第 126 條有關暫時中止的規定，更勿論構成同一法典第 127 條的不當執行，故聲請人所提出的有關請求並不成立。

*

Engenharia A Sociedade Unipessoal Lda. (A 工程一人有限公司),
com os sinais identificativos nos autos, ofereceu a resposta constante de fls. 431 a 438, tendo formulado as seguintes conclusões:

1. 被聲請人在其陳述中第 5 點指「交通事務局」、對立利害關係人和 G 互相配合以執行「判給行為」，以及「交通事務局」知悉 G 與對立利害關係人之間就 PDA 應用程式的交接工作但未有阻止並不屬實。

2. 作為理據，被聲請人主要辯稱：

(1) 「供應及安裝車檢中心運作管理系統」及「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」兩個項目的標的不同，兩個項目的系統為獨立開發；(陳述第 5.1)點

(2) 兩個項目的獲判給者(即 G 及對立利害關係人)須分別各提供一個 PDA 應用程式 APP，即實際上將最終存在兩個 APP；(陳述第 5.2)點

(3) 「供應及安裝車檢中心運作管理系統」判給項目的其中一個子系統須與「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」的新工控系統進行對接，而對立利害關係人因本效力中止之程序而未完成新工控系統的設備開發連安裝，更勿論製作出相應的 APPS 與 G 的「供應及安裝車檢中心運作管理系統」進行對接及測試；(陳述第 5.3)點前半部分

(4) G 現僅從舊的工控系統中讀取數據，以便完成該系統的工作；(陳述第 5.3)點後半

部分)

(5) 「交通事務局」與 G 現正進行的測試僅涉及「供應及安裝車檢中心運作管理系統」的 APP。(陳述第 5.4)點)

3. 為方便閱讀，聲請人將由 G 獲判給的「供應及安裝車檢中心運作管理系統」稱為「車檢系統」，並將對立利害關係人獲判給的「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」當中須與 G 對接的部分稱為「工控系統」(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 87 至 92/111 頁)

4. 針對陳述第 5.1)點，聲請人同意該兩個項目之判給標的不同，但該項目的系統並不能獨立開發。

5. 事實上，「車檢系統」與「工控系統」兩個系統在需求分析、設計、開發、測試、調校及運作等各方面，均必須不斷互相討論及實施不同階段的對接、整合及交換資料，以符合「車檢系統」的要求。

6. 作為列舉說明，「工控系統」的《招標卷宗》以下各點，均詳細描述了「車檢系統」與「工控系統」之間的對接整合及交換資料，由需求分析至運作互為相互依賴的關係：

- (1) 技術條款第 1.8.8(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 49/111 頁)
- (2) 附件 III.ii-3 第 1.3(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 87/111 頁)
- (3) 附件 III.ii-3 第 2.2(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 87/111 頁)
- (4) 附件 III.ii-3 第 4(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 88/111 頁)
- (5) 附件 III.ii-3 第 7.2(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 90 至 91/111 頁)
- (6) 附件 III.ii-3 第 8.3(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 92/111 頁)
- (7) 附件 III.ii-4 第 5.1(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 93 至 94/111 頁)

7. 與之相對，「車檢系統」的《招標卷宗》中以下各點，均詳細描述了「車檢系統」與「工控系統」之間的對接整合及交換資料，由需求分析至運作互為相互依賴的關係：

- (1) II.ii 技術條款第 2³ (見被聲請人陳述文件四，第 15 至 16 頁)
- (2) II.ii 技術條款第 3.2.6(見被聲請人陳述文件四，第 22 頁)

³ 「車檢系統」招標卷宗 II.ii 技術條款第 2「標的」內提述的「驗車線、檢測線」即對應「工控系統」，見「工控系統」的《招標卷宗》附件 III.ii-3「工控系統」基本要求第 1.1(見司法上訴文件 8，招標卷宗第 87/111 頁)

8. 「工控系統」的《招標卷宗》第 88 及 89 頁中的「4.與“車檢系統”對接的需求」進一步要求具體需要交換的數據及資料的內容及格式，應在進行需求分析時與對端系統的負責人(包括 G)洽商，獲判給者(即對立利害關係人)須負責有關統籌的工作。

9. 由此可見，「車檢系統」及「工控系統」兩個系統在需求分析期間，都需要確認具體需要更換的數據及資料的內容及格式，在軟件開發期間亦會有大量測試及修改，這兩個系統並不是如被聲請人所指兩個項目的系統為獨立開發。

10. 簡言之，兩個系統並非如被聲請人所指，僅在完成設備安裝、開發以及 APP 的製作之後，才有條件(及需要)進行對接測試；而是在彼等的需求分析、設計和開發的初步階段，已經需要不斷進行接口、功能及數據方面的測試和對接。

11. 針對陳述第 5.2)點，聲請人同意針對兩個系統實際上將最終存在兩個 APP，惟此並不能排除兩個 APP 相互的依賴關係。聲請人在此重申以上第 4 至 10 點的內容，有關內容在此視為完全轉錄。

12. 針對陳述第 5.3)點前半部分，有關內容並不屬實。

13. 事實上，「車檢系統」的 4 個子系統，即機動車輛排隊系統(S1)、機動車輛綜合檢測線系統(S2)、廣播系統(S3)及機動車輛遠端審驗監管平臺(S4)(見被聲請人之陳述文件四第 16 頁)，均須要與「工控系統」進行數據對接及整合，而不是如被聲請人所指僅一個子系統須與「工控系統」進行對接。

14. 具體而言，「車檢系統」中的機動車輛排隊系統(S1)，需要「工控系統」提供驗車員的工作狀態。(見被訴實體之陳述文件四第 18 頁，「供應及安裝車檢中心運作管理系統」承投規則 3.2.1 具體功能的 d)項)

15. 「車檢系統」中的機動車輛綜合檢測線系統(S2)，需要「工控系統」提供檢測線的工作狀態。(見被訴實體之陳述文件四第 19 頁，「供應及安裝車檢中心運作管理系統」承投規則 3.2.2)

16. 「車檢系統」中的廣播系統(S3)，需要「工控系統」提供受檢車輛的實時位置。(見被訴實體之陳述文件四第 20 頁，「供應及安裝車檢中心運作管理系統」承投規則 3.2.3)

17. 「車檢系統」中的機動車輛遠端審驗監管平台(S4)，需要「工控系統」提供檢測數據及結果。(見被訴實體之陳述文件四第 21 頁，「供應及安裝車檢中心運作管理系統」承投規

則第 20 頁 3.2.4)

18. 由此可見，以上 4 個「車檢系統」的子系統，均需要從「工控系統」讀取數據。

19. 雖然，被聲請人在陳述第 5.3)點後半部分辨稱 G 現測試階段僅從舊工控系統中讀取數據，惟該說法在事實及技術層面上均無法成立，茲因舊(現用)工控系統與舊(現用)檢測業務系統之連接接口協議及資料交換格式，與「交通事務局」在新「工控系統」中與其他系統連接之接口協議及資料交換格式是技術上互不兼容的。

20. 舊(現用)工控系統與舊(現用)檢測業務系統之間之接用是以 SOAP WebService 介面方式實現接口並以 XML 格式作數據交換(見本答覆文件⁴)，而新的「工控系統」對其他系統接口將「必須採用 RESTful-JSON」。 (見司法上訴文件 8，招標卷宗第 89/111，附件 III.ii-3.4.3)

21. 「SOAP WebService」及「RESTful-JSON」是兩種互不兼容之接口協議及資料交換格式。(見本答覆文件 2)

22. 除非「交通事務局」異常地要求 G 分別製作針對舊(現用)工控系統所使用之「SOAP WebService」接口以及對立利害關係人「工控系統」將被要求使用之「RESTful-JSON」接口，否則，G 現階段僅從舊工控系統中讀取數據之說難以成立。

23. 再者，上指異常的接口要求從技術角度沒有實際用途。

24. 是故，被聲請人在陳述第 5.4)點的講法亦不能成立。基於被聲請人已於陳述第 5.3)點後半部分強調「故現為免影響“供應及安裝車檢中心運作管理系統”的工作安排，該系統已先從舊工控系統中讀取數據，以便完成該系統的工作。」，前文中反映 G 的「車檢系統」有在進行「車檢系統」的測試，而該測試必然要涉及「工控系統」的測試，方能產生為免影響 G 的「車檢系統」的工作安排的效果。

25. 從通俗的角度來說，以實驗室檢測的工作流程作比喻，G 的「車檢系統」可被理解為一個管理分配檢測服務到各儀器及統籌檢測結果的系統，「工控系統」可被理解為實驗室內進行生物檢測之儀器。若果要測試管理檢測結果的系統，就必須獲取由實驗室儀器產生的檢測結果，而不同儀器自有不同的輸入和輸出接口以及不同的控制指令，那麼，儀器方有數據輸出至

⁴ 該文件為聲請人的利益共同體「C 電子用品」於 2014 年競投「為交通事務局供應及安裝車輛檢驗設備及資訊監控系統」(公開招標編號：001/DDAVC/2014)時遞交的投標書當中的部分內容，而「C 電子用品」於該公開招標中獲判給(見效力中止聲請書文件六)。

管理檢測結果的系統讓其去存儲及處理，兩者運作有必然數據互相輸入與輸出之關係，故此，「交通事務局」僅測試「車檢系統」之說是不切實際亦不可行的。

26. 「交通事務局」作為執行及監督兩個判給項目的實體，清楚知悉兩個系統技術層面的相互依賴性。

27. 惟「交通事務局」卻以兩個系統涉及不同的 APP 作為理由，容許 G 與對立利害關係人相互進行 PDA 應用程式的交接工作，實際上就是與對立利害關係人及 G 三方互相配合，以執行「判給行為」。

28. 事實上，基於兩個系統的高度相互依賴性，在聲請人的利益共同體「C 電子用品」於 2015 年獲判給的「為交通事務局供應及安裝車輛檢驗設備及資訊監控系統」（公開招標編號：001/DDAVC/2014)的項目中，同時包含了上述「車檢系統」⁵與「工控系統」⁶(見效力中止聲請書文件六及本答覆文件 3 第 79 至 87 及 89 頁)。

29. 惟於 2021 年，基於不為公眾所知的原因，「交通事務局」決定將該兩個系統分拆為兩個不同的項目，即「供應及安裝車檢中心運作管理系統」(車檢系統)及本效力中止所涉及的「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」(工控系統)，並以直接磋商形式將前一項目判給了 G。

30. 倘「車檢系統」可以單純透過與現存的工控系統當中讀取數據而完成測試，則根本沒有必要就新的工控系統開展招標工作。

31. 另一方面，由於「判給行為」涉及的「工控系統」與現存工控系統在設計、接口、功能、規格等各方面均存在差異，G 的「車檢系統」與現存工控系統進行對接測試，對於與

⁵ 從功能角度分析，第 001/DDAVC/2014 號招標案卷「機動車輛檢測資訊監控系統」當中的 V2、V3、V4、V6(本答覆文件 3 第 89 頁)，其所具備的功能分別對應「車檢系統」當中的 S1、S2、S3、S4(見被聲請人陳述文件四第 16 頁)

⁶ 本答覆文件 3(公開招標編號：001/DDAVC/2014)第 79 至 87 及 89 頁當中提及的「驗車線控制系統及電腦軟件」即為「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」的「工控系統」，詳見本答覆文件 3 的以下頁數之內容：

- 第 80 頁 k)項；
- 第 82 頁 l)項；
- 第 83 頁 h)項；
- 第 85 頁 l)項；
- 第 86 及 87 頁 i)項。

對立利害關係人的合同中需供應的「工控系統」並不同。

32. 故此，將來 G 務必與對立利害關係人的「工控系統」重新進行測試，這種重覆而沒有效果，更對效率沒有幫助的測試工作，在實務工作中前所未聞。

33. 由此進一步說明了 G 並不可能獨立就其「車檢系統」完成測試，亦無法單純透過與現存的「工控系統」當中讀取數據而完成測試。

34. 綜上所述，由於被聲請人出現了違反《行政訴訟法典》第 126 條所指之情況，故請求尊敬的中級法院法官 閣下宣告被聲請人自獲通知保全程序之聲請起至今執行「判給行為」的所有事實上及法律上的行為均不產生任何效力。

*

O Digno. Magistrado do MP oferece o seu douto parecer de fls. 391 a 393, pugnando pelo indeferimento do pedido, por entender que não foram alegados factos bastantes para demonstrar que a Entidade requerida executou indevidamente o acto ora posto em crise.

* * *

II - PRESSUPOSTOS PROCESSUAIS

Este Tribunal é o competente em razão da nacionalidade, matéria e hierarquia.

O processo é o próprio e não há nulidades.

As partes gozam de personalidade e capacidade judiciária e são dotadas de legitimidade *“ad causam”*.

Não há excepções ou questões prévias que obstem ao conhecimento do mérito da causa.

* * *

III - FACTOS

São os seguintes factos considerados assentes com interesse para a decisão do pedido, conforme os elementos juntos no processo:

- Foi aberto o concurso para a substituição dos equipamentos de inspecções de veículos para os dois centros de inspecções de veículos da Direcção dos Serviços para os assuntos de Tráfego;
- Feitas as avaliações das propostas das concorrentes, foi elaborado o relatório final com o seguinte teor:

事由：為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備公開招標——判給建議

Assunto: Proposta de adjudicação da prestação de serviço para "Substituição dos equipamentos de inspecções de veículos para os dois Centros de Inspeções de Veículos da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego"

建議書

編號：163/DDAVC/2021

日期：22/07/2021

林局長：

1. 根據運輸工務司司長於 2021 年 3 月 5 日在本局第 044/DDAVC/2021 號建議書之批示(見附件一)，批准就「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」進行公開招標。
2. 另根據運輸工務司司長於 2021 年 3 月 29 日在本局第 095/DDAVC/2021 號建議書之批示(見附件二)，核准有關招標卷宗、開標及評標委員會。
3. 上述公開招標公告已刊登於 2021 年 4 月 14 日第 15 期《澳門特別行政區公報》第二組(見附件三)、一份中文報章及一份葡文報章內。
4. 在招標卷宗請求解釋及解答疑問的時段內，共有 4 間公司對招標卷宗的內容提出

疑問。本局透過第 121/DDAVC/2021 號建議書(見附件四)，對所提出的疑問作出解答，有關解答公告已刊登於 2021 年 5 月 12 日第 19 期《澳門特別行政區公報》第二組(見附件五)、一份中文報章及一份葡文報章內。

5. 上述公開招標於 2021 年 6 月 1 日進行開標會議。根據開標委員會的開標會議記錄(見附件六)，共有 9 間公司提交投標書(見附件七)，開標結果如下：

序號	投標公司名稱	總金額(MOP)	工作期 (天)	開標結果
1	G INFORMATION TECHNOLOGY HK LIMITED MACAU BRANCH	\$23,990,866.00	263	被接納
2	H 科技實業有限公司	\$22,747,989.00	250	被接納
3	I 汽車零件及服務有限公司	-	-	不被接納 (a)
4	J 汽車維修中心	\$15,988,220.00	150	被接納
5	K 控股有限公司	\$23,500,000.00	290	被接納
6	B 工程有限公司	\$22,100,000.00	198	被接納
7	L 資訊科技(澳門)有限公司	\$21,800,000.00	220	被接納
8	M 護衛系統有限公司	\$23,909,470.00	249	被接納
9	A 工程一人有限公司	\$24,241,000.00	284	被接納

註：(a)欠缺招標方案第 12.3 款規定之單價表及第 12.5 款規定之投標者的經驗及人員資歷文件，故根據招標方案第 16.1.4 項標書不被接納。

6. 評標委員會於 2021 年 5 月 26 日進行開標前評標會議，並於 6 月 3 日至 23 日期間進行共四次開標後評標會議。

6.1 根據評標委員會的評標總結報告(見附件八)，在評審標書過程中，經計算 8 間被接納的投標公司的單價表後，1 號投標者(G INFORMATION TECHNOLOGY HK LIMITED MACAU BRANCH)、4 號投標者(J 汽車維修中心)、6 號投標者(**B 工程有限公司**)及 9 號投標者(**A 工程一人有限公司**)的單價表與價格標書之總價金不符，根據招標方案第 8.8 款之規定，以上述公司的單價所換算的總金額進行評分，故上述 4 間公司的實際總金額如下：

序號	投標公司名稱	總金額(MOP)
----	--------	----------

1 號	G INFORMATION TECHNOLOGY HK LIMITED MACAU BRANCH	\$23,366,210.00
4 號	J 汽車維修中心	\$15,987,220.00
6 號	B 工程有限公司	\$22,106,400.00
9 號	A 工程一人有限公司	\$24,403,000.00

6.2 而評標委員會得出各公司的最終評分結果如下：

排名	投標公司名稱	總得分
1	B 工程有限公司	69.06
2	H 科技實業有限公司	65.30
3	G INFORMATION TECHNOLOGY HK LIMITED MACAU BRANCH	64.94
4	A 工程一人有限公司	60.10
5	J 汽車維修中心	59.47
6	M 護衛系統有限公司	51.92
7	K 控股有限公司	47.16
8	L 資訊科技(澳門)有限公司	45.06

7. 判給建議：

7.1 根據評標委員會的評分結果，「**B 工程有限公司**」的總得分為 69.06，為各投標者中最高。

7.2 「**B 工程有限公司**」投標書的項目實際總金額為澳門元貳仟貳佰壹拾萬零陸仟肆佰圓正(MOP\$22,106,400.00)，符合本項目的預算費用；工作期為 198 天，亦符合本項目所要求的工作期。

7.3 因此，建議將「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」公開招標判給予「**B 工程有限公司**」，總價金為澳門元貳仟貳佰壹拾萬零陸仟肆佰圓正(MOP\$22,106,400.00)，工作期為 198 天。

8. 確定擔保之安排：

根據招標方案第 21 條及承投規則一般條款第 11 條的規定，獲判給者須以現金存款、銀行擔保或保險擔保的方式，提交相等於判給總價金的 5%(百分之五)作為確定擔保，即澳門元壹佰壹拾萬零伍仟叁佰貳拾圓正(MOP\$1,105,320.00)，建議由本局行政及財政處協助處理確定擔保

之相關事宜。

9. 項目費用之支付：

9.1 根據第 15/2017 號法律第三十五條第一款的規定，如負擔跨越一個財政年度，又或負擔的年度與支付負擔的年度不同，有關負擔須事先由行政長官經聽取財政局意見後核准，而該跨年度負擔的明細清單由財政局負責定期在《公報》內公佈。上述判給總金額為澳門元貳仟貳佰壹拾萬零陸仟肆佰圓正(MOP\$22,106,400.00)，建議按財政年度由本局運作預算的相關經濟分類予以承擔，有關的分段支付如下：

支付期數	支付時期	支付比例	相應金額(MOP)	預計支付年份
第一期	於簽署合同後支付	20%	\$4,421,280.00	2021 年
第二期	於供應及置換工作完成並得到判給實體確認“臨時接收筆錄”後支付	50%	\$11,053,200.00	2022 年
第三期	於保用期開始的一年後支付	16%	\$3,537,024.00	2023 年
第四期	於保用期結束並得到判給實體確認“確定接收筆錄”後支付	14%	\$3,094,896.00	2024 年

9.2 倘於 2021 年至 2023 年財政年度所訂金額若計得結餘，可轉移至下一財政年度，但不得增加支付該項目的總判給金額。

10. 法律依據：

上述項目之採購安排是根據第 5/2021 號法律第四條及開展本招標程序時適用的十二月十五日第 122/84/M 號法令《有關工程、取財貨及勞務之開支制度》以下條文所作出：

10.1 第七條第一款 b)項規定，招標將屬必要的，當增添財產及服務的金額超過澳門幣七十五萬元；

10.2 第十二條第一款 b)項規定，因財產或服務的增添金額超過澳門幣五十萬元或交收或進行期限超過六個月，須簽署合約。

11. 合同擬本：

根據七月六日第 63/85/M 號法令第三十九條規定，已將相關的合同擬本給予投標書獲選中之投標者「**B 工程有限公司**」表明意見，並已獲其同意(見附件九)，待有關判給建議獲行政長官批准後，本局將上呈合同擬本予運輸工務司司長核准。

12. 第 79/CE/2021 號行政長官批示第二款第(二)項之規定，不適用於本建議書，理

由如下：

本建議書為判給階段之建議書，已有確實的負擔數額，且已包含是次項目的整體工作費用。

13. 倘上級同意，則建議呈請行政長官 閣下予以審批：

建議將「為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備」公開招標判給予「B 工程有限公司」，總價金為澳門元貳仟貳佰壹拾萬零陸仟肆佰圓正(MOP\$22,106,400.00)，工作期為 198 天。

以上建議妥否，謹呈
上級卓裁。

車輛及駕駛員事務廳廳長

高級技術員

附件一：交通事務局第 044/DDAVC/2021 號建議書

附件二：交通事務局第 095/DDAVC/2021 號建議書

附件三：招標公告

附件四：交通事務局第 121/DDAVC/2021 號建議書

附件五：解答公告

附件六：開標委員會開標會議記錄

附件七：9 間公司提交之投標書

附件八：評標委員會評標總結報告

附件九：a)致「B 工程有限公司」之公函(就合同擬本表明意見)

b)「B 工程有限公司」就合同擬本之回覆

-Tal proposta foi aceite pela Entidade Recorrida e foi feita a adjudicação mediante o despacho datado de 6/08/2021.

* * *

IV – FUNDAMENTOS

Sendo certo que foi levantado um incidente neste processo, que, em A, deveria ser decidido pelo relator nos termos do artigo 15º/1-h) do CPAC, mas como o Colectivo vai apreciar o pedido de suspensão da eficácia nestes autos, em nome do A da economia processual e ao abrigo do disposto no artigo 15º/1-b) do CPAC, este incidente será conjuntamente apreciado pelo Colectivo neste acórdão.

*

Comecemos pelo pedido da suspensão da eficácia do acto em causa.

A propósito das questões suscitadas pelo Recorrente, o Digno. Magistrado do MP junto deste TSI teceu as seguintes dought considerações:

“(…)

Nos termos previstos no n.º 2 do artigo 129.º do Código de Processo Administrativo Contencioso (CPAC), o Ministério Público vem emitir o seu parecer nos termos seguintes:

1.

Engenharia A Sociedade Unipessoal, Lda., sociedade comercial melhor identificada nos autos, veio instaurar o presente procedimento cautelar de suspensão de eficácia do acto praticado pelo **Chefe do Executivo** que adjudicou à Companhia de Construção e Engenharia B Limitada, o projecto de substituição dos equipamentos de inspecções de veículos para os dois centros de inspecções de veículos da Direcção dos Serviços para os assuntos de Tráfego.

A Entidade Requerida, devidamente citada, apresentou contestação.

Do mesmo modo, a Contra-interessada, **Companhia de Construção e Engenharia B Limitada**, melhor identificada nos autos, também contestou.

2.

2.1.

Decorre do disposto no artigo 121.º, n.º 1 do CPAC, que a suspensão de eficácia dos actos administrativos que tenham conteúdo positivo ou que, tendo conteúdo negativo, apresentem uma vertente positiva é concedida quando se verificarem os seguintes requisitos:

- (i) a execução do acto causar previsivelmente prejuízo de difícil reparação para o requerente ou para os interesses que este defenda ou venha a defender no recurso contencioso;
- (ii) a suspensão não determine grave lesão do interesse público concretamente produzido pelo acto;
- (iii) do processo não resultem fortes indícios de ilegalidade do recurso.

Estes requisitos do decretamento da providência cautelar da suspensão de eficácia são de verificação cumulativa bastando a não verificação de um desses para que tal decretamento resulte inviável, sem prejuízo, no entanto, do disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do citado artigo 121.º do CPAC (assim, entre outros, o Ac. do Tribunal de Última Instância de 4.10.2019, processo n.º 90/2019).

2.2.

(i)

(...)

(ii)

Decisivo, para nós, é que, no caso, não se mostra preenchido o requisito do decretamento da suspensão de eficácia que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 121.º do CPAC.

Na verdade, como referiu o Tribunal de Última Instância (TUI) na sua decisão de 14.11.2009, tirada no processo n.º 33/2009, «não se pode paralisar a actividade da Administração se o requerente não alegar e provar sumariamente que a execução do acto lhe causa prejuízo de difícil reparação».

Sobre o que deve entender-se por prejuízo de difícil reparação, o Tribunal de Última Instância teve oportunidade de definir na referida decisão que: «mesmo que o interessado sofra danos com a execução de um acto administrativo, se lograr obter a anulação do acto no respectivo

processo, pode, em execução de sentença, ser indemnizado dos prejuízos sofridos. E se esta via não for suficiente pode, ainda, intentar acção de indemnização para ressarcimento dos prejuízos. Por isso, só se os prejuízos forem de difícil reparação, isto é, que não possam ser satisfeitos com a utilização dos falados meios processuais, é que a lei admite a suspensão da eficácia do acto».

Da simples leitura do requerimento inicial resulta evidente que a Requerente não alega e muito menos prova que da execução do acto resulte para si qualquer prejuízo relevante.

Com efeito, todos os prejuízos alegados terão sido sofridos pela proprietária do estabelecimento comercial «Artigos Electrónicos C», E e não pela Requerente que, enquanto sociedade comercial, tem, como é sabido, personalidade jurídica própria, distinta da do seu sócio e bem assim da do cônjuge do seu sócio.

Ora, como o Tribunal de Última Instância já teve oportunidade de decidir no seu acórdão de 8.11.2011, tirado no processo n.º 56/2011, «o requerente da suspensão de eficácia não pode vir defender os interesses de um terceiro, atento o disposto no artigo 33.º do Código de Processo Administrativo Contencioso (CPAC), pelo que tais prejuízos não relevam como integradores do requisito da alínea a) do n.º 1 do artigo 121.º do mesmo Código».

Assim, sem necessidade de maiores considerandos, parece-nos que a inverificação do apontado requisito de que depende o decretamento da providência da suspensão de eficácia deve conduzir ao respectivo indeferimento.

3.

Pelo exposto, salvo melhor opinião, parece ao Ministério Público que deve ser indeferido o pedido de suspensão de eficácia.”

*

Concordando integralmente com a fundamentação constante do Douto Parecer do Ilustre Magistrado do Ministério Público supra reproduzido ao qual integralmente aderimos sem reservas, sufragando a solução nele proposta, entendemos que não estão reunidos os pressupostos legalmente exigidos (artigo

121º/1-a) do CPAC) para decretar a suspensão da eficácia do acto em causa e como tal é de julgar improcedente o pedido formulado pela Requerente.

*

Relativamente ao incidente:

Ora, devidamente analisados os argumentos invocados pela Requerente e os contra-argumentos da Entidade Recorrida, não nos parece que estamos perante uma situação do artigo 126º/1 do CPAC, já que os argumentos da Entidade Recorrida são bastante esclarecedores:

“(…)

3. 首先，須指出，被聲請實體於 2021 年 11 月 24 日接獲中級法院有關效力之中止卷宗的通知後，便已隨即將有關文件交由相關部門跟進及處理，而交通事務局亦已於同日透過電郵明確通知被訴決定的獲判給者 B，因上述效力中止之訴，故其即時不得繼續執行與判給有關的行為，直至訴訟完成或法院通知可繼續進行為止，而 B 已於同日回覆會遵守有關要求。(見文件一及二)

4. 同時，交通事務局於 2021 年 11 月 26 日透過電郵通知該局的財政部門，暫停向 B 支付被訴決定的第一期款項(2021 年度預算預留的款項，並本應於 2021 年簽署合同後支付)，該局至今未向 B 支付任何款項。(見文件三、行政卷宗附件二第 40 頁及第 43 頁背頁)

5. 而對於聲請人提起的不當執行之附隨事項(下稱“附隨事項”)第 5 至 10 條，以及第 14 和 15 條指交通事務局、B 及 G Information Technology HK Limited, Macau Branch(下稱“G”)正互相配合以執行被訴決定的內容，以及指交通事務局在知悉下未有阻止 G 與 B 就 PDA 應用程式 APP 的交接工作等均非屬事實，並闡述如下：

1) 必須先指出的是，正如附隨事項文件一所載，先前判給的“供應及安裝車檢中心運作管理系統”項目的獲判給者為 G，此項目主要要求 G 須提供一套管理及營運車輛檢驗中心的資訊系統，目的是將車輛預約系統、檢驗人員之出勤系統、車輛資料管理系統及車輛檢驗設備的工控系統等整合，以供交通事務局有效管理車輛檢驗中心的運作(見文件四第 2 至 3 條)；而是次被訴決定指向的“為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備”項目的獲判給者為 B，

此項目則主要要求 B 整體更換車輛被驗中心的車輛檢驗設備及提供一套操控車輛檢驗設備的工控系統(見行政卷宗第 45 頁背頁第 1.1 款); 亦即上述兩個項目為各自判給及兩者的標的不同, 兩個項目的系統為獨立開發。

2) 而 G 及 B 均須按各自項目的承投規則規定分別各提供一個 PDA 應用程式 APP, 即實際上最終將存在兩個 APP, 故並不能如聲請人在附隨事項所述般將兩個 APP 混為一談。〔見行政卷宗第 67 頁和其背頁第 7 條, 以及文件四第 3.2.2e)項〕

3) 雖然“供應及安裝車檢中心運作管理系統”判給項目的其中一個子系統須與“為交通事務局兩個車輛檢驗中心整體更換車輛檢驗設備”項目的新工控系統進行對接, 以獲取車輛檢驗數據(見行政卷宗第 65 頁背頁第 2.2 款), 但正如本陳述第 3 點所述, 因應聲請人提起的中止效力之訴, 所有涉及被訴決定的工作已即時中止, 因此至今 B 本應提供的新工控系統及設備連開發及安裝也未能完成, 更勿論製作出相應的 APP 以與 G 的“供應及安裝車檢中心運作管理系統”對接及測試, 亦根本不具條件進行附隨事項第 7 條引述的被訴決定招標卷宗承投規則附件 III.ii-3 第 7.2 款規定的續後工作; 故現為免影響“供應及安裝車檢中心運作管理系統”的工作安排, 該系統已先從舊工控系統中讀取數據, 以便完成該系統的工作。

4) 由此可知, 交通事務局與 G 現正進行測試的僅為涉及“供應及安裝車檢中心運作管理系統”的 APP, 而非附隨事項第 5 條指須由 B 提供的 APP, 上述測試實際上並不牽涉被訴決定及 B, 故聲請人於附隨事項第 5 至 10 條以及第 14 和 15 條針對交通事務局的有關指控並不成立。

(...)”.

Aliás, a própria Requerente aceitou a maior parte das explicações da Entidade Requerida, só que insistiu que as acções realizadas se traduzem na execução (antecipada e inadequada) do acto recorrido, mas não é esta leitura que fazemos, tais testes não são actos principais da execução da decisão adjudicatória, mas sim actos preparatórios com vista a recolher dados idóneos e adequados, e, a prática de tais actos pode ser isolada e independentemente da decisão

adjudicatória em causa.

Mais, com a decisão, agora proferida, negatória do pedido de suspensão da eficácia do acto em causa, tornar-se-á “inútil” esse incidente em apreço.

Nestes termos, não há violação do artigo 126º/1 do CPAC, e como tal **é de julgar improcedente o pedido em causa.**

*

Relativamente à questão da litigância de má fé, é do entendimento uniforme que a lide temerária ocorre, quando se actua com culpa grave ou erro grosseiro. É dolosa quando a violação é intencional ou consciente. Mas será sempre de exigir que a prova de tal culpa ou do dolo seja clara e indiscutível. Ou seja, o incumprimento gravemente culposos ou doloso dos deveres de cooperação e das regras de boa-fé é sancionado civilmente através do instituto da litigância de má-fé previsto no artigo 385º do CPC, *ex vi* do artigo 1º do CPAC.

Nesta óptica, as partes têm o dever de não alterar a verdade dos factos ou de não omitir factos relevantes para a decisão da causa. Se intencionalmente, ou por falta da diligência exigível a qualquer litigante, a parte violar qualquer desses deveres, a sua conduta fá-lo incorrer em multa e indemnização à parte contrária ao abrigo do disposto no artigo 385º do CPC.

No caso dos autos, não encontramos factos concretos que permitem sustentar uma conclusão da litigância de má fé, quer no que se refere aos comportamentos da Requerente, quer aos da Entidade Requerida, o que temos são as afirmações abstractas das partes e considerações subjectivas que cada uma das partes produz em função do interesse que pretende acautelar, não há elementos que apontem para uma actuação dolosa ou negligente das partes.

Improcedem assim os pedidos de ambas as partes.

* * *

V - DECISÃO

Em face de todo o que fica exposto e justificado, os juízes do TSI **acordam em:**

1) – **Indeferir o pedido da suspensão de eficácia** do despacho de adjudicação do concurso acima identificado, por não se não verificar o requisito do artigo 121º/1-a) do CPAC.

*

2) – **Julgar improcedente o incidente** levantado pela Requerente e também improcedentes os pedidos da condenação de litigância de má fé (formulados pela mesma e pela Entidade Requerida).

*

Custas pela Requerente com taxa de justiça que se fixam em 5 UCs.

*

Notifique.

*

RAEM, aos 17 de Fevereiro de 2022.

Fong Man Chong

Ho Wai Neng

Tong Hio Fong

Mai Man Ieng