

Processo n.º 409/2023

(Autos de recurso de decisões jurisdicionais do TA)

Relator: Fong Man Chong

Data : 16 de Novembro de 2023

Assuntos:

- Falta de pressupostos de facto

SUMÁRIO:

I – Estipulando o n.º 2 do artigo 21.º da Lei do Trânsito Rodoviário: “o condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto”, o fim desta norma é evitar o risco de embate lateral que possa resultar de uma excessiva proximidade entre veículos que circulam na mesma faixa de rodagem, seja no mesmo sentido, seja em sentidos opostos.

II – Face aos termos legalmente prescritos, é indispensável que se tivesse provado que ambos os veículos seguiam paralelamente um ao outro, só assim se faz sentido dizer-se que a Recorrente não guardou a distância lateral de segurança relativamente ao veículo embatido, isto, no entanto, não ficou provado. O que se provou foi exactamente o contrário, ou seja, foi que o veículo MZ se encontrava à frente do veículo MK conduzido pela Recorrente.

III – Tal como afirmou o Tribunal recorrido: “由於本案碰撞事故的發生與駕駛者是否違反《道路交通法》第 21 條第 2 款所要求的義務兩者間並無關係，而行政當局再無查明其他事實可以該一條文歸責司法上訴人的行為，故應認定被上訴行為適用法律錯誤。”

O Relator,

Fong Man Chong

Processo n.º 409/2023

(Autos de recurso de decisões jurisdicionais do TA)

Data : 16 de Novembro de 2023

Recorrente : **Chefe substituto do Departamento de Trânsito do
Corpo de Polícia de Segurança Pública (治安警察局
交通廳代廳長)**

Recorrida : **A**

*

ACORDAM OS JUÍZES NO TRIBUNAL DE SEGUNDA INSTÂNCIA DA RAEM:

I - RELATÓRIO

**Chefe substituto do Departamento de Trânsito do Corpo de
Polícia de Segurança Pública (治安警察局交通廳代廳長)**, devidamente
identificada nos autos, não se conformando com a sentença proferida pelo
Tribunal Administrativo, datada de 20/02/2023, veio, *em 09/03/2023*, recorrer
jurisdicionalmente para este TSI com os fundamentos constantes de fls. 45 a 54,
tendo formulado as seguintes conclusões:

1. 司法上訴人認為被訴行為存在《行政程序法典》中的欠缺理由說明的瑕疵及妨礙
行使資訊權，並未被法院接納，被訴實體對此表示認同；

2. 在本案中，司法上訴人駕駛輕型汽車 MK-XX-X6 與另一輛輕型汽車 MZ-XX-X6
分別沿柯維納馬路往運動場圓形地方向的右側及左側車道行駛，隨後兩車同時駛出至運動場圓形
地的右側及左側車道行駛，期間，因運動場圓形地 13 號對開左側車道左方有違法停泊車輛，輕

型汽車 MZ-XX-X6 駛至該位置時靠向右方，其右側車身越過至右側車道，隨後駛至運動場圓形地 35 號對開時返回左側車道並繼續沿左側車道行駛，而輕型汽車 MK-XX-X6 一直沿右側車道行駛，當兩車駛經運動場圓形地與基馬拉斯大馬路交匯處後，輕型汽車 MK-XX-X6 位於輕型汽車 MZ-XX-X6 右後方，輕型汽車 MZ-XX-X6 繼續沿左側車道往運動場道方向行駛，輕型汽車 MK-XX-X6 在駛至運動場圓形地與奧林匹克大馬路交匯處時，其從右側車道越過至左側車道，輕型汽車 MK-XX-X6 白色左側前端車身撞及輕型汽車 MZ-XX-X6 右側後端車身，隨後，輕型汽車 MK-XX-X6 繼續越過左側車道往奧林匹克大馬路方向駛去

3. 就上述事實，被訴實體認定司法上訴人駕駛輕型汽車 MK-XX-X6 時沒有與其左方同向行駛的輕型汽車 MZ-XX-X6 保持側面距離，並導致意外發生；被訴實體指控司法上訴人違反第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定，並根據同條第 3 款規定向司法上訴人作出行政處罰(即本案中的被訴行為)；

4. 然而，原審法院認為上述處罰決定適用法律錯誤，原審法官在判決中認為：

然而，我們卻無法不認同司法上訴人的主張——其行為並無觸犯涉案的《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定。不難看出，設立該條文旨在規避在同一車行道行駛的同向或對向行車之車輛因過於靠近，發生兩車側面碰撞的風險。但如我們所見，卷宗並未有任何證據顯示在涉案圓形地內側車道行駛的 MK-XX-X6 輕型汽車與外側車道的 MZ-XX-X6 輕型汽車未保持足夠的側面距離。雖然最終發生碰撞事故，但顯然並非是兩車側面距離不足所導致，而是應歸咎於司法上訴人的車輛向左轉換車道的操作。也就是說，我們不能簡單從發生碰撞的結果便輕率斷定涉案人士已然違反保持安全的側面距離之義務。不應忘記，將損害性結果歸咎於某特定違法行為，且建立客觀歸責 (*imputação objectiva*) 的前提之一是：損害結果的實際產生須符合用以定罰之規範的固有預期，或者說，有關結果應恰恰是立法者在制定行為規範時所冀望避免的 (*o resultado correspondente ao fim de protecção da norma de cuidado*) (見 Jorge de Figueiredo Dias, *Direito Penal, Parte Geral, Tomo I*, pp. 339 a 340)。而現在將有關條文適用於本案所涉的情況將偏離該條文的保障目的。所以，由於本案碰撞事故的發生與駕駛者是否違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款所要求的義務兩者間並無關係，而行政當局再無查明其他事實可以該一條文歸責司法上訴人的行為，故應認定被上訴行為適用法律錯誤。

5. 顯然，被訴實體與原審法院的不同理解在於第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第

21 條第 2 款所規定的行政違法行為屬行為犯還是結果犯；

6. 對此，尚需審視第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之行文如下：駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生意外；

7. 被訴實體認為，為避免發生意外(para evitar accidentes)正正顯示上述行政違法行為屬結果犯，由於上述條文原本屬於應遵性質的法律規定，旨在讓駕駛者遵守相關交通規則，一旦駕駛者對該條文有所觸犯並以之作為處罰的法律依據時，就需要以法律的相反解釋以闡明法律的真義，如此，上述條文的相反解釋則是：駕駛員行車時，與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛沒有保持足夠的側面距離，而發生意外；

8. 在尊重各方之不同意見的情況下，並不妨礙被訴實體認定「發生意外」正是《道路交通安全法》第 21 條第 2 款所規定行政違法行為的客觀構成要件之一，而發生意外本身必然是損害性結果，將之定性為結果犯亦符合立法者當初的意圖及期望——即由於「足夠距離」本身欠缺客觀標準，作為駕駛者應遵的規則，不應將空泛及不確定的概念加諸其中，上述認定亦可見到於司法見解：「I-根據一九五四年《道路法典》第五條第五款的規定，法律並沒有以量化方式訂定前後車輛應保持的距離，但提供了客觀判斷的標準，其規定‘讓車輛可在不會造成意外的情況下進行緊急制動的距離’。II-供判定距離的事實要素是前車曾進行制動而後車則沒有，以致前車留有九米長的輪胎痕跡。III-由於欠缺陳述及證據，卷宗資料未能解釋何以前車在撞擊後衝向右方，以及何以後車在撞擊後轉向左方，故採納法院不曾採用的卷宗所載資料(事故報告草圖)是不正當的，即使僅作輔助性事實之用亦然。IV-後車撞及前車不一定僅因其中一名駕駛員的行為引致，亦不一定責歸於後車的駕駛員，前車駕駛員亦可能是意外的唯一應受譴責者，又或是與另一車輛的駕駛員共同引起意外者。V-如屬由其中一名駕駛者的應受譴責的行為引致的意外，我們的法律並沒有規定過錯與風險的競合，因此，不適用《民法典》第五百零六條的規定。”見葡國最高法院第一分庭 1996 年 12 月 10 日在第 517/96 號案件中作出的合議庭裁判：「裁判書製作人：Lopes Pinto。」（詳見《道路交通安全法》註譯，第 50 頁，印務局，2011 年 12 日）；

9. 縱然上述司法見解是基於沒有保持車輛間的前後距離所引致的交通意外，即對應《道路交通安全法》第 21 條第 1 款之規定，然而對此並不妨礙對《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定保持車輛間的側面足夠距離作相同分析，畢竟兩者同樣是正在描述車輛之間的距離，只是方向不同；而「發生意外」正是立法者認定能夠被普通理解及接受的客觀標準，只要兩車之間的距離足

以避免發生意外，即為「足夠距離」；反之，一旦發生意外，就意味著有駕駛者沒有保持其車輛與其他車輛之間的距離。如此，「發生意外」並非單純是涉案違法行為的構成要件，亦是判斷「足夠距離」的客觀標準，以兩車發生碰撞輔以司法上訴人駕駛輕型汽車 MK-XX-X6 作出的側移操作作為事實依據足以認定其違反第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定之行政違法行為；

10. 事實上，以結果犯為行政違法行為的例子在《道路交通安全法》中並不鮮見，就以其中第 30 條 1 款為例「駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物。」其中，如駕駛者不能「使車輛安全停車及避開障礙物」，即意味著已發生交通事故，產生危害結果，該條文的理解方式與同法第 21 條第 2 款之規定是相同的，其中「調節車速」正如「保持足夠距離」一樣缺乏可量化的標準，如何調節？調節多少才算適合？簡言之，就是將車速調節至可以「使車輛安全停車及避開障礙物」，以相反解釋的話，如車輛無法安全停車及避開障礙物，即顯示駕駛者沒有調節車速，故此，結果犯的行政違法行為是貫穿整個《道路交通安全法》的基礎；

11. 被訴實體曾反向地對《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定以行為犯作考慮，並分析出以下例子：一車輛在一條只有單一車道的車行道左側停泊，由於路面寬度狹窄，該車輛右側的路面空間僅僅恰好該其他車輛通過，縱然車輛間的側面距離非常少，但仍沒有發生碰撞，至直後來有一輛車身寬度較闊的車輛駛過時與該在左側停泊的車輛側面發生碰撞；如此，以行為犯作考慮，所有曾在該停泊車輛右方駛過的車輛均違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定，因為它們在駛過時雖無實際碰撞但都有發生意外的風險；然而，此舉顯然是將構成違法行為的客觀要件建立在抽象的危險要素，在現實中是不可能被執行的，將《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定之違法行為定性為行為犯並不恰當；

12. 故此，第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定之行政違法行為應屬結果犯。

13. 另外，顯然原審法官認定沒有保持車輛間的足夠側面距離與進行轉換車道的操作分屬不同的違法行為，然而，縱觀整個《道路交通安全法》及其補充法規，均未見規定進行轉換車道的操作相關的違法行為；事實上，不論是在同一車道上(假設足夠寬闊)車輛間因超車、轉向等

橫向移動或在不同車道間(以虛線分隔)進行轉換車道的操作，均屬車輛在道路上作出的側移動作；當車輛作出側移動作而有其他車輛在其側面時，必然導致車輛之間的距離縮減，由於道路上車輛通行的情況瞬息萬變，法律上不可能亦不適宜以盡數列舉的方式概括所有導致車輛間距離縮減的側移操作，反之，立法者直接對操作車輛所產生的狀態作出規定，即車輛在道路上進行任何側移動作時須注意其與其他車輛之間的側面距離，而不論實際作出的是哪一種側移動作，亦即是第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定所保護的法益；

14. 然而，在被訴實體作出處罰時，必然需要將司法上訴人作出的實際車輛操作及違法事實作具體闡述，即在被上訴行為的理由說明中載明「一車在作出轉換車道操作時，應注意及讓先左側車道上行駛的二車通過」(輕型汽車 MK-XX-X6 在轉換車道時，應注意及讓先左側車道上行駛的輕型汽車 MZ-XX-X6 通過)，將抽象、概括的法律規定作具現化描述並不應被理解不同的違法行為而被認定適用法律錯誤；

15. 即使在司法裁判中亦可見認定轉換車道(或俗稱切線)即是須保持車輛間側面距離的側移動作的見解，「原審法院經過庭審確認了以下事實：獲證明屬實之事實：.....2. 當嫌犯行駛至區華利前地近第 054C01 號燈柱之路面時，其亮起左指揮燈準備由右車道轉入 B 駕駛之車輛行駛中的中間車道 嫌犯沒有注意與正在其左邊中間車道行駛的 MZ-XX-X6 輕型汽車是否保持足夠的側面距離，便將 MO-XX-X5 輕型汽車由右車道向左切入中間車道行駛，操作期間，嫌犯駕駛的 MO-XX-X5 輕型汽車的左前泵把撞到 MZ-XX-X6 輕型汽車的右後車身，導致該車右後車身近車尾位置花損。.....5.上述碰撞之發生是由於嫌犯駕駛時違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定，在轉換行車道時，沒有與同向行駛的車輛保持足夠的側面距離而引致。.....本案，原審法院認定上訴人駕駛時違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款的規定，於轉換行車道時，沒有與同向行駛的車輛保持足夠的側面距離而引致與被害人駕駛的汽車發生碰撞，上訴人明知發生碰撞卻沒有停留在現場處理事故，而是駕車離開現場，意圖逃避因交通意外引致之民事或刑事責任。」(詳見第 323/2022 號刑事上訴案簡要裁判書)；

16. 基此，就被上訴行為的理由說明中載明「一車在作出轉換車道操作時，應注意及讓先左側車道上行駛的二車通過」(輕型汽車 MK-XX-X6 在轉換車道時，應注意及讓先左側車道上行駛的輕型汽車 MZ-XX-X6 通過)是指出該行為損害《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定所保護的法益，碰撞結果直接反映出司法上訴人駕駛輕型汽車 MK-XX-X6 作出轉換行駛車道的側移

動作時沒有盡義務注意左側車道上的輕型汽車 MZ-XX-X6 而導致兩車之間的側面距離縮短至意外發生，而註明是司法上訴人作出轉換車道的操作目的旨在明確側面距離的縮減是由司法上訴人駕駛輕型汽車 MK-XX-X6 作出的側移操作所造成。

17. 綜上所述，被訴實體的處罰決定符合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款的立法原意及相關規定，並不存在適用法律之錯誤，應予維持；

18. 原審法官作出判決認定本案碰撞事故的發生與駕駛者是否違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款所要求的義務兩者間並無關係，而行政當局再無查明其他事實可以該一條文歸責司法上訴人的行為，故應認定被上訴行為適用法律錯誤因而裁定司法上訴理由成立的判決應予撤銷。

*

O Digno. Magistrado do Ministério Público junto do TSI emitiu o douto parecer constante de fls. 115 e 116 dos autos, pugnando pelo improvimento do presente recurso jurisdicional.

* * *

Foram colhidos os vistos legais.

Cumpre analisar e decidir.

* * *

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 elementos considerados assentes pelo TA, extraídos do processo principal e do processo administrativo com interesse para a decisão da causa:

- 2021 年 11 月 8 日約 14 時 52 分，司法上訴人駕駛的車牌號碼 MK-XX-X6 輕型汽車沿氹仔運動場圓形地往運動場道方向右側車道行駛，與此同時車牌號碼 MZ-XX-X6 輕型汽車則在外圍左側車道，較 MK-XX-X6 輕型汽車靠前的位置行駛（見行政卷宗第 10 頁至第 15 頁）。

- 當 MK-XX-X6 輕型汽車駛至運動場圓形地與奧林匹克大馬路交匯處擬駛入左側車道時，左側前端車身與前方的 MZ-XX-X6 輕型汽車右側後端車身發生碰撞（同上）。

- 同日，治安警察局向司法上訴人發出編號 AV2200125 控訴通知書，指出因其違反《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定，須根據同一條文第 3 款的規定，向其科處罰款澳門幣 600.00 元（見行政卷宗第 23 頁）。

- 2022 年 3 月 16 日，司法上訴人通過代理律師向被上訴實體提交書面答辯（見行政卷宗第 25 頁及背頁）。

- 同年 4 月 19 日，被上訴實體因認定司法上訴人之有關行為違反第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款之規定，在編號 0144/2022/PDE 預審報告中批示，決定根據同一法律第 138 條第 2 款的規定，向其科處罰款澳門幣 600.00 元（見行政卷宗第 26 頁至第 28 頁）。

- 同年 5 月 19 日，司法上訴人透過訴訟代理人向被上訴實體提出聲明異議並要求提供卷宗三個錄像之完整片段（包括由另一涉事車輛駕駛者所提供之車輛前攝影機錄像、後攝影機錄像以及全澳城市電子監察系統錄像）但未獲行政當局提供（見行政卷宗第 34 頁至第 40 頁）。

- 2022 年 6 月 6 日，司法上訴人透過訴訟代理人針對上述決定向本院提起本司法上訴。

* * *

IV - FUNDAMENTOS

Como o presente recurso tem por objecto a sentença proferida pelo Tribunal Administrativo, importa ver o que este decidiu. Este proferiu a dought decision com base nos seguintes argumentos:

一、 案件概述

司法上訴人 A，詳細身分資料及聯絡地址記錄於卷宗內；

針對

被上訴實體治安警察局交通廳廳長¹於 2022 年 4 月 19 日對編號 T22002536 控訴書中所指控之行政違法行為作出科處澳門幣 600.00 元罰款的決定，向本院提起本司法上訴。

司法上訴人以卷宗第 2 頁至第 5 頁所載之下列理據：

- 涉案交通意外系另一輕型汽車快速切線所引致；
- 被上訴行為違反與私人合作原則，妨礙其行使資訊權；
- 被上訴行為存在違反說明理由之義務之瑕疵。

請求撤銷被上訴決定。

*

被上訴實體獲傳喚後提交答辯狀，請求駁回本司法上訴(見卷宗第 16 頁至第 23 頁)。

*

於法定期間內，訴辯雙方均沒有提交非強制性陳述。

*

駐本院檢察官發表意見，認為本司法上訴理由不成立，建議維持被上訴行為，其具體內容轉錄如下：

“司法上訴人 A 針對被訴實體治安警察局交通廳代廳長於 2022 年 4 月 19 日作出的行政行為提起是次司法上訴，被訴行為是被訴實體認定司法上訴人違反《道路交通安全法》第 21 條第

¹ 儘管據起訴狀所載，本司法上訴針對治安警察局交通廳代廳長，但“代廳長”並非嚴格意義上的行政機關，而是源於行政法所訂出的一種特別機制—代任制度，允許在某些情況下（據位人不在、出缺或因故不能視事）非行政機關據位人代行據位人的職權（見《行政程序法典》第 43 條規定以及第 15/2009 號法律第 8 條的規定）。無論代任人或是被代任的據位人行使的都是行政機關固有的法定職權。因此，本案中，應視司法上訴針對治安警察局交通廳廳長提出。

2 款的規定，向司法上訴人科處澳門幣 600 元的決定。

司法上訴人主張被訴行為沾有違法瑕疵，倘若沒有理解錯誤，包括事實前提錯誤、違反合作原則及欠缺說明理由。

我們先討論說明理由的問題。

《行政程序法典》第 114 條及第 115 條規定了行政行為說明理由的要求。中級法院指出：“...a fundamentação consiste na exposição explícita das razões que levaram o seu autor a praticar esse acto, que deve ser expressa, podendo no entanto consistir em mera declaração de concordância com os fundamentos de anteriores pareceres, informações ou propostas que constituem neste caso parte integrante do respectivo acto (artº 115º, nº 1 do CPA).” (參見第 19/2021 號合議庭裁判)；以及“Enquanto nomen juris de um vício invalidante de actos administrativos, resultante do comando legal do artº 114º/1 do CPA, à luz do qual devem ser fundamentados os actos administrativos, diz-se falta de fundamentação quando o acto administrativo não encerra os fundamentos de facto e de direito que permitam conhecer o itinerário cognoscitivo e valorativo prosseguido pela Administração que culminou com a prática do acto. Ou seja, a falta diz respeito a razões que levam a Administração a praticar determinado acto administrativo.” (參見第 793/2018 號合議庭裁判)

簡言之，說明理由要求行政當局在作出行政行為時，要讓行為之相對人明白行政當局的思路，以及作出行為的事實及法律依據，令相對人清楚行政當局作出決定的原因，並得僅透過表示贊成先前所作之意見書、報告或建議之依據而作出。

經翻閱被訴行為的內容(附卷第 27 頁至第 28 頁)，除有更好理解之外，我們認為，被訴行為已經十分清楚地交代了作出處罰決定的原因，明確指出司法上訴人被指控的事實及科處罰款的法律依據，即不存在違反說明理由的義務。

事實上，司法上訴人提出被訴行為存在違反說明理由的義務時，是認為在未能提供完整充分之證據下，行政當局指控上訴人及對其科處罰款。

顯然，司法上訴人實際上是藉此想質疑被訴行為存在調查不足或事實前提錯誤的實體問題，斷不能與行政行為之說明理由的形式要件相混淆。

故此，上述上訴理由應予不成立。

*

關於違反合作原則，司法上訴人聲稱在查閱卷宗時，只能查閱卷宗內有關錄像的截取圖片及書面觀看影像報告，未能觀看事發經過的完整錄像片段，妨礙了上訴人的完整資訊權。

資訊權無疑有其重要性，尤其在聽證階段，倘若利害關係人的資訊權不獲滿足，並

實質上損害利害關係人進行有效的辯護時，可構成缺乏聽證的違法瑕疵。

然而，本案似乎未見有關問題。

從附卷資料所見，司法上訴人提及的觀看錄影報告是在 2022 年 2 月 17 日作成(除有更好理解之外，我們認為該報告已清楚反映事發經過)，控訴通知書在 2022 年 3 月 1 日發出，司法上訴人在收到控訴通知書之後，在 2022 年 3 月 14 日透過律師申請查閱卷宗，在 2022 年 3 月 16 日提交書面答辯，被訴行為在 2022 年 4 月 19 日作出，司法上訴人在 2022 年 5 月 10 日再申請查閱卷宗，期間從未要求被訴實體提供相關錄像的完整片段，而是在 2022 年 5 月 19 日對被訴行為提出聲明異議時，才在證據方法的項目請求被訴實體提供相關錄像的完整片段。

在保持充分尊重之前提下，我們的理解是，從卷宗資料所見，司法上訴人在被訴行為作出前，似乎完全具備條件知悉相關錄像片段的存在，但未有提出相關具體要求，如今則難以指責被訴實體損害其資訊權而違反合作原則。

基於此，上述上訴理由亦應予不成立。

*

至於涉及事實前提錯誤的問題，中級法院清楚指出：事實前提錯誤是指行政行為所依據的事實並非真正事實，或在行政程序中，行政機關錯誤地認定事實，並以該錯誤認定的事實為事實理由作出行政行為。(參見第 864/2018 號合議庭裁判)

在翻閱附卷資料後，除非存在任何理解上的不足，否則我們認為，顯見被訴行為指控司法上訴人的事實情節符合錄像片段反映的情況，即司法上訴人在事發時於運動場圓形地右車道行駛，在轉線至左車道準備駛入奧林匹克大馬路期間，撞到在左車道行駛的對方車輛右後方位置，情況符合《道路交通法》第 21 條第 2 款規定的行政違法行為。

故此，上述上訴理由亦應予不成立。

*

基於此，建議裁定上訴理由不成立，維持被訴行為。”

(見卷宗第 31 頁至第 33 頁)。

本院對此案有管轄權。

本案訴訟形式恰當及有效。

訴訟雙方具有當事人能力及正當性。

不存在待解決的無效、抗辯或其他先決問題以妨礙審理本案的實體問題。

二、事實

根據卷宗所載資料，本院認定以下對案件審判屬重要的事實：

(.....)

三、理由說明

本案中的被上訴行為系一項以第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款之規定為據的行政處罰行為：司法上訴人被指控案發時駕駛 MK-XX-X6 輕型汽車行駛至氹仔運動場圓形地與奧林匹克大馬路交匯處時，在從內側行車道越至外側車道的過程中，撞及於該車道行駛之 MZ-XX-X6 輕型汽車，故因沒有“在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生意外”被科以處罰。

司法上訴人指被上訴決定違反理由說明義務，原因是被上訴決定的事實認定欠清晰及充分，未具備完整的證據。

必須重申，《行政程序法典》第 114 條及第 115 條所規定的說明理由之義務是對行政行為從形式上提出的要求，為此：“說明理由應透過扼要闡述有關決定之事實依據及法律依據，以明示方式作出”；另外，第 2 款還規定了“採納含糊、矛盾或不充分之依據，而未能具體解釋作出該行為之理由，等同於無說明理由。”（見第 115 條第 1 款規定）。

本案的被上訴行為一通過審閱有關書面答辯卷宗內容（見行政卷宗第 28 頁所載）可知—其理由說明具備形式上的充分性，具備事實及法律依據，是可為其相對人所認知並理解的。

而從司法上訴人所指的被上訴行為所依據之證據不充分以及事實認定有欠清晰，涉及其理由說明在實體法律關係上可否支持處罰決定，故屬於實質理由說明(fundamentação material)的問題，而非形式上的理由說明(fundamentação formal)（關於兩者的區分，詳見終審法院 2002 年 12 月 6 日第 14/2002 號卷宗的合議庭裁判）。

是故，無論如何，不存在司法上訴人主張的欠缺理由說明的瑕疵。

*

至於司法上訴人還指被上訴實體妨礙其行使資訊權，尤其阻礙取得行政卷宗提及的三個錄像之完整片段，以致違反行政當局與私人合作原則。

但其卻沒有細述妨礙行使資訊權如何具體構成被上訴行為應已沾有的違法瑕疵並影響其效力。再者，法院在審查行政行為的合法性是基於該行為作出之時卷宗已載有的且應予考慮之資料加以判斷（即“卷宗所載之既定事實範圍內”——如《行政訴訟法典》第 69 條第 2 款 c)項規定）。而司法上訴人所陳述的妨礙行使資訊權的情節發生於其在收悉被上訴行為的通知後提出聲明異議的階段——被上訴實體未應聲明異議的補充請求，提供涉案的三個錄影片段。這一情節縱使確實阻礙利害關係人依法行使資訊權，也不足以影響被上訴行為的效力。

另一方面，行政當局的任何構成妨礙利害關係人行使《行政程序法典》第 63 條至第 64 條所保護的資訊權的情節，都足以令後者訴諸提供資訊之訴（見《行政訴訟法典》第 108 條規定）。換言之，倘若有關資訊確屬重要，則其本應要求法院勒令行政當局予以提供，為此中止計算使用訴訟手段的期間（見第 110 條規定）。但若即便如此，利害關係人仍選擇逕直提起司法上訴，則理應視相關資訊對其而言並非不可或缺，而其本人亦須承擔所獲取之材料不足以組織有效防禦的後果。

所以，這一上訴理據明顯不能成立。

*

最後，如前文所述，司法上訴人還認為由於欠缺相關錄影的完整片段，行政當局已採納之證據不足以認定處罰行為的前提性事實，結合其轉錄於起訴狀的，先前在書面答辯中的既有陳述，即案發時，司法上訴人並無離開自己的車道，切入外側車道。事故是由其他車輛快速切入其所在車道所引致。

但即便在不附具錄影片段資料的情況下，從僅有的 MZ-XX-X6 行車記錄儀截圖及治安警察局製作的觀影報告可知，碰撞事故發生在 MK-XX-X6 輕型汽車打左向訊號燈向左切線之際，其左側前端與 MZ-XX-X6 輕型汽車右側後端發生碰撞。因此，行政當局的事實認定並無錯誤。

然而，我們卻無法不認同司法上訴人的主張——其行為並無觸犯涉案的《道路交通法》第 21 條第 2 款規定。不難看出，設立該條文旨在規避在同一車行道行駛的同向或對向行車之車輛因過於靠近，發生兩車側面碰撞的風險。但如我們所見，卷宗並未有任何證據顯示在涉案圓形地內側車道行駛的 MK-XX-X6 輕型汽車與外側車道的 MZ-XX-X6 輕型汽車未保持足夠的側面距離。雖然最終發生碰撞事故，但顯然並非是兩車側面距離不足所導致，而是應歸咎於司法上訴人的車輛向左轉換車道的操作。

也就是說，我們不能簡單從發生碰撞的結果便輕率斷定涉案人士已然違反保持安全的側面距離之義務。不應忘記，將損害性結果歸咎於某特定違法行為，且建立客觀歸責（imputação objectiva）的前提之一是：損害結果的實際產生須符合用以定罰之規範的固有預期，或者說，有關結果應恰恰是立法者在制定行為規範時所冀望避免的（o resultado correspondente ao fim de protecção da norma de cuidado）（見 Jorge de Figueiredo Dias, *Direito Penal, Parte Geral*, Tomo I, pp. 339 a 340）。而現在將有關條文適用於本案所涉的情況將偏離該條文的保障目的。

所以，由於本案碰撞事故的發生與駕駛者是否違反《道路交通法》第 21 條第 2 款所要求的義務兩者間並無關係，而行政當局再無查明其他事實可以該一條文歸責司法上訴人的行為，故應認定被上訴行為適用法律錯誤。

為此，須判處司法上訴理由成立，撤銷被上訴行為。

四、決定

綜上所述，本院裁定司法上訴理由成立，撤銷被上訴行為。

*

被上訴實體因主體豁免而無需支付本案訴訟費用。

*

登錄本判決及依法作出通知。

*

Quid Juris?

Relativamente às questões suscitadas neste recurso, o Digno. Magistrado do MP junto deste TSI teceu as seguintes dought considerações:

"(...)

1.

A, melhor identificada nos presentes autos, interpôs recurso contencioso praticado pelo **Chefe do Departamento de Trânsito do Corpo de Polícia de Segurança Pública**, datado de 19 de abril de 2022, que lhe aplicou a multa de 600 patacas pela prática da infracção administrativa prevista e punida pelo artigo 21.º n.ºs 2 e 3 da Lei do Trânsito Rodoviário.

Por dought sentença que se encontra a fls. 34 a 38 dos presentes autos foi o recurso contencioso julgado procedente com a consequente anulação do acto recorrido.

Inconformado, veio o **Chefe do Departamento de Trânsito do Corpo de Polícia de Segurança Pública** interpor o presente recurso jurisdicional, pugnando pela revogação da dought sentença recorrida.

2.

(i.)

Coloca-se no presente recurso uma questão que é a de saber se a dought sentença recorrida fez uma errada interpretação e aplicação da norma do artigo 21.º, n.º 2 da Lei do Trânsito Rodoviário.

Salvo o devido respeito, estamos em crer que a resposta a essa questão não pode deixar de ser negativa. Pelo seguinte.

De acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 21.º da Lei do Trânsito Rodoviário, «o condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto». Como acertadamente se assinalou na dought sentença recorrida, o fim dessa norma é evitar o risco de embate lateral que possa resultar de uma excessiva proximidade entre veículos que circulam na mesma faixa de rodagem, seja no mesmo sentido, seja em sentidos opostos.

A lei não quantifica essa distância lateral segurança, no entanto, se um veículo se

aproxima lateralmente de outro veículo que segue na mesma faixa de rodagem de forma tal que nele vem a embater, não restarão dúvidas de que, nessa situação, o condutor do primeiro veículo não guardou a margem de segurança indispensável a evitar a colisão.

Todavia, no caso em apreço, a matéria de facto provada não permite concluir no sentido de que foi isso o que aconteceu. Na verdade, o que resulta da factualidade provada é que a Recorrente, que conduzia o veículo MK-XX-X6 na mesma faixa de rodagem em que também seguia o veículo MZ-XX-X6, embateu neste, e que, antes do embate, o MZ seguia à frente do MK, não ao lado deste, e que a colisão se deu, como é lógico, entre a parte frontal esquerda do MK e a parte traseira direita do MZ. Segundo pensamos, para que se pudesse concluir como a Administração no sentido de que a Recorrente infringiu o n.º 2 do artigo 21.º da Lei do Trânsito Rodoviário era indispensável que se tivesse provado que ambos os veículos seguiam paralelamente um ao outro, pois só nesse caso poderia fazer sentido dizer-se que a Recorrente não guardou a distância lateral de segurança relativamente ao veículo MZ. Isto, no entanto, não ficou provado. O que se provou foi exactamente o contrário, ou seja, foi que o MZ se encontrava à frente do MK conduzido pela Recorrente.

Como se diz na douda sentença recorrida, o embate não ocorreu em virtude de a Recorrente não ter observado a distância lateral de segurança em relação ao veículo MZ, mas, antes, por ter executado uma manobra de mudança de direcção em relação à qual, tudo indica, não terá observado, como se impunha, o disposto no n.º 1 do artigo 43.º da Lei do Trânsito Rodoviário (como se sabe, de acordo com o aí preceituado, «o condutor que pretenda mudar de direcção para a esquerda deve aproximar-se, com a necessária antecedência e o mais possível, do limite esquerdo da faixa de rodagem e efectuar a manobra no trajecto mais curto»). Em todo o caso, apesar desta conclusão, sempre se diga que se nos afigura não ser de aplicar o regime previsto no n.º 2 do artigo 118.º do CPAC, tendo em conta, desde logo, a insuficiência da base factual para o efeito.

3.

Pelo exposto, é nosso parecer o de que, salvo melhor opinião, deverá ser negado provimento ao presente recurso.”

*

Quid Juris?

Concordamos com a dought argumentação acima transcrita, da autoria do Digno. Magistrado do MP junto deste TSI, à qual integralmente aderimos sem reservas, sufragando a solução nela adoptada, entendemos que a decisão recorrida não padece dos vícios imputados pela Recorrente/Entidade Recorrida, é de assim julgar improcedente o recurso, mantendo-se a sentença recorrida.

*

Síntese conclusiva:

I – Estipulando o n.º 2 do artigo 21.º da Lei do Trânsito Rodoviário: “o condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto”, o fim desta norma é evitar o risco de embate lateral que possa resultar de uma excessiva proximidade entre veículos que circulam na mesma faixa de rodagem, seja no mesmo sentido, seja em sentidos opostos.

II – Face aos termos legalmente prescritos, é indispensável que se tivesse provado que ambos os veículos seguiam paralelamente um ao outro, só assim se faz sentido dizer-se que a Recorrente não guardou a distância lateral de segurança relativamente ao veículo embatido, isto, no entanto, não ficou provado. O que se provou foi exactamente o contrário, ou seja, foi que o veículo MZ se encontrava à frente do veículo MK conduzido pela Recorrente.

III – Tal como afirmou o Tribunal recorrido: “由於本案碰撞事故的發生與駕駛者是否違反《道路交通法》第 21 條第 2 款所要求的義務兩者間

並無關係，而行政當局再無查明其他事實可以該一條文歸責司法上訴人的行為，故應認定被上訴行為適用法律錯誤。”

*

Tudo visto, resta decidir.

* * *

V - DECISÃO

Em face de todo o que fica exposto e justificado, os juízes do Tribunal de 2ª Instância **acordam em negar provimento ao recurso,** mantendo-se a sentença recorrida do TA.

*

Sem custas por isenção subjectiva.

*

Notifique e Registe.

*

RAEM, 16 de Novembro de 2023.

Fong Man Chong

(Relator)

Ho Wai Neng

(Primeiro Juiz-Adjunto)

Tong Hio Fong

(Segundo Juiz-Adjunto)

Mai Man Ieng

(Procurador-Adjunto)