

Processo n.º 731/2022
(Autos de recurso cível)

Data: 20/Abril/2023

Recorrentes:

- A e outros (autores)

Recorridas:

- B資訊科技(澳門)有限公司 e 深圳市C技術股份有限公司 (rés)

Acordam os Juízes do Tribunal de Segunda Instância da RAEM:

I) RELATÓRIO

A e outros, melhor identificados nos autos (doravante designados por "autores" ou "recorrentes"), intentaram junto do Tribunal Judicial de Base da RAEM uma acção com processo comum sob a forma ordinária contra B資訊科技(澳門)有限公司 e 深圳市C技術股份有限公司, pedindo que as rés sejam condenadas a restituir solidariamente aos autores quantias entregues por estes às rés, a título de caução, acrescidas dos juros legais.

Concluído o processo ao juiz para despacho liminar, foi indeferida liminarmente a petição inicial.

Inconformados, recorreram os autores jurisdicionalmente para este TSI, em cujas alegações formularam as seguintes conclusões:

"1. 原審法院根據《民事訴訟法典》第394條第1款d項最後部份的規定，初端駁回起訴狀。

2. 《民事訴訟法典》第394條第1款d項最後部份規定：「一、遇有下列情

況，須初端駁回起訴狀: (...)因其他理由，原告之主張明顯不能成立。」

3. 各上訴人認為，本案並不存在主張明顯不能成立的情況。

4. 首先，各上訴人在起訴狀主張的是，彼等均未與被上訴人簽訂任何合同(即，被上訴人要求各上訴人支付澳門幣5,000.00元作為車載智能終端系統設備的按金，以及每月支付澳門幣300.00元作為車載智能終端系統設備及維護費用，否則將中斷其車載智能終端系統的服務，從而令到各上訴人所擁有之的士不能營運，包括不能為澳門市民提供公共交通運輸服務，最後逼使各上訴人不得不支付相關的費用)，各上訴人與被上訴人之間並不存在任何嚴格意義上的合同關係，充其量只存在事實合同關係，這是由於當中明顯欠缺其中一項合同要件 – 協調一致的意思表示或具有效力的意思表示 – 故並非真正有效的合同。

5. 故此，由於欠缺任何受領各上訴人已支付之按金及服務費之原因，被上訴人明顯基於各上訴人受損而獲益；那麼，由於被上訴人在無合理原因下，基於各上訴人受有損失而得利，根據《民法典》第467條及續後規定，以不當得利為由，有義務向各上訴人返還其不合理收取之按金及服務費。

6. 不難發現，原審法院主要是基於各上訴人與被上訴人之間已簽訂合同、交通事務局及/或作為判給實體之澳門特別行政區與被上訴人之間訂立之《的士管理系統的供應及維護服務》合同產生《民法典》第400條第2款規定之向第三人產生效力、按金(caução)屬有效以及部份公共服務之被特許實體亦可向使用者徵收費用等方面進行論證。

7. 事實上，除應有之尊重外，各上訴人認為上述論證均站不住腳。

8. 首先，必須指出的是，主案卷第210至217頁之合同正正是被上訴人要求各上訴人簽署的《車載智能終端系統設備及維護服務合同》，當中要求各上訴人支付每月澳門幣300.00元正的車載智能終端系統設備及維護費用，否則將中斷其車載智能終端系統的服務，以及影響公共運輸服務。

9. 誠如各上訴人在起訴狀中所主張者，彼等均拒絕簽署有關合同，且絕大

多數亦拒絕支付有關服務費；當中，僅部份上訴人因懼怕其車載智能終端系統的服務被中斷，故在拒絕簽署有關合同的情況下，支付了數月的服務費。

10. 不論如何，均不能得出各上訴人與被上訴人已簽訂任何合同及/或協議的結論，更遑論有關合同並非在意思瑕疵的情況下簽訂。

11. 此外，在被上訴人要求各上訴人簽署《車載智能終端系統設備及維護服務合同》時，各上訴人均拒絕簽署有關合同，且絕大多數亦拒絕支付有關服務費；即使各上訴人均為著履行第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》以及第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》之規定，按照交通事務局의 指示，在指定的預約地點要求被上訴人安裝車載機，然而，各上訴人認為，彼等的拒絕行為已足夠構成一種相反表示: 申明(Protesto)。

12. 那麼，可以認為的是，不單是各上訴人與被上訴人之間並無簽訂任何合同，而且，各上訴人均透過“拒絕簽署由被上訴人要求的《車載智能終端系統設備及維護服務合同》”的行為，表明了彼等自身並無任何與被上訴人建立合同關係的意圖。

13. 由此可見，原審法院單方面認定各上訴人與被上訴人之間已簽訂合同，並根據《民法典》第400條第1款之規定認為各上訴人應向被上訴人支付服務費對價的理解明顯存在事實前提的錯誤。

14. 其次，由於債權是相對權利，故僅在有債權債務關係的雙方當事人間產生效力(或稱對內效力)，為此，合同僅在法律規定的情況及範圍內對第三人產生效力。

15. 明顯地，不論是澳門特別行政區與被上訴人簽訂之《的士管理系統的供應及維護服務》公證合同，抑或是交通事務局公開招標案卷之內容，均不屬於法律規定的特別情況。

16. 那麼，在欠缺對外效力的情況，澳門特別行政區與被上訴人簽訂之《的士管理系統的供應及維護服務》公證合同，抑或是交通事務局公開招標案卷之內容，

均不對各上訴人產生效力。

17. 再者，《民法典》第619條規定：「如法律規定某人有義務提供擔保或法律容許某人提供擔保，而有關擔保之種類未被指定者，擔保之提供得透過存放金錢、債權證券、寶石或貴重金屬為之，或以設定質權、抵押權或銀行保證為之。」

18. 雖然原審法院以部份基礎公共服務合同以及租賃合同為例，以論證被上訴人收取按金之行為屬合法，然而，必須指出的是，有關推論並不合適，且欠缺可比性。

19. 首先，以自來水為例，作為被特許實體之自來水股份有限公司得要求各用戶在訂立供水合同時提供擔保金，然而，有關權能及擔保金數額已在第59/2010號行政命令中有所規定。

20. 另外，以租賃合同為例，《民法典》第994條第2款亦明確規定：「然而，在預付租金之約定中，亦得約定以按金名義存放相當於兩期租金之金額。」

21. 然而，明顯地，不論是澳門特別行政區與被上訴人簽訂之《的士管理系統的供應及維護服務》公證合同，抑或是被上訴人要求各上訴人簽署之《車載智能終端系統設備及維護服務合同》，均非立法者規定之“法律容許擔保的情況”。

22. 為此，基於被上訴人要求上訴人支付澳門幣5,000.00元正作為車載機的按金並非法律容許擔保的情況，故違反了《民法典》第619條之規定。

23. 最後，必須再次指出的是，各上訴人亦認同使用公共服務是應該支付相應對價，然而，應支付的對價至少應是透過法律法規訂定。

24. 事實上，不難發現的是，作為道路集體客運公共服務、電力、自來水及/或電信服務等公共服務之被特許實體，均可向使用者徵收費用；然而，彼等得徵收費用是基於相關法律法規所賦予之權限，且有關收費標準亦透過相關法律法規予以訂立：

a. 以自來水為例，作為被特許實體之自來水股份有限公司得收取的供水公共服務的費用及收費，已在第59/2010號行政命令中規定；

b. 以電力服務為例，作為被特許實體之澳門電力股份有限公司因出售電力

而收取的費用及電力出售價格的計算方式，已在第35/86/M號法令中規定；

c. 以集體客運公共服務為例，有關票價已在第65/2018號行政長官批示中規定；

d. 以電信服務為例，第6/2001號行政命令亦規定了澳門電訊有限公司提供之公共電信服務收費；

e. 即使是澳門各個公眾停車場，相關收費亦分別在各項行政長官批示核准之使用及經營規章中規定。

25. 然而，縱觀第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》以及第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》，尤其是該法律第12條第2款，當中僅規定計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備的安裝、維護、檢定、校準及拆除，僅可由獲交通事務局許可的實體負責。

26. 作為交通事務局獲判給“的士管理系統的供應及維護服務”之供應商，被上訴人已承擔了向交通事務局提供的士監管系統所需的一切軟硬件設備及工作；及提供並於的士上安裝、維護、檢定、校準及拆除車載智能終端系統設備之義務。

27. 亦即是說，被上訴人為各上訴人安裝車載機及向各上訴人提供車載智能終端系統設備及維護服務實為其與交通事務局及/或作為判給實體之澳門特別行政區之間訂立之《的士管理系統的供應及維護服務》合同標的，亦屬其履行本身義務之行為。

28. 在此情況下，被上訴人履行其與交通事務局及/或作為判給實體之澳門特別行政區之間訂立之《的士管理系統的供應及維護服務》合同的對價－服務費，僅應向作為合同當事人的交通事務局/或澳門特別行政區收取。

29. 事實上，不論是由於第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》以及第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》之規定，抑或是基於被上訴人作為交通事務局獲判給“的士管理系統的供應及維護服務”之供應商，為著營運之目的，各上訴人必須透過被上訴人安裝有關車載機。

30. 更甚者，與提供公共服務不同的是，各上訴人並不存在任何選擇的餘地：要麼安裝車載機，要麼停止營運有關的士；可以肯定的是，根據第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》以及第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》之規定，安裝車載機屬於作為准照持有人的各上訴人之義務，然而，有關義務並不包括支付按金或服務費！

31. 這是由於，不論是第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》，抑或是第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》，均無賦予被上訴人向各上訴人收取任何按金或服務費之權能！

32. 那麼，可以肯定的是，不論是澳門特別行政區與被上訴人簽訂之《的士管理系統的供應及維護服務》公證合同，抑或是被上訴人要求各上訴人簽署之《車載智能終端系統設備及維護服務合同》，兩份文件不僅不曾在澳門特別行政區公報刊登，且更非為向各上訴人收取任何按金或服務費之適當法律文件。

33. 為此，不論如何，被上訴人並無任何向各上訴人收取任何按金或服務費之權能！

34. 綜上所述，基於各上訴人與被上訴人之間並無簽訂合同、交通事務局及/或作為判給實體之澳門特別行政區與被上訴人之間訂立之《的士管理系統的供應及維護服務》合同並不產生《民法典》第400條第2款規定之向第三人產生效力、被上訴人要求上訴人支付澳門幣5,000.00元正作為車載機的按金並非法律容許擔保的情況並違反了《民法典》第619條之規定，以及與部份公共服務之被特許實體亦可向使用者徵收費用的情況不同，被上訴人並無任何向各上訴人收取任何按金或服務費之權能；原審法院錯誤適用了《民事訴訟法典》第394條第1款d項最後部份規定，這是由於，本案並不存在主張明顯不能成立的情況，故不應被初端駁回起訴狀。

綜上所述，請求尊敬的法官 閣下接納本陳述書之理由，並基於被上訴判決錯誤適用了《民事訴訟法典》第394條第1款d項之規定，撤銷被上訴判決。”

Ao recurso respondeu a 1ª ré B資訊科技(澳門)有限公司, nos seguintes termos conclusivos:

“1. 被上訴人對原審法院駁回起訴之決定，表示贊同，且完全認同當中理據，內容在此視為完全轉錄。

2. 事實上，就上訴人在起訴狀稱被上訴人無權向其收取每月MOP\$300.00的服務費及MOP\$5,000.00按金的問題，一開始便存在着自身的錯誤理解及混淆。

3. 正確來說，涉案的“的士管理系統的供應及維護服務”費用，是分開兩部份計算: (1) 關於的士監管系統服務費用，由特區承擔；(2) 關於的士管理系統的日常維護服務費用，由的士車主承擔。

4. 根據“的士管理系統的供應及維護服務”的判給結果，由被上訴人與深圳市C技術股份有限公司組成的B與C聯盟，可按投標書上所載的MOP\$150.00向特區收取每月每台的士監管系統服務費用。

5. 另一方面，特區是根據第3/90/M號法律第9條所賦予之權力，在與B與C聯盟簽訂的公證合同中，訂明了日常維護服務費用的收費標準。

6. 上指的公證合同第四條規定，B與C聯盟因提供車載設備而向的士執照持有人所收取的服務費為每套系統每MOP\$300.00，按金為每套系統MOP\$5,000.00，具體收費規定須按照投標書中的「收費計劃基本內容」執行。

7. 上述條款之訂出，完全是為了保障眾上訴人(即的士車主/的士執照持有人)的利益: 因為一來避免獲判給者自行定價時訂立了過高的收費金額；二來由於有關服務費在判給服務期內都會保持不變，如此亦可避免獲判給者日後隨意調升費用，加重的士營運的負擔。

8. 這種保障在“的士管理系統的供應及維護服務合同”的招標方案第13.1款及第13.3款，以及附件II-7“收費計劃基本內容”得到體現。

9. 故此，無論是哪一個投標者獲得“的士管理系統的供應及維護服務合同”判給，獲判給者向的士車主或的士執照持有人提供服務後，都是按照上述收費標

準，收取服務費及按金。

10. 事實上，眾上訴人以及其他的士車主在指定的預約地點，接受了被上訴人為其安裝車載智能終端設備，以營運的士業務。在營運業務期間，也接受了被上訴人提供的的士管理系統以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

11. 因此，在客觀層面，眾上訴人的行為已可被視為具有訂立合同的意願，即使沒有簽署書面合同，客觀上亦表達了訂立合同的意思；而在實質層面，眾上訴人獲得了被上訴人提供的非無償服務，毫無疑問，須向作出對等給付。

12. 其實，正如眾上訴人自身所言，他們與被上訴人之間是存在着事實合同關係。只不過，眾上訴人曲解了事實合同並非真正有效的合同的含義。

13. 在本個案中，眾上訴人與被上訴人之間的事實合同關係，應如Antunes Varela 及 Manuel Trigo 所述的第三種情況理解。簡而言之，即便服務使用者沒有任何的意思表示，然而，其舉動所產生的情況卻毫無疑問地受到合同關係的法律制度所調整。

14. 正如上述，眾上訴人以及其他的士車主，合共約1700台的士，在指定的預約地點，接受了被上訴人為其安裝車載智能終端設備，而在營運的士業務期間，也接受了被上訴人提供的的士管理系統以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

15. 眾上訴人是清楚明白這些要求都是為了履行第3/2019號法律《輕型出租汽車客運法律制度》及第21/2019號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》。

16. 因此，眾上訴人才會願意在的士上裝有被上訴人提供的車載智能終端設備，眾上訴人才會願意在營運的士業務期間，使用被上訴人提供的的士管理系統，以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

17. 對於服務費及按金，被上訴人及交通事務局已共同及分別透過多種途徑(包括透過中文及葡文報章、電視媒體、交通事務局及被上訴人與的士業界進行會議等)公佈上述的士車載智能終端系統設備及服務費，以及相關服務條款；並且在交通事

務局網站及被上訴人的公司網站(www.....com)亦提供了有關資訊、服務及收費條款。

18. 因此，眾上訴人既然接受了被上訴人提供的服務，即便沒有簽署書面合同，但實質上，眾上訴人與被上訴人之間已是建立了合同關係。

19. 作為被上訴人提供服務的對價，眾上訴人應該向被上訴人支付服務費及按金。

20. 反過來說，眾上訴人不能夠一方面接受了被上訴人提供的服務，另一方面又提出與被上訴人之間根本沒有合同關係存在，從而拒絕支付服務費和按金。因為眾上訴人的這一做法，除有違被上訴人的期待外，還屬出爾反爾(*venire contra factum proprium*)的情況，構成權利濫用。

21. 總而言之，被上訴人收取服務費及按金並非無因，而是有原因及合理依據。此外，必須要強調，眾上訴人對相關原因的不認同，不表示相關原因不存在。故眾上訴人不能夠借「不當得利」來表達不同意或不願意向被上訴人支付服務費及按金。

22. 本案中，既無眾上訴人訴稱的被上訴人無合理原因而收費，又無證實到眾上訴人與被上訴人之間沒有合同關係，那麼，原審法院顯然無需進行其後的調查和審判聽證辯論程序，因為眾上訴人的請求根本不可行。

23. 還有的是，不可「不當得利」作為債法的一般原則，同時「不當得利」又是具補充性質，提出請求的一方必須論證沒有其他法律途徑要求返還時方可使用。

24. 然而，我們未見眾上訴人在起訴狀中作出相關的陳述，可以預期，眾上訴人提出的請求亦必然不能成立。

25. 綜上所述，原審法院根據《民事訴訟法典》第394條第1款d項最後部份規定，作出駁回起訴狀之決定，是正確無誤，應予維持。

綜上所述，敬請中級法院法官 閣下裁定上訴理由不成立，維持原審法院作出的駁回起訴狀之批示。”

Por sua vez, respondeu a 2ª ré 深圳市C技術股份有限公司, tendo formulado nas alegações as seguintes conclusões:

“1. 被上訴人對原審法院駁回起訴狀之決定，表示贊同，且完全認同當中理據，內容在此視為完全轉錄。

2. 根據《民事訴訟法典》第1款d項最後部份的規定，當原告之主張明顯不能成立時，須初端駁回起訴狀。

3. 由此可見，要分析上訴人在起訴狀中的請求及其所提出的事實及法律依據，從而得出上訴人的主張是否為明顯不能成立，而作出初端駁回。

4. 在本案起訴狀中，上訴人訴稱被上訴人無權向其收取每月MOP\$300.00的服務費及MOP\$5,000.00按金。

5. 上訴人認為被上訴人因不當得利而需向各原告返還其不合理收取之按金及服務費，理由尤其包括:

(1) 安裝車載機屬於作為准照持有人的各原告之義務，然而，有關義務並不包括支付金或服務費。

(2) 不論是第3/2019號法律或第21/2019號行政法規，均無賦予“B與C聯盟”向各原告收取任何按金或服務費之權能。

(3) 眾上訴人與“B與C聯盟”之間並不存在任何嚴格意義上的合同關係，充其量只存在事實合同關係。

i. 各原告有義務支付按金及服務費

6. 從起訴狀可得知，眾上訴人均已在指定的預約地點，接受了被上訴人為其安裝車載智能終端設備，以營運的士業務。

7. 在營運業務期間，也接受了被上訴人提供的的士管理系統以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

8. 換言之，眾上訴人已接受上訴人提供的機器設備及服務，而被上訴人並非向眾上訴人提供無償服務。

9. 因此，眾上訴人須為此支付相對應的費用，即按金及每月服務費。根據“的士管理系統的供應及維護服務”的判給結果，由被上訴人與B資訊科技(澳門)有限公司組成的B與C聯盟，可按投標書上所載的MOP\$150.00向特區收取每月每台的士監管系統服務費用。

ii. B與C聯盟有權收取按金及服務費

10. 事實上，根據“的士管理系統的供應及維護服務”的判給結果，由被上訴人與深圳市C技術股份有限公司組成的B與C聯盟中標，獲得判給。

11. 根據判給結果，B與C聯盟可按投標書上所載的MOP\$150.00向特區收取每月每台的士監管系統服務費用。

12. 另一方面，特區是根據第3/90/M號法律第9條所賦予之權力，在與B與C聯盟簽訂的公證合同中，訂明了日常維護服務費用的收費標準。

13. 上指的公證合同第四條規定，B與C聯盟因提供車載設備而向的士執照持有人所收取的服務費為每套系統每MOP\$300.00，按金為每套系統MOP\$5,000.00，具體收費規定須按照投標書中的「收費計劃基本內容」執行。

14. 上述條款之訂出，完全是為了保障眾上訴人(即的士車主/的士執照持有人)的利益: 因為一來避免獲判給者自行定價時訂立了過高的收費金額；二來由於有關服務費在判給服務期內都會保持不變，如此亦可避免獲判給者日後隨意調升費用，加重的士營運的負擔。

15. 這種保障在“的士管理系統的供應及維護服務合同”的招標方案第13.1款及第13.3款，以及附件II-7“收費計劃基本內容”得到體現。

16. 故此，無論是哪一個投標者獲得“的士管理系統的供應及維護服務合同”判給，獲判給者向的士車主或的士執照持有人提供服務後，都是按照上述收費標準，收取服務費及按金。

17. 正如上部分所述，被上訴人並非向眾上訴人提供無償服務，被上訴人均有為眾上訴人安裝車載機，及提供後續的維修和日常維護服務。

18. 綜上，被上訴人作為“的士管理系統的供應及維護服務合同”的中標者，在向眾上訴人安裝車載機及提供服務後，均有權收取相應的按金及服務費。

iii. 眾上訴人與“B與C聯盟”之間存在合同關係

19. 對於服務費及按金，被上訴人及交通事務局已共同及分別透過多種途徑(包括透過中文及葡文報章、電視媒體、交通事務局及被上訴人與的士業界進行會議等)公佈上述的士車載智能終端系統設備及服務費，以及相關服務條款；並且在交通事務局網站及被上訴人的公司網站(www.....com)亦提供了有關資訊、服務及收費條款。

20. 在各種車載機收費資料公開及透明的情況下，如前兩部分所述，眾上訴人在指定的預約地點，接受了被上訴人為其安裝車載智能終端設備，而在營運的士業務期間，也接受了被上訴人提供的的士管理系統以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

21. 亦即是說，眾上訴人是在清楚明白車載機收費的情況下，才把的士交由被上訴人安裝車載智能終端設備，並在營運的士業務期間，使用被上訴人提供的的士管理系統，以及在有需要時提供的維修和日常維護服務。

22. 因此，眾上訴人既然接受了被上訴人提供的服務，即便沒有簽署書面合同，但實質上，眾上訴人與被上訴人之間已是建立了合同關係。

23. 作為被上訴人提供服務的對價，眾上訴人應該向被上訴人支付服務費及按金。

24. 總而言之，被上訴人因車載智能終端設備，而向眾上訴人收取按金及服務費，並非無因，而是有原因及合理依據。

25. 顯然，可預期眾上訴人在起訴狀所提及之理由，對於認定被上訴人不當得利並不具有可行性，亦即，眾上訴人提出的請求必然不能成立。

26. 綜上所述，原審法院根據《民事訴訟法典》第394條第1款d項最後部份規定，作出駁回起訴狀之決定，是正確無誤，應予維持。

綜上所述，敬請中級法院法官 閣下裁定上訴理由不成立，維持原審法院作

出的駁回起訴狀之批示。”

Corridos os vistos, cumpre decidir.

II) FUNDAMENTAÇÃO

Pela primeira instância foi proferido o seguinte despacho, objecto do presente recurso:

"No âmbito da p.c. apenso aos presentes autos foi proferida a seguinte decisão:

« (...)

B. Fundamentação

B.1. factual

Do confronto das peças, com interesse para a decisão da causa, resulta assente por acordo e com base nos documentos juntos o seguinte:

Da p.i.

Em 4 de Dezembro de 2019, depois da Comissão de Avaliação da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego ter avaliado as propostas recebidas, veio a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego publicar de que o "Serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis" foi adjudicado à 1ª e 2ª requeridas, com o prazo de 8 anos, de modo a que todos os táxis de Macau tivessem um sistema de gestão.

Os requerentes são proprietários dos veículos para transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer (táxis).

De modo a dar cumprimento à lei 3/2019 do "Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer" e o Regulamento

administrativo nº 21/2019 dos "Requisitos, inspecções e prazo de utilização dos automóveis ligeiros de aluguer", os requerentes solicitaram às Requerida que efectuassem a instalação do equipamento nos veículos no local previamente indicado e segundo as instruções da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, tudo conforme contratos juntos aos autos principais e cujo teor aqui se reproduz para os legais e devidos efeitos – Cfr. por ex., e por ser aquele cuja tradução se ordenou, doc. junto a fls.210 a 217 dos autos principais.

As Requeridas assumiram o serviço de fornecimento de todo o software para o sistema de gestão de táxis perante a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, bem como a instalação, manutenção, aferição, calibração e remoção do taxímetro.

Nos termos da Lei 3/2019 do "Regime jurídico do transporte de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer" e o Regulamento administrativo nº 21/2019 sobre os "Requisitos, inspecções e prazo de utilização dos automóveis ligeiros de aluguer", no dia 3 de Dezembro de 2020, os táxis só podiam iniciar a actividade depois de terem o taxímetro instalado.

As requeridas informaram os autores que os mesmos não tinham pago as respectivas taxas de serviço ou caução e que por isso cessariam o fornecimento do sistema inteligente do taxímetro bem como a prestação dos serviços de manutenção (vide os documentos 1 a 3).

Das oposições

Quer a 1ª Ré quer a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), por diversos meios (jornais na língua portuguesa e chinesa, meios de comunicação televisiva, DSAT, reunião entre a 1ª Ré e o sector de transporte em táxi, etc.), divulgaram informações sobre o equipamento desse sistema, a taxa de serviço

e as respectivas cláusulas do serviço, cujas informações se encontram disponíveis também no portal da DSAT e no portal da companhia da 1ª Ré (www.....com).

A DSAT adjudicou à 1ª e à 2ª Requeridas (Shenzhen C Technology Co. Ltd.) o ‘Serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis’, e, conforme a cláusula 4ª do contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis (v. doc.1 junto pela 1ª Requerida a fls.48 e cujo teor aqui se reproduz para os legais e devidos efeitos), assiste a estas o direito de cobrar ao titular da licença do táxi a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento, igualmente depósito de MOP5.000,00 por equipamento.

O que também consta expressamente das respectivas informações das cláusulas da cobrança da taxa de serviço e do depósito nos autos do concurso público do serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis da DSAT.

As requeridas instalaram o terminal inteligente, forneceram o sistema de gestão de táxi, bem como, caso houvesse a necessidade, providenciavam a reparação do sistema.

Encontra-se fixado no contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis e nos autos do concurso público da DSAT relativo a esse serviço que para o fornecimento do equipamento, cobra-se junto do titular da licença do táxi a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento e o depósito de MOP5.000,00 por equipamento.

Encontra-se estipulado no conteúdo básico do plano de cobrança, nos autos de concurso público do serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis da DSAT, caso o titular da licença do táxi não efectue o pagamento da taxa de serviço no prazo fixado, vencido esse prazo para pagamento, pode a Ré suspender o serviço (v. Doc.2 junto a fls.49 e cujo teor aqui se reproduz para os legais

e devidos efeitos).

B.2. Enquadramento jurídico dos factos

O procedimento cautelar, como processo instrumental - no sentido de que pressupõe uma acção principal, a instaurar ou já instaurada - visa assegurar a tutela efectiva do direito, prevenindo os perigos da natural demora da causa de que é dependência.

O sistema disponibiliza para o efeito uma providência cautelar comum e umas tantas nominadas.

A providência cautelar comum é o instrumento apropriado à tutela de pretensões de natureza cautelar que não encontrem enquadramento nas nominadas

Dispõe o artº326º nº1 do C.P.C. que “sempre que alguém mostre fundado receio de que outrem cause lesão grave e dificilmente reparável ao seu direito, pode requerer a providência conservatória ou antecipatória concretamente adequada a assegurar a efectividade do direito ameaçado”.

Temos, pois, como requisitos na medida cautelar atípica, a existência de um direito, direito esse cujo reconhecimento apela a um mero juízo de probabilidade ainda que com algum grau de consistência ou verosimilhança, e a existência de uma situação susceptível de, objectivamente, antes de proposta a acção principal ou antes da justa - composição da mesma, criar o justo receio a alguém de ver concretizada uma lesão grave e de difícil reparação do respectivo direito.

Igual tutela está garantida também para os direitos que dependam de decisão a proferir (artº326 nº1 do C.P.C.).

Neste caso, “tal como ocorre relativamente aos direitos já constituídos, se relativamente a tais direitos se mostrar fundando receio de lesão grave e de difícil reparação, também o seu titular poderá beneficiar da medida cautelar adequada a

assegurar o efeito útil derivados do seu exercício jurisdicional” – Cfr. Abrantes Geraldés, in Temas da Reforma do Processo Civil, V.III, 3ª edição, p.91

Além destes aspectos, exige-se a adequação da providência à situação de lesão iminente, não superioridade do prejuízo resultante da providência ao dano que com ela se pretende evitar e, por fim, a inexistência de providência específica que acautele o direito que está em “jogo” - Cfr. por todos, Ac. da RE de 16.5.91, in CJ, TIII, p.287.

Isto posto, vejamos, começando pela abordagem da relação jurídica em crise nos termos e para os efeitos da tutela procurada no quadro da providência cautelar comum, ou seja, determinar às requeridas que se abstenham de suspender o «Serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis».

Resulta dos factos a celebração de um contrato entre todos os requerentes e as requeridas e nos termos do qual, mediante o pagamento de uma taxa de 300,00 MOP e caução de 5.000,00 MOP, estas se obrigavam a desenvolver o serviço referido e nos factos assentes melhor caracterizado.

Não resulta que tal contrato tenha sido assinado com qualquer vontade viciada, pelo contrário, foi celebrado no quadro de uma vontade esclarecida visto o supra assente e que aqui se reproduz: «Quer a 1ª Ré quer a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT), por diversos meios (jornais na língua portuguesa e chinesa, meios de comunicação televisiva, DSAT, reunião entre a 1ª Ré e o sector de transporte em táxi, etc.), divulgaram informações sobre o equipamento desse sistema, a taxa de serviço e as respectivas cláusulas do serviço, cujas informações se encontram disponíveis também no portal da DSAT e no portal da companhia da 1ª Ré (www.....com).» / «A DSAT adjudicou à 1ª e à 2ª Requeridas (Shenzhen C Technology Co. Ltd.) o ‘Serviço de fornecimento e manutenção de

sistema de gestão de táxis’, e, conforme a cláusula 4ª do contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis (v. doc.1 junto pela 1ª Requerida a fls.48 e cujo teor aqui se reproduz para os legais e devidos efeitos), assiste a estas o direito de cobrar ao titular da licença do táxi a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento, igualmente depósito de MOP5.000,00 por equipamento.» / «O que também consta expressamente das respectivas informações das cláusulas da cobrança da taxa de serviço e do depósito nos autos do concurso público do serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis da DSAT.» / «Encontra-se fixado no contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis e nos autos do concurso público da DSAT relativo a esse serviço que para o fornecimento do equipamento, cobra-se junto do titular da licença do táxi a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento e o depósito de MOP5.000,00 por equipamento.»

Ora, já por aqui se topa que a providência é falha na medida em que os acordos que vinculam os requerentes os obrigam a pagar o que não querem e deixaram de pagar.

Mais, e apesar dos requerente chamarem à colação uma relação que é em face da que está aqui em crise estranha, “res inter alios acta”, ou seja, a relação estabelecida entre o governo e as requeridas, querendo daí importar efeitos externos a seu benefício (inviável por via do nº2 do artº400 do CC), sempre se dirá que o que resulta assente aponta para a legitimação da contraprestação exigida pelos serviços prestados.

Veja-se o que dizem os seguintes factos já supra reproduzidos: «A DSAT adjudicou à 1ª e à 2ª Requeridas (Shenzhen C Technology Co. Ltd.) o ‘Serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis’, conforme a cláusula 4ª do

contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis (v. doc.1 junto pela 1ª Requerida a fls.48 e cujo teor aqui se reproduz para os legais e devidos efeitos), assiste o direito de cobrar ao titular da licença do táxi, a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento e o depósito de MOP5.000,00 por equipamento.» / «O que também consta expressamente das respectivas informações das cláusulas da cobrança da taxa de serviço e do depósito nos autos do concurso público do serviço de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis da DSAT.» / «Encontra-se fixado no contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis e nos autos do concurso público da DSAT relativo a esse serviço que para o fornecimento do equipamento, cobra-se junto do titular da licença do táxi a taxa de serviço mensal de MOP300,00 por equipamento e o depósito de MOP5.000,00 por equipamento.»

Não corresponde, pois, à verdade o que se alega no r.i., ou seja, que não há sustentação legal para a cobrança de qualquer contraprestação pelos serviços prestados e que a mesma apenas pode ser exigido junto da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Transporte e/ou o Chefe do Executivo como Entidade adjudicante.

Nada existe nada na lei ou contratos que o impeça, em concreto da lei 3/2019 e regulamento administrativo 21/2019.

Estando os requerentes em falta com o pagamento devido, ou na iminência de estar, e porque os contratos devem ser escrupulosamente cumpridos conforme decorre do artº400 nº1 do CC, é, pois, legítimo o recurso à cessação da prestação a que as requeridas estão adstritas e por via do uso do instituto da excepção do não cumprimento previsto no artº 422 do CC.

É, pois, legal a reacção das requeridas, sendo em contrapartida ilegal a atitude dos requerentes, destarte carecendo do direito invocado e como pressuposto primeiro para que a presente p.c pudesse proceder.

Mas mesmo pressupondo que tivessem o direito a beneficiar do serviço supra-referido gratuitamente, claudicaria a presente p.c. por não verificação do segundo pressuposto exigido.

Não logramos atingir qual a iminência da lesão grave e dificilmente reparável.

A não proceder a providência está na disponibilidade dos requerentes a possibilidade de manterem o serviço prestados pelas requeridas e até final da acção principal: basta o pagamento mensal da soma residual de 300,00 MOP mensais e evitarão a paralisação das respectivas actividades.

Acresce em desabono da pretensão dos requerentes o facto do prejuízo para as requeridas ser muito maior caso se viabilize a presente p.c. do que aquele que resulta sua improcedência (1).

Nesse caso teríamos até a possibilidade, segundo um juízo de prognose cautelar, de pôr em causa a própria sobrevivência das requeridas e visto o universo dos taxistas que pagarão as taxas. No caso da improcedência o prejuízo é facilmente contornável através do pagamento individual por cada taxista da quantia de 300.00 MOP: assim se manterá o acesso aos serviços contratados.

Desta sorte, caso houvesse direito a tutelar, também não se vislumbraria o periculum in mora justificativo da procedência da p.c..

C. Decisão

Pelo exposto, julgo improcedente a presente providência cautelar.

Custas pelos requerentes.

Notifique e registre.»

(1) Referiu-se atrás: «Além destes aspectos, exige-se a adequação da providência à situação de lesão iminente, não superioridade do prejuízo resultante da providência ao dano que com ela se pretende evitar (...)» - Cfr. por todos, Ac. da RE de 16.5.91, in CJ, TIII, p.287.»

Pretendia-se na p.c a tutela da manutenção do serviço prestado pelas ora RR com o argumento de que pelos AA. não é devido o pagamento de qualquer contraprestação e caução.

Ali chegamos à conclusão que os AA. têm a obrigação de pagar, quer as taxas quer a caução de 5.000,00 MOP que pagaram.

Aqui diremos que não lhes assiste qualquer direito em exigir a devolução das referidas caução e taxas, estas aqui pedidas apenas por alguns dos AA.

E a razão de ser da falta de fundamento desse pedido está, cremos nós, suficientemente esclarecido na decisão da providência cautelar que aqui se reproduziu para ser fundamento do presente despacho.

A questão controvertida é apenas de direito, sendo patente que não haverá discórdia de que os serviços de fornecimento e manutenção de sistema de gestão de táxis estão a ser prestados (pelos vistos, atenta a p.c., alguns já cessaram) no quadro da vigência de um contrato de

direito privado celebrado entre as RR. e os AA, contrato esse nos termos do qual está vertida uma contraprestação pelo serviço a prestar e a cobrança de uma caução, tudo contratualizado de forma livre e voluntária face à ausência de qualquer alegação de vícios de vontade.

Para o exercício da actividade de taxista a lei exige que se dote o automóvel (táxi) dum taxímetro e outros equipamentos (artº10 nº1, al.12 e artº12 nº2 da Lei 3/2019).

A instalação e operacionalização foi, conforme se alega no p.i., adjudicado às RR., como se adjudicam outros serviços a outras entidades, por ex., fornecimento de água, energia, telecomunicações, adjudicação essa firmada ao abrigo da Lei e contratualizada com a DSAT.

Como é normal nestas coisas, como ocorre por exemplo no serviço de fornecimento de telecomunicações ou água, existe uma contraprestação a liquidar pelo utente, coisa que não está excluída no caso em face do conteúdo da lei citada e do regulamento administrativo 21/2019 de 30 de Maio.

Pelo contrário, dos documentos juntos na p.c. e que, em boa verdade, não podem ser postos em crise, resulta expressamente prevista (assim reconhecido pela DSAT) a faculdade das RR de se cobrarem de taxas e cauções, coisa que sempre lhes assistiria mesmo que tal faculdade não

estive firmada: tanto bastaria a omissão da lei e do contrato celebrado com a DSAT.

Relativamente à caução diremos em acréscimo à citada decisão, que o valor da mesma não pertence às RR: é dos AA. e ser-lhes-á devolvido logo que cesse o contrato e caso nada haja que liquidar por aquelas.

A caução, como é consabido, resulta da necessidade de acautelar a indemnização de algum dano possível ou devido à possível falta do cumprimento de alguma obrigação.

Ora, como acontece em muitas jurisdições em relação a generalidade dos contratos de fornecimento de serviços públicos essenciais¹, como acontece com vários

¹ Vide o caso de Portugal, país onde apenas em 1999 surgiu o Decreto-Lei n.º 195/99 a proibir a obrigação de prestação de caução resultante de contratos celebrados entre utentes e prestadores de serviços públicos essenciais, coisa que só por lei pode ser evitada e que não ocorreu em MACAU:

Artigo 1.º

Âmbito

1 - O presente diploma aplica-se aos contratos de fornecimento dos serviços públicos essenciais mencionados no n.º 2 do artigo 1.º da Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, em que sejam parte consumidores como tal definidos no n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 24/96, de 31 de Julho, qualquer que seja o fornecedor e a forma do respectivo fornecimento.

2 - É proibida a exigência de prestação de caução, sob qualquer forma ou denominação, para garantir o cumprimento de obrigações decorrentes do fornecimento dos serviços públicos essenciais mencionados no número anterior.

3 - O disposto nos números anteriores aplica-se às autarquias locais.

Artigo 2.º

Caução em caso de incumprimento

1 - Os fornecedores dos serviços públicos essenciais mencionados no artigo 1.º apenas podem exigir a prestação de caução nas situações de restabelecimento de fornecimento, na sequência de interrupção decorrente de incumprimento contratual imputável ao consumidor.

2 - A caução poderá ser prestada em numerário, cheque ou transferência electrónica ou através de garantia bancária ou seguro-caução.

3 - O valor e a forma de cálculo das cauções serão fixados pelas entidades reguladoras dos diferentes serviços públicos essenciais ou, na sua falta, pelas entidades públicas responsáveis pela supervisão ou controlo dos respectivos sectores de actividade.

tipos de contrato (veja-se o contrato arrendamento), está legitimado a quem presta um serviço, com ou sem cedência de equipamento, a exigência do pagamento pelo utente de uma caução, tudo sem prejuízo da existência de lei ou disposição contratual vinculando a entidade adjudicatária e a entidade administrativa em sentido contrário².

Acedendo a tais serviços, está o utente vinculado, nessa medida devendo cumprir o contrato - artº400 nº1 do CC.

Por todo o exposto, cremos ser absolutamente inconcludente a pretensão dos AA.

Destarte indefere-se liminarmente a presente petição inicial - artº394 nº1 al.d, parte final, do CPC.

Custas pelos AA.

Notifique e registre."

Analísado o douto despacho de indeferimento liminar que antecede, louvamos a acertada e perspicaz decisão com a qual concordamos e que nele foi dada a melhor solução ao caso, pelo que, considerando a fundamentação de direito aí

4 - Não será prestada caução se, regularizada a dívida objecto do incumprimento, o consumidor optar pela transferência bancária como forma de pagamento dos serviços.

5 - Sempre que o consumidor, que haja prestado caução nos termos do n.º 1, opte posteriormente pela transferência bancária como forma de pagamento, a caução prestada será devolvida nos termos do artigo 4.º

*

² Coisa que não existe no caso

exposta, cuja explanação sufragamos inteiramente, remetemos para os seus precisos termos ao abrigo do disposto o artigo 631.º, n.º 5 do CPC e, em consequência, negamos provimento ao recurso.

Apenas umas achegas.

Efectivamente, apesar de não existir qualquer acordo escrito, não há razão em dizer que os autores carecem de vontade de contratar.

Na verdade, prevê-se na alínea 3) do n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 3/2019 que *"Só pode ser atribuído um alvará ao veículo que preencha, cumulativamente, as seguintes condições: (...) Disponha de taxímetro, sistema de navegação global por satélite e aparelho de gravação de som e imagem, de marca e modelo aprovados pela DSAT, bem como de quaisquer outros equipamentos previstos em diploma complementar e em processo do concurso"*.

Sendo que, de acordo com o previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento Administrativo n.º 21/2019, os autores não devem desconhecer que os táxis têm de estar equipados com um sistema de terminal inteligente no veículo (sistema de terminal), sujeito a certificação com a devida selagem efectuada pela DSAT, após aferição.

E encontra-se fixado no contrato de Serviço de Fornecimento e Manutenção de Sistema de Gestão de Táxis e nos autos do concurso público da Direcção dos Serviços para

os Assuntos de Tráfego que para o fornecimento do equipamento relativo a esse serviço cobra-se junto do titular da licença de táxi uma taxa de serviço mensal de MOP\$300,00 e um depósito de MOP5.000,00 por equipamento.

Uma vez que a lei exige a instalação do sistema de terminal inteligente como condição necessária à obtenção da licença de táxi e, estando os autores cientes da obrigatoriedade de proceder-se à instalação daquele sistema no veículo, na medida em que decidiram candidatar-se ao concurso público para atribuição da licença, aceitaram o fornecimento daqueles serviços pelas rés, sendo ridículo virem agora dizer que não manifestaram qualquer vontade de contratar. A nosso ver, existe seguramente vontade negocial e mútuo consenso entre as partes, caso contrário, os autores não teriam apresentado candidatura ao concurso nem teriam pedido a instalação dos respectivos equipamentos nos seus veículos.

Isto posto, nega-se provimento ao recurso.

III) DECISÃO

Face ao exposto, o Colectivo de Juízes deste TSI acorda em **negar provimento** ao recurso jurisdicional interposto pelos recorrentes A e outros, confirmando o despacho recorrido.

Custas pelos recorrentes.

Registe e notifique.

RAEM, aos 20 de Abril de 2023

Tong Hio Fong

(Relator)

Rui Pereira Ribeiro

(Primeiro Juiz Adjunto)

Fong Man Chong

(Segundo Juiz Adjunto)