

卷宗編號：647/2025

(行政、稅務及海關方面的司法裁判上訴卷宗)

裁判日期：2026年7月28日

主 題：核准行為；無效行為。

裁判摘要

倘機動車輛商標和型號核准委員會認定早前已作出的核准行為存在瑕疵，因而作出決議，宣告前述核准行為部份無效，但在有關無效瑕疵事實上並不存在的情況下，行政法院撤銷前述決議的判決，應予以維持。

裁判書製作人

盛銳敏

澳門特別行政區
中級法院合議庭裁判

卷宗編號：**647/2025**

(行政、稅務及海關方面的司法裁判上訴卷宗)

裁判日期：**2026年7月28日**

上訴人：**機動車輛商標和型號核准委員會**

被上訴人：**A有限公司**

一、 案件概述

司法上訴人**A有限公司**(本上訴中的“被上訴人”)針對被訴實體**機動車輛商標和型號核准委員會**(本上訴中的“上訴人”)就後者於2022年11月30日第41次會議及2022年12月14日第43次會議作出的，以司法上訴人持有的兩款重型電單車（型號認可編號分別為336/2014及595/2019）的車輪尺寸不符合廠方技術規格要求且不具安全條件為由，宣告相關型號的核准行為部分無效之決議，向行政法院提起司法上訴。

檢察院駐行政法院辦事處主任檢察官提交了載於卷宗第113至116頁的意見書，建議裁定司法上訴人的上訴理由部分成立，撤銷被上訴決議。

經審理，行政法院法官裁定司法上訴人的訴訟理由成立，繼而撤銷被訴行為。

*

被訴實體不服上指裁判並提出上訴。為此，其適時提交上訴理由陳述，當中載有以下結論：

A. 本案中，上訴實體先後於2014年及2020年核准兩項車輛商標及型號核准行為(認可編分別為336/2014及595/2019)，但嗣後發現獲核准的技術規格—輪胎尺寸(前120/70-15 後140/60-14)並不具備安全條件。

B. 根據原審法院引用的主流學說的理解，《行政程序法典》第122條第2款c)項規定的“標的屬不能”即指行政行為的直接標的（行為的內容）或間接標的（承受行為效果的物或財產）在事實上或法律上絕無實現的可能性，而不僅僅是被法律秩序所禁止。

C. 正如原審法院於被上訴判決中所述「車輛的商標及型號的核准，尤其是認可階段，旨在審查車輛的各個組成部分是否符合技術規格的要求，以確保車輛具備安全條件。倘相關商標及型號的車輛符合要求，則在檢驗確認之後予以核准，反之則不予核准。」〔粗體、斜體及底線為後加〕

D. 可見，車輛商標及型號核准行為的核心內容是確認相關車型符合安全條件。

E. 而上訴實體於答辯狀第11點至第14點內已陳述了對第19/2013號行政法規立法原意的理解。根據該行政法規，在車輛商標及型號的核准程序中，審查和判斷車輛的商標及型號是否符合安全標準時，必須依據車輛製造商提供的文件資料。

F. 特別是在輪胎規格的判斷上，以車輛製造商的文件資料或建議作為判斷安全的標準已是車輛行業（見附件一至二，在此視為完全轉錄）以及其他國家或地區（見附件三至六，在此視為完全轉錄）採用的公認準則。

G. 正如現行的中華人民共和國國家標準GB7258-2017《機動車運行安全技術條件》第9.1.3項明確規定“同一軸上的輪胎規格和花紋應相同，輪胎規格應符合整車製造廠的規定。”

H. 香港特別行政區於2024年12月24日修訂的指引《改動或改裝車輛-該做與不該做》第1頁指出“輪胎不該未徵詢汽車製造商或代理的意見便更換不同尺碼或負重能力的輪胎”。

I. 新加坡陸路交通管理局官方網站提供有關車輛技術與改裝的指南指出“*When replacing motorcycle rims, the size (i.e. width and diameter) of the rims installed must be according to the motorcycle manufacturer's recommendations and must not be altered.*”。

J. 菲律賓陸路交通辦公室於2010年9月8日發出的Department Order No.2010-32 Section 5.2指出“*5.2 The modifications involving safety and environment shall not be allowed, such as the following :...5.2.6 Change of rim size;...*”。

K. 更重要的是，上訴實體在作出被上訴行為前，已向車輛製造商核實，確認涉案兩款車型之出廠裝配輪胎僅應為前120/70-17 後160/60-17，而車輛製造商亦明確表示不建議車輛裝配及使用與出廠規格型號不一致的輪胎。（見答辯狀第31點、行政卷宗第47頁至第56頁，以及第65頁至第88頁，在此視為完全轉錄）

L. 因此，涉案兩項核准行為的車輛型號使用前120/70-15 後140/60-14尺寸的輪胎，顯然不符合安全條件。

M. 倘若上訴實體核准相關車型可使用不具備安全條件的輪胎尺寸，則意味著核准行為的內容徹底違背了法律的根本目的，無法實現確保道路安全的根本目標。

N. 公共道路安全乃一項極為重要的公共利益，當中涉及駕駛員及其他道路使用者的人身安全，而這類公共利益具有明顯的及絕對的優先性。

O. 為此，法律上絕不可能實現本案所涉兩項核准行為的內容（即核准相關車輛型號可使用不具備安全條件的輪胎尺寸），否則將對公共安全構成危害，嚴重損害公共利益，並可能為社會帶來難以彌補的損害。

P. 故此，本案所涉兩項核准行為的內容屬於法律上標的不能（行為的內容在法律上絕對不可能實現）的情況，而非單單只是違反某項法律規定(例如：單純因欠缺法定申請文件或在審批時未有發現申請文件不正確而未有要求申請人補正)的情況。

Q. 基於此，上訴實體在充份尊重原審法院意見的前提下，不認同原審法院的見解，認為根據《行政程序法典》第122條第2款c)項規定宣告該兩項核准行為部分無效（即針對核准有關車輛型號可使用前120/70-15 後140/60-14的輪胎尺寸之部分）並無不妥，且認為被上訴判決錯誤解釋《行政程序法典》第122條第2款c)項規定及錯誤適用第124條規定因而沾有可撤銷的瑕疵。

R. 此外，原審法院於被上訴裁判中完全沒有說明為何本案情形不符合上訴實體於答辯狀內所指《行政程序法典》第96條a)項規定的無須對利害關係人進行聽證的情況，卻在被上訴裁判內直接得出了結論。

S. 基於此，根據《行政訴訟法典》第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款b)項規定，上訴實體認為原審法院的裁判因欠缺說明理由而沾有無效的瑕疵。

T. 與此同時，上訴實體維持答辯狀第6點至第9點內的觀點，不認同被上訴行為存有欠缺聽證之瑕疵。

U. 另外，上訴實體於答辯狀第9點及第47點內已明確提出了補充請求，但原審法院未有對上訴實體所指出的補充請求作出審理及決定，故根據《行政訴訟法典》

第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款d)項規定，上訴實體認為被上訴判決因遺漏審理而沾有無效之瑕疵。

V. 須重申，根據《行政程序法典》第122條第1款規定“無效之行政行為，係指欠缺任何主要要素之行政行為，或法律明文規定屬無效之行政行為”。

W. 誠如終審法院第53/2021號合議庭裁判指出：「...行為的主要要素是指任何導致有關行為無法被定性為行政行為的重要要素，或其欠缺嚴重到使行為應被視為無效的要素。另一方面，在那些一般行政行為的共有要素之外，還存在一些因應具體行政行為的種類和情況而應被視為不可或缺的元素，也屬於行政行為的主要要素。...」

X. 在本案中，涉案的核准行為並非簡單地基於車輛製造商回覆與先前認可文件所載的車輛輪胎尺寸資料存在矛盾而存在事實前提錯誤的瑕疵。而是本上訴陳述書第10點至第21點所言，涉案兩項核准行為的車輛型號使用前120/70-15 後140/60-14尺寸的輪胎，不符合安全條件的問題。

Y. 基於公共道路安全關乎重大公共利益，當中涉及駕駛員及其他道路使用者的人身安全，對於車輛商標及型號的核准行為而言，符合技術規格要求並且具備安全條件是極為重要及具決定性之要素。若涉案核准行為容許有關車型使用前120/70-15 後140/60-14的輪胎尺寸，將徹底違背法律確保公共道路安全的根本目的，危害公共安全，嚴重損害公共利益，故上訴實體認為涉案核准行為的瑕疵極為嚴重以致不應適用可撤銷制度，並主張有關行為（針對核准有關車輛型號可使用前120/70-15後140/60-14輪胎規格之部分）因欠缺上述主要要素而根據《行政程序法典》第122條第1款規定屬無效。

Z. 須特別指出的是，《行政程序法典》第123條第2款明確規定，任何行政機關或法院得隨時宣告行政行為無效。

AA. 由於上述規定乃屬於《行政訴訟法典》第20條所指“另有規定者除外”的情況，因此認為，本案中原審法院不僅應審理被上訴行為的有效性，還應對上訴實體的實質請求作出決定。亦即，倘認為上訴實體根據《行政程序法典》第122條第2款c)項所指“標的不能”而宣告涉案核准行為部份無效不成立時，在作出撤銷行為的裁定後，仍應審理並基於《行政程序法典》第122條第1款及第123條第2款規定宣告或決定涉案兩項核准行為是否因欠缺主要要素而部分無效。

BB. 另一方面，正如本上訴陳述書第12點至第19點所述，涉案兩項核准行為的車輛型號使用前120/70-15 後140/60-14尺寸的輪胎，顯然不符合安全條件。

CC. 而本案中，不論所涉核准行為是因標的屬不能而導致《行政程序法典》第122條第2款c)項規定的無效，還是因欠缺主要要素而導致《行政程序法典》第122條第1款規定的無效，抑或因須緊急作出決定以保障公眾的生命安全而按《行政程序法典》第96條a)項規定無須對利害關係人進行聽證，原審法院均必須認定及審理該兩項核准行為為所涉車輛型號使用前120/70-15 後140/60-14尺寸的輪胎是否確實不符合安全條件。

DD. 這是審理案件及作出裁判的重要事實，特別是分析核准行為是否存在上訴實體提出的“標的屬不能”或“欠缺主要要素”的無效瑕疵。況且，根據《行政程序法典》第123條第2款規定，法院對於無效的瑕疵可依職權審理。

EE. 然而，原審法院對使用有關輪胎尺寸是否“不符合安全條件”的重要事實未有進行認定及審理，故上訴實體認為被上訴判決亦因此遺漏審理而沾有無效的瑕疵。

*

司法上訴人就上述上訴提交卷宗第198至205頁的答覆，當中作出結論如下：

1. 上訴實體認為兩項核准涉案車輛使用前 120/70-15 後 140/60-14 尺寸的輪胎之行政行為（以下稱為“核准行為”）構成《行政程序法典》第 122 條第 2 款 c)項所規定之“標的屬不能”。然而，上訴實體混淆了“標的屬不能”和“標的欠缺適當性”兩個概念。

2. “標的屬不能”是指該行為在事實上或法律上不可能存在或實現，因此行為自始無法產生法律效果；而“標的欠缺適當性”是指行政行為之客體不符合法律規定，但其標的仍然是可能實現的。

3. 涉案車輛之輪胎雖然與製造商出廠使用之輪胎規格不一致，但並未違反第19/2013 號行政法規之規定。

4. “車輛是否符合技術規格要求”需由上訴實體審查並評價核准申請之文件而得出結論。製造商文件是判斷車輛安全條件的基礎依據，但並非唯一標準，否則不需要將車輛商標及型號的核准分為審查文件的認可階段和審查技術的檢驗階段。

5. 涉案車輛已通過兩階段審查：原廠說明書指明前胎 120/70/17 120/70/15 和後胎 160/60/17 140/60/14；檢驗階段未質疑安全條件，交通事務局亦沒有決定對該等車輛進行測試或試驗。

6. 倘尊敬的法官 閣下認為上訴實體作出之兩項核准行為沾有違法瑕疵，依《行政程序法典》第 124 條屬可撤銷行為而非無效行為。根據《行政程序法典》第 130 條之規定，上訴實體僅得在針對上述核准行為可提起有關司法上訴之期間內，或在有關司法上訴中作出答覆前，以可撤銷行政行為之非有效作為依據將可撤銷之行政行為廢止。換言之，有關行為的期間已經屆滿。

7. 製造商回覆僅聲明出廠輪胎規格及不建議不一致輪胎，未就安全性能發表意見。上訴實體主張基於緊急情況免除聽證、宣告無效，但上訴實體不曾證明緊急性存在，亦未證明任何實質、客觀、迫在眉睫的危險導致被上訴行為屬於緊急決定。

8. 兩項核准行為已作出多年，上訴實體在沒有實質審查涉案車輛安全性能的情況下，僅以抽象風險為由而認定涉案車輛之使用會損害公共利益，顯然不合理。

9. 關於上訴實體認為原審法院針遺漏審理兩個補充請求的主張，針對第一個補充請求(倘原審法院認為被上訴行為沾有欠缺聽證的可撤銷瑕疵時，請求根據“可撤銷行為再利用學說”理論，不撤銷被上訴行為)，依中級法院第 799/2012 號裁判之見解：“可撤銷行為再利用學說理據(Teoria do Aproveitamento do Acto Anulável)，即使有關行為存有可撤銷的瑕疵，法院可不作出撤銷，但須符合以下前提：1. 有關行為是一受羈束的行政行為 (acto administrativo vinculado)。2. 可以肯定行政當局在消除有關可撤銷的瑕疵後，會再次作出同樣內容的行為。”

10. 原審判決裁定被上訴行為錯誤適用《行政程序法典》第 122 條第 2 款 c)項之規定和欠缺對利害關係人之聽證。倘若上訴實體向被上訴人作出聽證、容許其解釋及提供證明文件，上訴實體不一定會認為涉案車輛不具備安全條件。

11. 另外，被上訴行為之內容為宣告核准行為無效，但根據原審判決中詳盡的解釋，核准行為屬可撤銷行為。因此，上訴實體勢必無法再次作出同樣內容的行為，因為針對可撤銷之行政行為適用之手段為廢止、追認、糾正及轉換。

12. 針對第二個補充請求(倘原審法院不認為核准行為沾有因標的屬不能之無效瑕疵時，請求宣告認可編號 336/2014 及 595/2019 的車輛商標及型號核准行為因欠缺主要要素而屬部分無效(即針對核准有關車輛型號可使用前 120/70-15、後 140/60-14 輪胎規格之部分))，原審判決第 17 至 21 頁已指出涉案車輛之輪胎規格不符合出廠規格屬於標的欠缺正當性或適當性的情況，為核准行為之內容瑕疵，後果為可撤銷。原審判決雖未明確指出上訴實體之補充請求不成立，但在理由說明部分已實質審查相關請求。

13. 上訴實體認為原審法院應審查涉案車輛使用前 120/70-15 後 140/60-14 尺寸的輪胎是否確實不符合安全條件，並指根據《行政程序法典》第 123 條第 2 款之規定，法院對無效的瑕疵可依職權審理。

14. 需要指出的是，行政行為的無效性屬法律評價範疇，非事實認定問題。

15. 上訴實體作為具職權核准車輛的商標及型號之行政機關，負有舉證責任證明相關輪胎之使用不具安全條件，但其僅提供製造商覆函聲明作為證據。

16. 即使相關輪胎之使用不具安全條件(單純假設，被上訴人並不認同)，亦不會導致被上訴行為出現“標的屬不能”或“欠缺主要要素”之無效瑕疵。因此，原審法院未有遺漏審理對案件屬重要的事實。

*

根據《行政訴訟法典》第157條，本卷宗送交檢察院進行檢閱。檢察院助理檢察長作出本附卷第223頁至第228頁的意見書，建議裁定上訴理由不成立，內容如下：

A Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados interpôs o presente recurso jurisdicional da douda sentença em escrutínio, pela qual a MM.^a Juiz do Tribunal Administrativo anulou a deliberação identificada na petição inicial, com fundamentos de que tal deliberação infringiu, de um lado, a alínea c) do n.º2 do art.122.º do CPA e, de outra banda, o n.º1 do art.93.º do mesmo Código.

*

1. Do pedido da anulação da sentença recorrida

Na sua legação, a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados requereu, em primeiro lugar, a anulação da supramencionada sentença, argumentando que a deliberação anulada pela sentença *in questio* não padece dos vícios conducentes à anulação.

1.1. Repare-se que tanto no direito administrativo como no direito civil (arts.122.º, n.º2, alínea c) do CPA e 273.º, n.º1 do Código Civil), a impossibilidade do objecto constitui uma categoria autónoma das causas da nulidade de acto administrativo ou de negócio jurídico, sendo diferente da ilicitude *stricto sensu* e da falta de qualidade, requisitos ou pressupostos legais.

E é comum para estes dois ramos a tese de que a impossibilidade do objecto pode ser física ou jurídica, e a impossibilidade jurídica pode incidir sobre objecto imediato ou objecto mediato (Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, p.709; João Gil de Oliveira / José Cândido de Pinho: Código Civil de Macau Anotado e Comentado, Livro I, Volume IV, pp.194 a 195). Merece especial destaque a doutrina que inculca (Mário Esteves de Oliveira/Pedro Costa Gonçalves/J. Pacheco de Amorim: Código do Procedimento Administrativo Comentado, 2ª edição, pp.645, sublinha nossa): São de objecto impossível os actos cujo efeito ou medida seja jurídica ou fisicamente impossível e não quando se trata apenas de efeito proibido pela ordem jurídica. Casos de acto juridicamente impossível, têm-los, por exemplo, na revogação de um acto nulo ou na expropriação de um bem que já foi vendido à Administração expropriante;

Ponderando sinteticamente os exemplos aludidos nas doudas obras *supra* referidas, afigura-se-nos que a impossibilidade jurídica do objecto traduz na inibição categórica e abstracta de um género que, por natureza das coisas, é incompatível com a relação jurídica e, por isso, não abarca a ineptidão de um certo objecto concreto derivada do não preenchimento de qualidade, requisitos ou pressupostos legalmente exigidos.

Voltando ao caso *sub judice*, salvo devido respeito pela opinião diferente, entendemos que é discreta e acertada a seguinte análise da MM.^a Juiz *a quo*: 事實上，無論所裝配的輪胎尺寸為前120/70-17後160/60-17，還是前120/70-15後140/60-14，上述兩個型號的車輛具備一般車輛的全部特徵，在抽象層面顯然可作為車輛商標及型號核准行為的標的，否則，先前的核准程序根本沒有展開的可能性。但被上訴實體不僅應利害關係人申請展開

了核准程序，還在審查申請人提交的各項文件後作出認可決定，而正如主任檢察官閣下詳細指出的，當時申請人提交的表格及文件（包括銷售商發出的車輛規格資料和車輛原廠說明書）均載明有關車輛可選裝前120/70-15後140/60-14尺寸的輪胎，對此，被上訴實體在審批時無任何質疑，亦未按照第19/2013號行政法規第6條第7款的規定指出有關文件存在不正確、欠缺或不足之處，要求申請人作出補正。

Tudo isto leva-nos a sufragar tranquilamente a conclusão dela, no sentido de que: 暫且不論被上訴行為的事實前提是否有誤（即前120/70-15後140/60-14尺寸的輪胎是否確實不符合技術規格要求），本院認為，車輛輪胎尺寸不符合技術規格要求不屬於行為標的屬不能的情形，而是行為標的欠缺適當性的問題。

1.2. Sem prejuízo do elevado respeito, parece-nos que a sentença *in questio* não eiva a falta de fundamentação arguida pela Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados (vide. conclusões R a T da alegação do recurso jurisdicional em apreço). Em síntese, temos duas razões.

De um lado, importa realçar que a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados confessou, na contestação, a omissão da audiência prévia, e da deliberação contenciosamente atacada não consta nenhuma fundamentação para justificar a não realização da audiência, pelo que, segundo nos parece, são irrelevantes os argumentos invocados, pela primeira vez, nos arts.6.º a 8.º da contestação (8. 由於被訴決定設計重大的公共利益，被訴實體須緊急作出決定以保障公眾的生命安全，因此，根據《行政程序法典》第96條a)項規定，無須對利害關係人進行聽證)

E de outra banda, acompanhamos a jurisprudência mais autorizada e pacífica, segundo a qual a nulidade a que se refere a alínea b) do n.º1 do art.571.º do Código de Processo Civil apenas se verifica quando haja falta absoluta de fundamentos e não quando a justificação seja apenas deficiente (vide. Acórdãos do TUI nos Processos n.º21/2004 e n.º24/2006).

Em esteira, inclinamos a colher que é suficiente a clara explanação de “不能視為《行政程序法典》第97條a)項所指的利害關係人已在程序中表明意見，因而免除對其之聽證的情況” e “基於本案情形亦不符合《行政程序法典》第96條及第97條規定的其他情況，故不得免除對司法上訴人之預先聽證”。

*

2. Do pedido da declaração da nulidade das duas aprovações

Na sua alegação do presente recurso jurisdicional, a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados pretendeu ao TSI, em segundo lugar, que “根據《行政程序法典》第122條第1款及第123條第2款規定，宣告或決定認可編號336/2014及595/2019的車輛商標及型號核准行為因欠缺主要要素而屬“部分無效”〔即針對核准有關車輛型號可使用（前120/70-15、後140/60-14）輪胎規格之部分〕”。

É verdade que na sua contestação, ela solicitou já, de maneira subsidiária, ao Tribunal Administrativo: 最後，在尊重不同見解的前提下，倘尊敬的法官閣下不認為涉案的核准行為沾有《行政程序法典》第122條第2款c) 項所指的無效瑕疵，則被訴實體仍懇請尊敬的法官閣下，基於本答辯狀第19條至第20條（即本結論部分第XIII點至第XIV點）所提出的理由而根據《行政程序法典》第122條第1款及第123條第2款規定，宣告認可編號336/2014及595/2019的車輛商標及型號核准行為因欠缺主要要素而屬“部分無效”〔即針對核准有關車輛型號可使用（前120/70-15、後140/60-14）輪胎規格之部分〕。

Com todo o respeito pela dedicação da Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados à defesa do interesse público e ainda pelo melhor juízo diverso, somos levados a opinar que tal pedido dessa Comissão não pode deixar de ser descabido.

2.1. O disposto nos arts.20.º e 79.º a 81.º do CPAC aconselha-nos a inferir que o recurso contencioso está sujeito aos princípios do dispositivo e da estabilidade da instância, no sentido de que a petição inicial define e delimita o objecto do recurso contencioso e o seu âmbito é determinado sempre pelos elementos objectivos dos actos recorridos.

Assim, a contestação da entidade recorrida e, eventualmente, dos contrainteressados tem de cingir-se ao acto administrativo identificado na petição inicial como objecto do recurso contencioso – não a quaisquer outros actos, e as possíveis questões prévias a suscitar de acordo com o art.46.º do CPAC hão de reportar-se ao mesmo acto recorrido.

Do que ficou exposto acima decorre que o conhecimento oficioso do tribunal não é onipotente, significando apenas que o julgador pode conhecer, oficiosamente e sem carecer da arguição, dos vícios que gerem a nulidade do acto identificado na petição como acto recorrido – nunca podendo declarar nulo um outro acto, pelo que temos por sã a jurisprudência que reza (cfr. Acórdão do TUI no Processo n.º166/2020): Incorre-se em nulidade se, em sede de recurso contencioso interposto de acto administrativo que “interditou o recorrente de entrar na R.A.E.M.” (por três anos), se vier a identificar e analisar como “objecto do recurso”, um outro acto administrativo, nenhuma referência e apreciação se fazendo ao “acto – efectivamente – recorrido”.

Nestes termos e dado que as deliberações de aprovação n.º336/2014 e n.º595/2019 não são, sem nenhuma dúvida, objectos do recurso contencioso que culminou com a sentença, entendemos que são incuravelmente ilegais os dois pedidos de declaração da nulidade das supramencionadas duas deliberações de aprovação, por isso, é prudente e imaculado que a MM.^a Juiz *a quo* não conheceu do pedido formulado na contestação.

2.2. A nossa fraca leitura incute-nos a ideia de que são constantes e consensuais sem excepção a doutrina e jurisprudência, no sentido de que a nulidade constitui tão-só a excepção à regra geral de que o acto inválido é anulável (a título meramente exemplificativo, Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, pp.703 a 704). Na mesma linha, estamos convictos de que os arts.122.º e 124.º do CPA consagram as sobreditas regra geral e correspondente excepção.

No nosso modesto juízo, na medida em que a anulabilidade é susceptível de sanção *ope legis* e disponível pelo respectivo interessado, a apontada regra geral se destina axiologicamente, de um lado, a defender a certeza e segurança jurídicas, e de outro, a respeitar, tanto quanto possível, a autonomia da vontade e a dignidade humana.

Convém ter em consideração que o CPA português aprovado pelo D.L. n.º4/2015 elimina peremptoriamente a categoria de «nulidades por natureza» de acto administrativo, as razões deliberadamente enunciadas pelo legislador português para legitimar esta eliminação consiste em ele entender que sendo indeterminado, o conceito de «elementos essenciais» vem suscitar dúvidas de interpretação e, nesta medida, põe em risco a certeza e segurança jurídicas (vide. ponto 17 do preâmbulo do D.L. n.º4/2015).

Tudo isto aconselha-nos a inferir que a interpretação deste conceito de «elementos essenciais» deve ser discreta e restrita, no sentido de que a falta de qualquer destes elementos é de tal modo grave que a sanção *ope legis* da ilegalidade ou a produção de qualquer efeito por correlativo acto administrativo repugnaria a consciência jurídica (Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, p.706).

À luz deste raciocínio interpretativo, e com elevado respeito pela opinião diferente, inclinamos a entender que as deliberações de aprovação n.º336/2014 e n.º595/2019 não eivam a falta de elementos essenciais apenas arrogada na contestação e no recurso jurisdicional.

2.2.1. Sufragamos tranquilamente a prudente e inatacável asserção da ilustre colega que apontou: 明顯可見，當時核准行為所審查的文件中，尤其原廠車輛說明書均明確載明車胎尺寸前120/70-15後140/60-14，當時被訴實體作出文件審查並未認為存在不正確、欠缺或不足而需要申請人須作出補正，而進行有關檢驗階段亦沒有指出所檢驗的實物與文件不一致。質言之，當時的核准行為並非在欠缺對文件的認可又或檢驗階段下作出，亦非基於欠缺文件依據、或車胎尺寸資料遺漏或不足下作出有關認可，而被訴實體亦沒有對該輪胎尺寸的安全性有疑問或存在不安全的判斷。為此，我們看不到核准行為欠缺主要要素或主要內容。

2.2.2. É irrefutável que a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados não demonstra e, a nosso ver, não se descortina que ao requerer a aprovação, a «A Escola de Condução Limitada» agisse com dolo ou má fé, e é também

incontroverso que as deliberações de aprovação n.º336/2014 e n.º595/2019 não colidem com a ordem pública ou com os bons costumes.

2.2.3. Note-se que na resposta à consulta da Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados, a fabricante “B Power Co., LTD (B動力股份有限公司)” disse “不建議裝配和使用與出廠規格型號不一致的輪胎” (vide, o 8 factu provado), não afirma que causaria perigo à segurança pública, muito menos o provou.

O que nos leva a entender que é equilibrada a conclusão da ilustre colega: 我們認為，從行政卷宗資料，並未顯示司法上訴人的車輛輪胎的尺寸具體上的安全性如何、以及在何程序影響駕駛者或道路使用者的安全，更何況，自上述核准作出多年並未顯示基於車輛的輪胎尺寸而出現安全隱患事故。為此，被訴實體不能過於抽象地指稱基於道路公共安全而作為無效的理據。

2.2.4. Inculca a boa doutrina (Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: obra citada, p.758), o decurso do prazo previsto no art.130.º do actual CPA de Macau não desencadeia a absoluta preclusão do direito à revogação, o que este decurso opera é que a razão da revogação passa a ser o desmérito – em substituição da invalidade – do correlativo acto administrativo. Na nossa óptica, é praticamente consensual o entendimento de que a prossecução e defesa do interesse público, designadamente, da segurança pública, são fundamentos legítimos da revogação por desmérito.

Daí flui que pode ser alcançada por via da revogação não reactiva das aprovações n.º336/2014 e n.º595/2019 a defesa da segurança pública na qual a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados estribou a deliberação anulada pela MM.^a Juiz *a quo*.

*

3. Da arguição da falta de fundamentação e da omissão de pronúncia

Ora, a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados solicitou ainda o novo julgamento contemplado no n.º2 do art.159.º do CPAC (裁定被上訴判決因欠缺理由說明及遺漏審理而無效，並根據《行政訴訟法典》第159條第2款規定將本案發還予原審法院重審).

A única razão invocada por ela para sustentar esse pedido consiste em “然而，原審法院對使用有關輪胎尺寸是否“不符合安全條件”的重要事實未有進行認定及審理，故上訴實體認為被上訴判決亦因此遺漏審理而沾有無效的瑕疵” (vide. arts.39.º a 43.º e conclusão EE da alegação do recurso jurisdicional).

Ressalvado respeito que é muito elevado, afigura-se-nos que a supramencionada razão da Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados padece de quatro erros.

3.1. Ora, tal razão, só por si, demonstra irrefutavelmente que a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados não apresentou nenhum

fundamento concreto que é capaz de substanciar a arguição da falta de fundamentação, pelo que se trata duma arguição manifestamente despropositada.

3.2. No nosso prisma, em bom rigor, a expressão “不符合安全條件” não descreve facto concreto, mas é um juízo jurídico. O que implica que a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados equivocou a matéria de facto por matéria jurídica.

3.3. Bem vista, a referida expressão “不符合安全條件” é tão-só um dos fundamentos invocados pela Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados na contestação para impugnar o recurso contencioso, pelo que não constitui questão para os efeitos previstos no n.º2 do art.563.º do CPC. Daí decorre que ela confundiu a “questão” com “fundamento”. (vide. Acórdão do TUI no Processo n.º4/2011).

Sendo assim, cabe relembrar o consenso da doutrina e jurisprudência, segundo o qual a “nulidade” por “omissão de pronúncia” – tão só – ocorre quando o Tribunal deixe de se pronunciar sobre “questão” que lhe coubesse conhecer, e não quanto a todo e qualquer dos “fundamentos”, “razões”, “opiniões”, ou mesmo doutrinas que os sujeitos processuais invoquem para sustentar ou justificar o seu ponto de vista sobre as (verdadeiras) “questões” que colocam, pois que o vocábulo (legal) “questão” não pode ser entendido de forma a abranger todos os “argumentos” invocados pelas partes. (a título exemplificativo, Acórdão do TUI no Processo n.º63/2020)

3.4. Na sentença recorrida, a MM.^a Juiz *a quo* apontou: 本案中，被上訴實體先後於2014年及2020年核准了XXX商標的650NK M/T型號重型電單車及CF650-7B1 M/T型號重型電單車，認可編號分別為336/2014及595/2019。根據已認定的事實，當時的核准申請及所附車輛技術規格資料均載明，上述兩個型號的車輛所配輪胎尺寸為前120/70-17後160/60-17，可供選擇的輪胎尺寸為前120/70-15後140/60-14。Significa isto que no prisma da MM.^a Juiz *a quo*, a Comissão para Aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados não constatou a sua versão de “不符合安全條件”.

Assim que seja, visto ser evidente que na sentença em crise, a MM.^a Juiz *a quo* especificou os factos dados como provados e os fundamentos legais da sua anulação, cremos tranquilamente que não se verifica *in casu* nem a falta de fundamentação, nem a omissão de pronúncia.

Por todo o expendido acima, propendemos pelo *não provimento* do presente recurso jurisdicional.

*

各助審法官已對卷宗進行檢閱。

現對案件進行審理。

二、 訴訟前提

本院對此案具有管轄權。

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，且已適當地被代理。

不存在待解決之無效、抗辯或其他先決問題。

三、 事實

原審法院認定了以下事實：

1. 司法上訴人A有限公司（葡文名稱A ESCOLA DE CONDUÇÃO LIMITADA，英文名稱A DRIVING SCHOOL LIMITED），於澳門商業及動產登記局之登記編號為XXX，法人住所位於澳門XXX，擁有6輛商標及型號為XXX 650NK M/T的重型電單車，以及10輛商標及型號為XXX CF650-7B1 M/T的重型電單車（見行政卷宗第1冊第153頁及第157頁）。
2. 2014年7月15日，C貿易有限公司（葡文名稱AGENCIA COMERCIAL C LDA.）向交通事務局提出核准車輛商標及型號申請，並附同銷售商發出的車輛規格資料以及車輛原廠說明書等文件，當中載明申請核准的車型及輪胎尺寸如下：

車輛	商標	型號	前後輪胎尺寸	可供選擇的前後輪胎尺寸
重型電單車	XXX	650NK M/T	前120/70-17	前120/70-15

			後160/60-17	後140/60-14
--	--	--	------------	------------

（見行政卷宗第2冊第2頁至第5頁及第18頁至第24頁）。

3. 2014年7月23日，被上訴實體對上述商標及型號為XXX 650NK M/T的重型電單車給予認可，並在2014年8月7日檢驗合格後，核准上述車型，相關認可編號為336/2014（見行政卷宗第2冊第1頁及第4頁背頁）。
4. 2019年12月13日，C貿易有限公司（葡文名稱AGENCIA COMERCIAL C LDA.）向交通事務局提出核准車輛商標及型號申請，並附同銷售商發出的車輛規格資料以及車輛原廠說明書等文件，當中載明申請核准的車型及輪胎尺寸如下：

車輛	商標	型號	前後輪胎尺寸	可供選擇的前後輪胎尺寸
重型電單車	XXX	CF650-7B1 M/T	前120/70-17 後160/60-17	前120/70-15 後140/60-14

（見行政卷宗第3冊第2頁至第6頁背頁及第39頁）。

5. 2020年1月8日，被上訴實體對上述商標及型號為XXX CF650-7B1 M/T的重型電單車給予認可，並在2020年1月22日檢驗合格後，核准上述車型，相關認可編號為595/2019（見行政卷宗第3冊第1頁及第6頁背頁）。
6. 2022年9月15日，交通事務局接獲投訴，投訴人指型號認可編號為336/2014及595/2019的重型電單車存在輪胎尺寸不符合廠方規格之情況（見行政卷宗第1冊第1頁至第5頁）。
7. 2022年11月14日，交通事務局法律輔助處就上述投訴事宜編制第098/DAJ/2022號意見書，當中載有如下內容：

“……

6. 事實上，本局早前所核准的認可編號336/2014、595/2019及126/2021的輪胎尺寸(前120/70-15、後140/60-14)並不符合廠方的技術規格要求及不具安全條件，為保障車輛駕駛人及公共道路使用者的生命安全，根本不存在可使用上述輪胎尺寸的可能，因此認為，有關核准行為之標的屬不能，機動商標及型號核准委員會根據《行政程序法典》第122條2款c)項及第123條第2款規定，宣告上述三個型號的核准行為“部分無效”(亦即針對核准有關車輛型號可使用“前120/70-15、後140/60-14”的輪胎規格之部分)，並通知有關車輛商標及型號核准的申請人。

7. 此外，根據《行政程序法典》第123條第1款規定，無效行為均不產生任何法律效果。基於第3/2007號法律《道路交通法》第76條第2款及第19/2013號行政法規《機動車輛、掛車及半掛車的商標及型號的核准》第3條規定，型號獲認可的機動車輛方可註冊，故此，倘上述以“前120/70-15、後140/60-14”作為輪胎規格的型號核准行為無效，則有關的車輛註冊亦屬無效。

.....”（見行政卷宗第1冊第57頁至第61頁）。

8. 2022年11月21日，交通事務局向B動力股份有限公司（英文名稱B POWER CO., LTD）查詢涉案車型能否安裝前120/70-15後140/60-14規格的輪胎，對方覆函稱，由其公司生產的CF650、CF650-7B及CF650-7C型號的車輛出廠裝配的輪胎規格為前120/70-17後160/60-17，不建議裝配和使用與出廠規格型號不一致的輪胎（見行政卷宗第1冊第65頁至第87頁）。
9. 2022年11月30日，被上訴實體於該年度第41次會議作出決議（下稱“第41/2022號決議”），當中指出，C貿易有限公司兩款獲認可的車輛（商標：XXX，型號：650NK M/T及CF650-7B1 M/T，認可編號：336/2014及595/2019）使用前120/70-15後140/60-14的輪胎並非出廠規格，“.....經委員會審議，並以法律輔助處的意見為據，決議如下：1. 宣告上述三款認可前120/70-15後140/60-14的輪胎規格“無效”，相關車輛須整改及使用前120/70-17後160/60-17的輪胎。
.....”（見行政卷宗第1冊第89頁至第97頁，尤見第95頁）。
10. 2022年12月14日，被上訴實體於該年度第43次會議作出決議（下稱“第43/2022號決議”），當中指出，經咨詢B廠方上述車型（型號認可編號：336/2014及595/2019）的輪胎規格，“.....由於前120/70-15後140/60-14輪胎規格並不符合廠方的技術規格要求及不具安全條件，為保障道路使用者安全，委員會決議宣告該核准行為部分無效，即針對核准有關車型可使用前120/70-15後140/60-14輪胎規格之核准行為無效，並須通知認可申請人，以及相關車輛車主應將輪胎規格更換為前120/70-17後160/60-17後重新為車輛進行註冊.....”（見行政卷宗第1冊第99頁至第105頁，尤見第103頁）。
11. 2023年1月11日，司法上訴人收到交通事務局第2300524/004/DDAVC/2023號公函，獲通知“.....機動車輛商標和型號核准委員會於去年12月14日的2022年度第43次會議

內作出決議，就上述型號認可因其輪胎尺寸(前 120/70-15 及後 140/60-14)並不符合廠方的技術規格要求，為保障道路使用者安全，宣告該型號的核准行為部分無效，即針對已核准有關車輛型號可使用“前 120/70-15、後 140/60-14”的輪胎規格之核准行為屬無效……”(見行政卷宗第 1 冊第 153 頁至第 154 頁)。

12. 2023 年 1 月 18 日，司法上訴人就上述公函內容提交書面回覆，表示不認同有關決議，並指有關通知欠缺《行政程序法典》第 70 條所指內容，根據《行政訴訟法典》第 27 條第 2 款之規定請求就所欠缺之內容或事項作出通知(見行政卷宗第 1 冊第 159 頁至第 175 頁)。
13. 2023 年 3 月 2 日，司法上訴人收到交通事務局第 2301754/012/DDAVC/2023 號公函，事由為“更正第 2300524/004/DDAVC/2023 號公函之通知內容”，獲通知“……由於本局早前所核准的認可編號 336/2014 及 595/2019 的輪胎尺寸(前 120/70-15、後 140/60-14)並不符合廠方的技術規格要求，為保障車輛駕駛人及其他公共道路使用者的生命安全，並不存在可使用上述輪胎尺寸的可能，因此，機動商標及型號核准委員會於去年 11 月 30 日第 41 次會議及 12 月 14 日第 43 次會議內作出決議，根據《行政程序法典》第 122 條 2 款 c)項及第 123 條第 2 款規定，宣告上述型號的核准行為“部分無效”[即針對核准有關車輛型號可使用(前 120/70-15、後 140/60-14)輪胎規格之部分]。

……

此外，根據《行政程序法典》第 123 條第 1 款規定，無效行為均不產生任何法律效果。基於第 3/2007 號法律《道路交通法》第 76 條第 2 款及第 19/2013 號行政法規《機動車輛、掛車及半掛車的商標及型號的核准》第 3 條規定，型號獲認可的機動車輛方可註冊，故此，倘上述以(前 120/70-15、後 140/60-14)作為輪胎規格的型號核准行為無效，則有關的車輛註冊亦屬無效。

……”(見行政卷宗第 1 冊第 215 頁至第 216 頁)。

14. 2023 年 3 月 17 日，司法上訴人針對上述決議向被上訴實體提出聲明異議，並請求中止行政行為之效力(見行政卷宗第 1 冊第 318 頁至第 336 頁)。
15. 2023 年 3 月 22 日，被上訴實體作出第 11/2023 號決議，駁回司

法上訴人中止行政行為效力之請求；司法上訴人於 2023 年 3 月 27 日收悉該決議（見行政卷宗第 1 冊第 348 頁至第 366-A 頁）。

16. 2023 年 3 月 27 日，司法上訴人針對被上訴實體第 41/2022 號決議及第 43/2022 號決議中的相關決定向本院提起司法上訴（見卷宗第 2 頁）。

四、 法律適用

從上訴理由陳述的結論部份可歸納出上訴有待解決的問題如下：

- 4.1. 被上訴判決錯誤解釋《行政程序法典》第122條第2款c)項規定及錯誤適用第124條規定因而沾有可撤銷的瑕疵(結論A至Q)；
- 4.2. 被上訴判決沾有《行政訴訟法典》第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款b)項規定的無效瑕疵(結論R至S)；
- 4.3. 被訴行政行為存有欠缺聽證之瑕疵(結論T)；
- 4.4. 被上訴判決沾有《行政訴訟法典》第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款d)項規定的無效瑕疵(結論U至EE)。

*

4.1.

被訴實體主張，車輛商標及型號核准行為的核心內容是確認相關車型符合安全條件。在其看來，涉案兩項核准行為的車輛型號使用前120/70-15後140/60-14尺寸的輪胎，顯然不符合安全條件，而法律上絕不可能實現本案所涉兩項核准行為的內容（即核准相關車輛型號可使用不

具備安全條件的輪胎尺寸），否則將對公共安全構成危害，嚴重損害公共利益，並可能為社會帶來難以彌補的損害，亦因此，本案所涉兩項核准行為的內容屬於法律上標的不能（行為的內容在法律上絕對不可能實現）的情況，而非單單只是違反某項法律規定（例如：單純因欠缺法定申請文件或在審批時未有發現申請文件不正確而未有要求申請人補正）的情況。

承上，被訴實體認為，被訴行為根據《行政程序法典》第122條第2款c)項規定宣告涉案兩項核准行為部分無效（即針對核准有關車輛型號可使用前120/70-15後140/60-14的輪胎尺寸之部分）並無不妥，並同時認為被上訴判決錯誤解釋《行政程序法典》第122條第2款c)項規定及錯誤適用第124條規定。

本院現作出審理。

《行政程序法典》第122條第1款規定，無效之行政行為，係指欠缺任何主要要素之行政行為，或法律明文規定屬無效之行政行為。

同一條文第2款列舉出尤其屬無效的行為，其中c項規定：標的屬不能、不可理解或構成犯罪之行為屬無效。

在此，標的屬不能是指行政行為的內容或其間接客體在物理上、事實上或法律上並無實現的可能性。應指出的是，標的屬不能或標的欠缺正當性或適當性兩者不相混淆。本案中，即使假設行政當局在作出涉案兩項核准行為（其核准有關車輛型號可使用前120/70-15後140/60-14的輪胎尺寸之部分）時，其錯誤認定某些參數或事物的品質等內容，這並不

等同於該兩項核准行為的內容或其間接客體在物理上、事實上或法律上並無實現的可能性。

正如原審法院具說服力地指出：

“暫且不論被上訴行為的事實前提是否有誤（即前120/70-15後140/60-14尺寸的輪胎是否確實不符合技術規格要求），本院認為，車輛輪胎尺寸不符合技術規格要求不屬於行為標的屬不能的情形，而是行為標的欠缺適當性的問題。

事實上，無論所裝配的輪胎尺寸為前120/70-17後160/60-17，還是前120/70-15後140/60-14，上述兩個型號的車輛具備一般車輛的全部特徵，在抽象層面顯然可作為車輛商標及型號核准行為的標的，否則，先前的核准程序根本沒有展開的可能性。（……）”

基於上述理由，被訴實體此一上訴理由不成立。

*

4.2.；4.3.

被訴實體第二項上訴理由是被上訴判決沾有《行政訴訟法典》第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款b)項規定的無效瑕疵，相關理由在於被上訴判決中完全沒有說明為何本案情形不符合答辯狀內所指《行政程序法典》第96條a)項規定的無須對利害關係人進行聽證的情況，卻在被上訴判決直接得出了結論。

根據《民事訴訟法典》第571條第1款b)項規定，判決未有詳細說明作為裁判理由之事實依據及法律依據者，屬無效。

答辯中，被訴實體確曾指出，由於被訴決定涉及重大的公共利益，其須緊急作出決定以保障公眾的生命安全，因此，根據《行政程序法典》第96條a)項規定，其無須對利害關係人進行聽證。

在被上訴判決中，原審法院在分析個案不符合《行政程序法典》第97條a)項所指情況後，指出個案亦不符合第96條及第97條規定的其他情況，故不得免除對司法上訴人之預先聽證，並最終得出結論，被訴行為存有欠缺預先聽證的瑕疵，應予撤銷。

可見，被上訴判決已對有關問題進行審理，並指出個案不符合《行政程序法典》第96條的情況。《民事訴訟法典》第571條第1款b)的判決無效所指向的，是判決完全欠缺理由說明，而非指理由說明不足。

基於此，被訴實體的爭議不成立。

至於被訴行政行為有否欠缺聽證之瑕疵，就被訴實體在答辯中所提理據，《行政程序法典》第93條第1款的規定，“調查完結後，利害關係人有權於最終決定作出前在程序中陳述意見，並尤其應獲通知可能作出之最終決定；但第九十六條及第九十七條規定之情況除外”。此外，同一法典第96條a項規定，在須緊急作出決定的情況下，不進行對利害關係人之聽證。

應指出的是，案中的被訴行為是行政當局作出兩項核准行為並歷經一段時間後接獲有人投訴後再作出。在整個行政程序當中，未見任何資

料顯示自核准行為作出後相關型號的車輛基於輪胎尺寸而曾發生事故或有任何具體的安全隱患。除應有尊重，被訴實體亦從未以具體的理由闡述其不對利害關係人進行聽證的原因。

基於上述理由，此一部份的上訴理由不成立。

*

4.4.

被訴實體亦主張被上訴判決沾有《行政訴訟法典》第1條結合《民事訴訟法典》第571條第1款d)項規定的無效瑕疵。

被訴實體提出的理由有兩項。現在，本院將逐一對其作分析。

首先，被訴實體主張被上訴判決遺漏審理其在答辯狀當中曾提出可撤銷行為再利用學說的適用。被訴實體進一步指出，《行政程序法典》第123條第2款明確規定，任何行政機關或法院得隨時宣告行政行為無效。即使假設被訴行為根據《行政程序法典》第122條第2款c)項以標的不能為由宣告涉案核准行為部份無效的理據並不成立時，在作出撤銷行為的裁定後，原審法院仍應審理並基於《行政程序法典》第122條第1款及第123條第2款規定宣告或決定涉案兩項核准行為是否因欠缺主要要素而部分無效。

簡言之，被訴實體一方面認為原審法院沒有審理行政行為的利用原則的適用，另一方面認為涉案兩項核准行為 – 除了標的不能的問題外 –

同時因欠缺主要要素而屬部分無效，而該無效瑕疵得在任何時候由法院依職權宣告。

我們相信，被訴實體所欲表達的，是即使法院不認同被訴行為所援引的理據的合法性，但在兩項核准行為必須被法院宣告為無效的情況下，原審法院基於行政行為的利用原則而不應撤銷被訴行為。

行政行為的利用原則所指導的，是當法院認定被訴行政行為存在瑕疵時，是否必須宣告其無效或可撤銷，抑或是在特定情況當中，基於行政效率與秩序穩定，可以不撤銷有關行政行為，尤其是行政當局儘管在程序上欠缺作出法定的手續，但有穩妥的依據支持行政當局已正確行使屬羈束的行政權力。實務中，較常見並討論該原則適用的場景是，假設行政當局在作出決定前，欠缺對利害關係人進行聽證或其作出其他根本性手續，但其決定卻是法律所規定唯一的合法選項，則在此情況下，有關原則的適用使法院應得出結論，儘管相關行為存在瑕疵，但並不因此而宣告其為無效或予以撤銷。

被訴實體賴以宣告涉案兩項核准行為部份無效的依據是該兩項決定存在標的不能的問題，但如上所見，有關理據並不成立。因此，原則上，應撤銷被訴決定。

行政行為的利用原則的適用不取決於被訴實體的明確提出，而屬法院得依職權考慮的問題。本案中，即便被訴實體在其答辯的主文部份曾提及有關原則，但其並沒有將其納入到答辯的請求部份。除更佳見解，我們認為，行政法院法官作出判決，決定撤銷被訴行為的決定，是因為其認為個案中不適用行政行為的利用原則。

現應分析的，是本案中，到底有關原則有否適用空間。

就此一問題，檢察院助理檢察長在其意見書中作出如下分析：

“2.2. A nossa fraca leitura incute-nos a ideia de que são constantes e consensuais sem excepção a doutrina e jurisprudência, no sentido de que a nulidade constitui tão-só a excepção à regra geral de que o acto inválido é anulável (a título meramente exemplificativo, Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, pp.703 a 704). Na mesma linha, estamos convictos de que os arts.122.º e 124.º do CPA consagram as sobreditas regra geral e correspondente excepção.

No nosso modesto juízo, na medida em que a anulabilidade é susceptível de sanção ope legis e disponível pelo respectivo interessado, a apontada regra geral se destina axiologicamente, de um lado, a defender a certeza e segurança jurídicas, e de outro, a respeitar, tanto quanto possível, a autonomia da vontade e a dignidade humana.

Convém ter em consideração que o CPA português aprovado pelo D.L. n.º4/2015 elimina peremptoriamente a categoria de «nulidades por natureza» de acto administrativo, as razões deliberadamente enunciadas pelo legislador português para legitimar esta eliminação consiste em ele entender que sendo indeterminado, o conceito de «elementos essenciais» vem suscitar dúvidas de interpretação e, nesta medida, põe em risco a certeza e segurança jurídicas (vide. ponto 17 do preâmbulo do D.L. n.º4/2015).

Tudo isto aconselha-nos a inferir que a interpretação deste conceito de «elementos essenciais» deve ser discreta e restrita, no sentido de que a falta de qualquer destes elementos é de tal modo grave que a sanção ope legis da ilegalidade ou a produção de qualquer efeito por correlativo acto administrativo repugnaria a consciência jurídica (Lino Ribeiro/José Cândido de Pinho: Código do Procedimento Administrativo de Macau Anotado e Comentado, p.706).

À luz deste raciocínio interpretativo, e com elevado respeito pela opinião diferente, inclinamos a entender que as deliberações de aprovação n.º336/2014 e n.º595/2019 não eivam a falta de elementos essenciais apenas arrogada na contestação e no recurso jurisdicional.

2.2.1. Sufragamos tranquilamente a prudente e inatacável asserção da ilustre colega que apontou: 明顯可見，當時核准行為所審查的文件中，尤其原廠車輛說明書均明確載明車胎尺寸前120/70-15後140/60-14，當時被訴實體作出文件審查

並未認為存在不正確、欠缺或不足而需要申請人須作出補正，而進行有關檢驗階段亦沒有指出所檢驗的實物與文件不一致。質言之，當時的核准行為並非在欠缺對文件的認可又或檢驗階段下作出，亦非基於欠缺文件依據、或車胎尺寸資料遺漏或不足下作出有關認可，而被訴實體亦沒有對該輪胎尺寸的安全性有疑問或存在不安全的判斷。為此，我們看不到核准行為欠缺主要要素或主要內容。”

以上分析具說服力並正確地表明，撇開本案能否以被訴行為所沒有援引的理據去分析並審理涉案兩項核准行為是否因欠缺主要要素而無效的問題，該兩項核准行為並不存在有關的無效瑕疵。應指出的是，主要要素的解釋應當謹慎而有限，亦即，有關要素的缺失必須要有一定程度的嚴重性，以至於讓相應的行政行為產生任何效力均會違背法律的良知時，並只有在此情況下有關行政行為方會被視為無效。因此，在採納並在此引用上述精闢見解作為我們的理據下，須裁定被訴實體透過上訴，請求根據《行政程序法典》第122條第1款及第123條宣告涉案兩項核准行為部份無效，並無道理。

*

被訴實體質疑被上訴判決屬無效的第二項理由在於其沒有審理對案件而言屬重要的事實。在被訴實體看來，原審法院對使用有關輪胎尺寸是否“不符合安全條件”的重要事實未有進行認定及審理。

除應有尊重及更佳見解，被訴實體並無道理。

首先應指出的是，“不符合安全條件”屬於結論性用語，而且，在整個行政程序中，均未載有客觀的具體資料及行政當局的論證，以說明有關車輛輪胎的尺寸具體上的安全性如何、以及在何程序影響駕駛者或

道路使用者的安全。一如檢察院駐行政法院辦事處的主任檢察官在其意見書中所指出，自涉案兩項核准作出後並未顯示基於車輛的輪胎尺寸而出現安全隱患事故，被訴實體不能過於抽象地指稱基於道路公共安全而作為無效的理據。本院認為，在欠缺客觀的事實陳述下，不能謂原審法院遺漏對相關的事實事宜進行審理。

此外，按照被訴實體所提上訴理據，車輛的輪胎尺寸符合安全條件屬於核准的行政行為的主要要素，而且欠缺有關安全性會令有關行政行為存在標的不可能的瑕疵。然而，一如上方分析，標的屬不能與標的欠缺正當性或適當性兩者不相混淆，且涉案行政行為亦未見有欠缺主要要素或主要內容而無效的情況。

基於上述理由，被訴實體指原審法院遺漏對案件的審理屬重要的事實此一說法，並無道理。

五、 決定

綜上所述，本院合議庭裁定上訴人/被訴實體上訴理由不成立。

無訴訟費用，因被訴實體享有主體豁免。

依法登錄本裁判並作出通知。

澳門特別行政區，2026年7月28日

盛銳敏

Jerónimo Alberto Gonçalves Santos
(*Foi-me traduzido o acórdão para a língua
portuguesa.*)

蔡武彬

Fui presente
Álvaro António Mangas Abreu Dantas