

卷宗編號：399/2023
(司法裁判上訴卷宗)

日期：2024 年 4 月 18 日

主題：

- 駕駛時沒有保持足夠的側面距離
- 行政違法行為

摘要

在意外發生前，兩車分別佔據道路上的左側車道和中間車道。左側車道擬變道，即由原本的左側車道變至中間車道，但因為切線行為而導致與在中間車道上正常行駛的車輛發生碰撞。

《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定：“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。”

因此，所有駕駛者在行車時都應與同一車道上的其他車輛保持足夠的側面距離。

在本案中，如果在左側車道上行駛的車輛保持安全操作，尤其是與在中間車道上正常行駛的車輛保持適當及安全的間距，那麼意外就不會發生。

裁判書製作人

唐曉峰

中國澳門特別行政區 中級法院合議庭裁判

卷宗編號：399/2023
(司法裁判上訴卷宗)

日期：2024 年 4 月 18 日

司法裁判上訴人：治安警察局交通廳廳長
被上訴人：A

一、概述

治安警察局交通廳廳長 (下稱 “被訴實體” 或 “上訴人”) 於 2022 年 1 月 12 日作出批示，對 A (詳細身分資料載於卷宗內，下稱 “被上訴人”) 處以 600 澳門元的罰款。

被上訴人向行政法院提起司法上訴，並勝訴，法院裁定撤銷該行政行為。

被訴實體不服，向本中級法院提起司法裁判上訴，並在上訴的陳述中點出以下結論：

“1. 被訴實體適用第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款作為認定司法上訴人作出行政違法行為之法律依據，其中，駕駛員行車時與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛所應保持的足夠側面距離依據取決於是否有發生碰撞事故，上述條文規定之行政違法行為屬於結果犯。

2. 被訴實體在處罰決定的理由說明中闡明輕型汽車 MQ-**-**在轉換車道時沒有注意該車道正在通行的輕型汽車 MW-**-**而導致碰撞事故發生屬於

將第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定的行政違法行內容作出具體描述，其闡明相關車輛之間的實際操作行為，符合適用上述行政違法行為所須具備的構成要件，並不存在錯誤適用法律的瑕疵。

請求：

1. 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；

2. 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。”

*

被上訴人在答覆中點出以下結論：

“1. 被訴實體提出的上訴理據是，《道路交通安全法》沒有關於進行轉換車道的操作相關的違法行為規範，因此在被上訴的行政行為中，應該適用該法律第 21 條 2 款之規定。

2. 司法上訴人不認同有關見解。

3. 《道路交通安全法》第 21 條第 2 款規定：「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。」

4. 所以，該條只適用於現實中車行道的寬度容許兩車並行的情況。

5. 而眾所週知，如本案錄影中的相關路面所見一樣，公共道路上由虛實線劃分的各車道，其寬度不足以讓兩輛輕型汽車並排而行。

6. 本案所涉的行為，被訴實體判斷為「一車(MQ-**-**)在轉換車道時沒有注意車道正在通行的二車(MW-**-**)」。

7. 在澳門的現實路況中，進行切線時，兩車不可能在同一車道中並行。

8. 如果要確保不會造成意外，需要的是兩車不在同一車道中並行，而且它們之間有足夠前後距離。

9. 而且，卷宗第 18 頁的錄影截圖顯示，輕型汽車 MQ-**-**正是擬從左側車道轉向進入 MW-**-**所在中間車道時，疑似與該車發生擦碰的。在輕型汽車 MQ-**-**作出轉向前一刻，兩車是並排而行的，但在作出轉向時，輕型汽車 MQ-**-**稍後於輕型汽車 MW-**-**。

10. 換言之，MQ-**-**實際上是在進行超車操作，而輕型汽車 MW-**-**在同一時間進行加速。

11. 既然是超車時發生的交通事故，則可以考慮的是《道路交通法》第 38 條至第 42 條的條文，而非第 21 條的條文。

12. 況且，根據上述錄影截圖，並不能排除因為前車 MW-**-**的駕駛者沒有遵守《道路交通法》第 41 條第 1 款的方便他人超車的義務，才造成危險狀況。

13. 在不能排除前車 MW-**-**的駕駛者有責任，或最低限度，MQ-**-**與 MW-**-**兩車的駕駛者都有責任的情況下，被訴實體作出了司法上訴標的之行政行為。

14. 因此，被訴實體作出的被訴行為，沾有事實前提錯誤及錯誤適用法律的瑕疵。

15. 同時，被訴實體作出被訴行為時，亦違反了上述合法性原則的規定。

16. 所以，司法上訴人贊同維持被上訴的行政司法上訴判決。

17. 並應駁回被訴實體提出的上訴。”

*

檢察院助理檢察長就本司法裁判上訴發表了以下寶貴意見：

“Na alegação do presente recurso jurisdicional, o Exmo. Sr. Chefe

do Departamento do CPSP solicitou a anulação da sentença proferido pelo MM.º Juiz do Tribunal Administrativo, formulando duas conclusões (cfr. fls. 81 a 82 dos autos).

Pese embora sejam deficientes, as conclusões e o pedido mostram que o Exmo. Sr. Chefe do Departamento do CPSP assacou, à supramencionada sentença, a errada interpretação do preceito no n.º 2 do art. 21º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário).

Salvo elevado e merecido respeito, não acompanhamos a posição preconizada pelo MM.º Juiz do Tribunal Administrativo na sentença em escrutínio, posição que consiste em anular o despacho objecto do precedente recurso contencioso com dois fundamentos, quais são:

*但儘管如此，不得不說司法上訴人主張的被上訴行為未認定本案行政處罰行為所需的事實前提的結論卻是成立的。如我們所見，卷宗並未載有任何證據顯示司法上訴人駕駛的MQ-**-**輕型汽車在整個操作過程中未與在同一車行道上同向行駛的MW-**-**輕型汽車保持足夠的側面距離。儘管法院根據附卷的監控影像資料庶可確定兩車碰撞事故發生，但顯而易見，碰撞並非是因同向兩車側面距離不足所導致，有關事故發生在司法上訴人的車輛向右越過虛線，進行轉換車道的操作之際（這一點亦已明確載於被上訴行為的理由說明之中）。*

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等定違法行為，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. 399 a 340)。而現在將有關條適用於本案所涉的情況將偏該條文的

保障目的。

*

Ora, os n.ºs 2 e 3 do art. 21º da Lei n.º 3/2007 dispõem: 2. O condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículos e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto. 3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Antes de mais, é de frisar que a inobservância da distância prevista no sobredito n.º 2 não constitui crime ou contravenção tipificados nesta Lei. Sendo assim e devido à determinação categoria do art.º 110º da mesma Lei, colhemos que a ilicitude punida pelo n.º 3 supra referido assume a natureza de infracção administrativa.

Bem, a definição consagrada no n.º 1 do art.º 2 do D.L. n.º 52/99/M implica inerentemente que por natureza das coisas, a produção de dano ou lesão não é elemento constitutivo imprescindível da infracção administrativa, ou seja, esta não depende da efectiva ocorrência de dano. Daqui flui que a ocorrência de acidente não é elemento constitutivo da infracção administrativa punida pelo n.º 3 do art.º 21º da Lei n.º 3/2007.

Recorde-se que o apontado n.º 2 preceitua tão-só: 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.

À primeira vista, o que é evidente e certo é que este comando legal não estabelece a quantidade precisa ou a moldura concreta da “distância lateral suficiente” . Pois, o parâmetro genérico fixado no n.º 2 consiste em

a distância lateral ter de ser suficiente para evitar acidente.

Na nossa modesta opinião, do n.º 2 decorre, de molde conatural e necessário, que embora não seja elemento constitutivo da infracção administrativa, um acidente efectivamente ocorrido, só por si, constitui prova bastante da “insuficiência” da distância lateral, cabendo ao condutor que tenha causado um certo acidente de viação o ónus de prova para excluir a ilicitude ou a culpa desta “insuficiência” da distância lateral.

*Voltado ao caso sub judice, convém frisar que os dados constantes do P.A. comprovam, cabal e irrefutavelmente, o acidente entre o veículo de matrícula MW-**-** e o de matrícula MQ-**-** conduzido, na devida altura, pelo recorrente contencioso (Cheong Cam Hei).*

*Ponderando tudo isto, afigura-se-nos que é errada a asserção (do MM.º Juiz a quo) de “卷宗並未載有任何證據顯示司法上訴人駕駛的 MQ-**-**輕型汽車在整個操作過程中未與在同一車行道上同向行駛的 MW-**-**輕型汽車保持足夠的側面距離”, visto que o recorrente contencioso (Cheong Cam Hei) não provou que o acidente supra aludido não lhe fosse imputável.*

De outra banda, inclinamos a entender modestamente que a conclusão de que “碰撞並非是因同向兩車側面距離不足所導致” infringe a regra de experiência comum, na medida em que o acidente pode derivar de várias causas concorrente, e a insuficiência da distância lateral (側面距離不足) é perfeitamente compatível e harmónica com a circunstância de “有關事故發生在司法上訴人的車輛向右越過虛線，進行轉換車道的操作之際”.

O que é mais razoável e consentâneo com a regra de experiência é que a mudança de direcção ou de faixa de rodagem não provoca acidente de viação, caso seja suficiente a distância lateral.

À luz da gramática, a preposição “para” denota que a distância lateral suficiente tem como mira e objectivo a evitação de acidente. Daqui decorre que a evitação de acidente de viação constitui o fim da protecção do sobredito n.º 2 e também a ratio deste segmento legal. Nesta linha de raciocínio, opinamos modestamente que é errada a conclusão (do MM.º Juiz a quo) de “而現在將有關條適用於本案所涉的情況將偏該條文的保障目的” .

Por todo o expendido acima, propendemos pelo provimento do presente recurso contencioso.”

*

助審法官已對卷宗作出檢閱。

*

二、理由說明

原審法官認定以下事實：

2021年7月9日約15時40分，司法上訴人駕駛車牌號碼MQ-**-**輕型汽車沿蘇亞雷斯博士大馬路往約翰四世大馬路方向的左側車道行駛，另一車牌號碼MW-**-**輕型汽車在其右側的中間車道與之同向行駛。

接著，當兩車同時駛出蘇亞雷斯博士大馬路與約翰四世大馬路的交匯處並左轉進入約翰四世大馬路時，司法上訴人駕駛的MQ-**-**輕型汽車逕直越過分隔車道的虛線擬進入中間車道，但其右側前端車身與MW-**-**輕型汽車左側車身發生碰撞（見行政卷宗第11頁至第14頁）。

隨後，治安警察局向司法上訴人發出編號E21322282通知書，

指出因其違反《道路交通法》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2頁)。

2021年12月22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3至4頁)。

2022年1月12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《道路交通法》第21條第2款之規定，在編號0708/2021/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12頁至第15頁)。

2022年2月17日，司法上訴人透過訴訟代理人針對上述決定向行政法院提起司法上訴。

*

現在讓我們對上訴人提出的問題進行分析。

在本案中，被上訴人駕駛的輕型汽車 MQ-**-**沿著蘇亞雷斯博士大馬路往約翰四世大馬路方向的左側車道行駛，而另一輛輕型汽車 MW-**-**則沿著同一方向的中間車道行駛。當兩車同時駛出至蘇亞雷斯博士大馬路與約翰四世大馬路交匯處，並左轉進入約翰四世大馬路時，被上訴人駕駛的 MQ-**-**打算進入中間車道，因此從左側車道越過分隔車道的虛線，結果導致其右側前端車身與 MW-**-**的左側車身發生了碰撞。

在意外發生前，兩車分別佔據道路上的左側車道和中間車道。被上訴人駕駛的 MQ-**-**擬變道，即由原本的左側車道變至中間車道，因為被上訴人的變道(切線) 行為而導致與在中間車道上正常行駛的 MW-**-**發生了碰撞。

《道路交通法》第 21 條第 2 款規定：“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。”

根據上述規定，所有駕駛者在行車時都應與同一車道上的其他車輛保持足夠的側面距離。事實上，如果所有車輛都在本身的車道上正常及安全行駛，理論上不會發生碰撞。一旦發生碰撞，往往是因為有車輛進行了不安全的操作，如未保持適當車距等。

在本案中，碰撞發生前一刻，輕型車輛 MW-**-** 在其車道上正常行駛。如果被上訴人駕駛的 MQ-**-** 保持安全操作，尤其是與在中間車道上正常行駛的 MW-**-** 保持適當及安全的間距，那麼上述意外就不會發生。

正如尊敬的檢察院助理檢察長所述，按照一般經驗法則，雖然交通意外可以由不同的原因所導致，但認定側面距離保持不足是導致本案碰撞結果的原因，是合理且合邏輯的。

誠然，雖然發生意外的結果並非構成違法行為的要件，但它通常被視為判斷是否構成違法行為時可參考的一個客觀要素。

本院認為，本案的已證事實足以證明被上訴人駕駛的 MQ-**-**-** 因在沒有保持安全及足夠側面距離的情況下進行變道(切線)操作，導致與在中間車道上正常行駛的 MW-**-**-** 發生碰撞，其行為觸犯了《道理交通法》第 21 條第 2 款及第 3 款的規定，應予處罰。

*

三、決定

綜上所述，本院合議庭裁定治安警察局交通廳廳長提起的司法裁判上訴理由成立，撤銷原審法官的裁判，並維持被訴實體的處罰決定。

一審及二審的訴訟費用均由被上訴人承擔。

登錄及作出通知。

澳門特別行政區，2024 年 4 月 18 日

(裁判書製作人)

唐曉峰

(第一助審法官)

李宏信

(第二助審法官)

馮文莊

(助理檢察長)

米萬英