

## 上訴案第 274/2025 號

日期：2026 年 5 月 21 日

主題： - 車輛間的安全距離  
- 其他交通規則的遵守  
- 優先車道車輛不讓先

### 摘 要

1. 《道路交通安全法》第 32 條第 1 款規定的是要求行車時應該因應當時的路況、車況等保持與前車的安全距離；而第 2 款則是規定在相同的情況下保持與側面車輛（無論是同向還是反向行駛）的安全距離。
2. 兩部車輛分別行駛在不同的行車道上，一部在右道，另一部在中間車道（也就是後者左側還有一個行車道，但這不是重要的事實），即使右道車為了避開前方停泊車輛而需要做出超車的操作，也應該在作出該操作之前，遵守《道理交通法》的其他重要的行車義務，包括第 34 條規定的一般讓先原則，第 35 條第 1 款規定的讓先規則，第 38 條第 1 款規定的一般超車規則，第 39 條規定的例外超車規則，第 40 條規定的超車操作規則等。
3. 無論中間車道車輛是否存在“突然”加速通過，該車也是按照其本來的行車道“正常”行駛，即使其不讓先，也不能成為原司法上訴人作出違反行車規則的理由以及排除其對碰撞結果承擔責任的過失的理由。

裁判書製作人  
蔡武彬

## 上訴案第 274/2025 號

上訴人：治安警察局交通廳廳長 ( Chefe do Departamento de Trânsito do Corpo de Polícia de Segurança Pública )

被上訴人：A

## 澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

### 一、案情敘述

A，身份資料詳見卷宗，不服治安警察局交通廳廳長於 2024 年 2 月 26 日在第 0810/2023/PDE 預審報告內對其作出科處澳門幣 600.00 元罰款的決定，向行政法院提起司法上訴。

尊敬的行政法院法官經過審理，於 2024 年 12 月 16 日裁定被上訴人 A 提出的司法上訴理由成立，撤銷被上訴行政行為。

治安警察局交通廳廳長不服裁決，向中級法院提起了平常上訴，並提出了以下的上訴理由 ( 結論部分 )：

1. 司法上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 在黑沙環新街的右側車道靠向左方轉換至中間車身時與正在中間車道行駛的輕型汽車 ML-XX-XX 發生碰撞；
2. 被訴實體認定司法上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 時沒有與其左方同向行駛的輕型汽車 MW-XX-XX 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；

3. 首先，原審法院認為上述處罰決定適用法律錯誤，認定保持車輛間側面安全距離僅指鄰近車道並排行駛兩車之間的側面距離；
4. 被訴實體主張「轉換車道時發生碰撞」應被歸類於「同向行駛的側面距離不足」，司法上訴人駕駛的輕型汽車 MN-XX-XX 在右側車道行駛時，應預見輕型汽車 MN-XX-XX 轉換車道後會侵佔到輕型汽車 ML-XX-XX 即將駛至的空間，則不應作出轉線操作，即司法上訴人需預見到有車輛即將駛至側面之前與該空間位置保持側面距離。
5. 基此，被訴實體認為就司法上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 轉線時撞及中間車道上行駛的輕型汽車 ML-XX-XX 構成第 3/2007 號法律《道路交通法》第 21 條第 2 款規定之行政違法行為，並非錯誤適用法律；
6. 其次，原審法院亦認定輕型汽車 ML-XX-XX 駕駛者作出違規超車操作而導致是次交通事故發生；
7. 被訴實體根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 42 條第 4 款之規定認定輕型汽車 ML-XX-XX 當時並無作出超車操作；
8. 再次，原審法院在判決中顯示出認為司法上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 是因其前方右側車道上有停泊車輛才必須靠左轉換至中間車道；
9. 被訴實體根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 30 條第 1 款之規定認定當時輕型汽車 MN-XX-XX 並非必須以轉線操作來避開前方停泊車輛，其還可以選擇停車，並在中間車道無來車時才轉線；
10. 綜上所述，原審法院作出判決認定本案駕駛者是否違反《道路交通法》第 21 條第 2 款規定與肇事車輛之間是否並排行駛並無關係，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；
11. 被訴實體的處罰決定符合第 3/2007 號法律《道路交通法》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。

被上訴人沒有提出答覆。

在本上訴審程序中，尊敬的助理檢察長閣下提交了法律意見：

在被上訴判決中，行政法院法官閣下撤銷了司法上訴人在起訴狀中指定的被訴行為，即「治安警察局交通廳」廳長的批示。被上訴判決昭示，行政法院法官閣下提出了兩個論點，以支持其撤銷決定。其一，發生碰撞的兩車並無出現並排行駛的狀況。其二，本案所涉的碰撞事並非由司法上訴人違規行車所致；根據法院認定的事實，司法上訴人當時因急避讓其車道內的前方障礙物才靠左行駛；此時，另一 ML-XX-XX 輕型汽車尚處於其左後方，碰撞發生在當該車加速企圖從 MN-XX-XX 左側超車的過程之中。

儘管我們一如既往地高度尊重行法院法官閣下的卓越見解，但傾向於認為「治安警察局交通廳」廳長針對上述判決提起的上述成立。

### **1. 本案與第 409/2023 號案件之差異**

為增強其論據，原審法官閣下引用中級法院在第 409/2023 號程序之裁判中闡述的關於《道路交通法》第 21 條第 2 款的司法見解。既然如此，我們認為有必要明確揭示兩個個案之間的差異。中級法院採納檢察院之建議，可該裁判中指出（著重號為我們所加）：

*Todavia, no caso em apreço, a matéria de facto provado 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-XX na mesma faixa de rodagem em que também seguia o veículo MZ-XX-XX, embateu neste, e que, antes do embate, o MZ seguia à frente do MK, não ao lado deste .....*

*Como se diz na douta 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 nº 1 do artigo 43º da Lei do Trânsito Rodoviário (.....).

由此可知，中級法院之第 409/2023 號程序涉及的交通事故是：位於後方的 MK-XX-XX 在轉向時撞擊在它前方行駛的 MZ-XX-XX 車輛，所以，中級法院認為—作出撞擊行為之 MK-XX-XX 車輛觸犯《道路交通法》第 43 條第 1 款，而非同一法律第 21 條第 2 款。

本案中，交通事故發生時，司法上訴人駕駛的 MN-XX-XX 汽車作出轉換車道之操作，侵入位於其左後方之 ML-XX-XX 汽車正在行駛的車道(有必要指出 ML-XX-XX 一直是物理意義上的正道直行)，以至於 MN-XX-XX 之車尾與 ML-XX-XX 之車頭出現“平行”或曰“並排”狀態。

至此，可以肯定：兩個個案之事實存在一目了然的差異，不應當將它們等量齊觀。

## **2.第 3/2007 號法律第 21 條第 2 款之含義**

第 3/2007 號法律第 21 條 (車輛間的安全距離) 規定：一、駕駛員行車時，應與前車保持足夠距離，以免因前車突然停車或減速而發生意外。二、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。三、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 600 元。

首先，我們要明確指出--我們完全認同中級法院在其於第 2009/2023 號程序之合議庭裁判中表達的如下觀點：para que se pudesse conduir como a Administração no sentido de que a Recorrente infringiu o nº 2 do artigo 21º da Lei do Trânsito Rodoviário era indispensável que se tivesse provado que ambos os veículos seguiam paralelamente um ao outro..... °

本案被上訴判決給我們的印象是，原審法官閣下認為：同行車輛“並排行駛”意味著它們必須處於“並駕齊驅”或曰“齊頭並進”的狀態，亦即，他認為“並排行駛”是“並駕齊驅”與“齊頭並進”的同義詞；如果前車之尾部(如，行李箱部分)與後車之車頭發生側面碰撞，不適用第 21 條第 2 款和第 3 款。

在高度尊重原審法官閣下之灼見的前提下，我們冒昧認為：其對“並排行駛”之界定不符合第 21 條第 2 款之涵蓋範圍，亦不符合《澳門民法典》第 8 條第 3 款之規定（在確定法律之意義及涵蓋範圍時，解釋者須推定立法者所制定之解決方案為最正確，且立法者懂得以適當文字表達其思想）。概括而言，我們的理由有二。

2.1. 交通事故必然引發道路堵塞和財產損失，甚至導致身體傷殘和喪失生命，是社會公害；它時有發生，並不罕見；車輛間安全距離一目了然地具有防患於未然的作用——我們坦然認為，在當今之澳門，這些都是淺顯、鮮明、家喻戶曉的常識，而且也是第 3/2007 號法律第 21 條的存在理由。

鑑於此，依據《澳門民法典》第 8 條第 3 款之規定，我們坦然推定和相信：在第 3/2007 號法律第 21 條第 1 款與第 2 款，立法者明智地建立了完備保護(*completa protecção*)，所以，它們是沒有空白的無縫銜接，從前，第 2 款具有補充性--它涵蓋不適用第 1 款且立法者沒有專門調整的任何狀況。

2.2. 訴諸第 1 款之行文，在我們看來它只適用於在同車道行駛之車輛間的前後距離(直線距離)，旨在禁止追尾。以我們之淺見，與轉向、掉頭不同，關於轉線，第 3/2007 號法律第 23 條第 1 款只訂立了“應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意”的義務，沒有其他專門規範。

有鑑於此，遵循常識和經驗法則，我們傾向於認為：對第 21 條第 2 款而言，車輛之“並排行駛”不要求(它們)並駕齊驅，即使“部分並排”也須保持足夠的側面距離；前車轉線如果導致其車尾(例如，行李箱部分)與後車之車頭發生側面碰撞，足以表明它沒有保持足夠的側面距離，從而違反第 2 款之規定，應受第 3 款規定的處罰。

在我們看來，本個案提供了一個現成的例證，它顯示：如果將“並排行駛”局限於“並駕齊驅”狀態，縮小第 2 款之適用範圍，那麼，因轉線操之過急而引發交通事故的駕駛者不受任何處罰，出現法律保護的空白，實際上等於默許隨意轉線，這肯定不是立法者願意看到的。

### 3. 關於“並排行駛”之認定錯誤

在被上訴判決中，原審法官閣下表示（參見卷宗第 53 頁）：結合法院認定的事實，應無爭議的是，司法上訴人駕駛的 MN-XX-XX 輕型汽車在駛過交通燈所在的交匯處時因避讓於其右車道前方停泊的車輛而改靠向其車道左緣甚至越過車道分隔線行駛，此時另一車輛 ML-XX-XX 輕型汽車仍位於中間車道，處於 MN-XX-XX 輕型汽車的左後方。換言之，當司法上訴人進行上述行車操作時，相鄰車道之兩車並無出現並排行駛的狀況。

基於三個事實，我們傾向於認為，行政法院法官閣下所謂“司法上訴人進行上述行車操作時，相鄰車道之兩車並無出現並排行駛的狀況”出現明顯的事實認定錯誤。

3.1. 在交通事故之原始現場，警方製作了第 12286/2023/R 號「交通事故簡報」而且拍攝了照片（參見 P.A.第 1-16 頁）。本案 P.A 第 4 頁和第 8 頁的照片清晰、確鑿地顯示：交通事故發生時，儘管 ML-XX-XX 輕型汽車位於 MN-XX-XX 的左後方，但是，它們一度出現部份並排行駛的狀況。

3.2. 正如被訴實體在答辯狀第 15 條第(4)項所言，司法上訴人提供的影像「CAMV1-V4」也清晰、確鑿地顯示（著重號為我們所加）：在駛經交匯處後，輕型汽車 ML-XX-XX 的車身前端與輕型汽車 MN-XX-XX 的車身後端在側面的水平位置上存在交疊，即輕型汽車 ML-XX-XX 已位於輕型汽車 MN-XX-XX 左方側面靠後位置。質言之，輕型汽車 ML-XX-XX 與輕型汽車 MN-XX-XX 曾出現部分並排行駛的狀況。

3.3. 原審法官閣下認定的獲得證實事實之一是（著重號為我們所加）：在此過程中，兩車發生碰撞，MN-XX-XX 輕型汽車的左前車與 ML-XX-XX 輕型汽車的右後車身出現花損（見行政卷宗第 15 頁所附）。須知，該事實不容置疑地表明，輕型汽車 MN-XX-XX 與 ML-XX-XX 不是首尾碰撞，而是側面碰撞。

訴諸常識與經驗法則，順理成章的結論是：在交通事故發生時，輕型汽車 ML-XX-XX 與輕型汽車 MN-XX-XX 曾出現部分並排行駛的狀況。

#### **4. 關於交通事故原因之認定錯誤**

正如上文所言，行政法院法官閣下提出了兩個理由以支持他在被上訴

判決中所作的撤銷決定，第二個是：本案所涉的碰撞事並非由司法上訴人違規行車所致；根據法院認定的事實，司法上訴人當時因計避讓其車道內的前方障礙物才靠左行駛；此時，另一 ML-XX-XX 輕型汽車尚處於其左後方，碰撞發生在當該車加速企圖從 MN-XX-XX 左側超車的過程之中。

雖然予以尊重，但我們冒昧認為，行政法院法官閣下的第二個理由同樣存在錯誤。

警方於事發當日--即 2023 年 12 月 6 日--製作的「交通意外現場資料登記表」記載 ( 參見 P.A.第 14 頁 ): 1)稱因避前方車輛轉線與 2)車發生碰撞。顯然，在現場和面對 ML-XX-XX 輕型汽車的駕駛者，司法上訴人絲毫未提及 ML-XX-XX 輕型汽車駕駛者做出過“加速”與“超車”之類操作，而是承認是自己轉線導致碰撞。的確，在 15 天後--即 2023 年 12 月 21 日--提交的書面答辯第 15 條 ( 參見 P.A.第 23-28 頁 )，他才首次提出 ML-XX-XX 輕型汽車的駕駛者“突然加速前行”和“進行超車操作”的說法。

被訴實體不採信“突然加速前行”之說，理由是 ( 答辯狀第 15 條 ): (2) 無足夠證據或跡象顯示輕型汽車 ML-XX-XX 突然加速並駛至輕型汽車 MN-XX-XX 左方，反之，從上訴人提供的影像中可見上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 持續靠向左方同時減慢車速，導致出現是輕型汽車 ML-XX-XX 加速的錯覺。(3)以上述影像中分隔中間車道與右側車道之間的虛線作為參照物，可見輕型汽車 MN-XX-XX 在駛經交匯處後至發生碰撞期間一直持續靠向左方行駛，並非如上訴人所述保持直線行駛及完成向左橫移的操作。以我們之淺見，此等分析符合經驗法則與常識。

不僅如此，被訴實體也一再精準指出：輕型汽車 ML-XX-XX 在起步至發生碰撞期間始終保持在中間車道內行駛，未有作出任何側移操作；相反，輕型汽車 MN-XX-XX 一直持續靠向左方行駛，直至發生碰撞( 答辯狀第 15 條第(5)項，上訴陳述書第 27 條 )。職是之故，我們認為其如下結論無可厚非：即使假設輕型汽車 ML-XX-XX 加速，其行為也不得被定性為“超車”動作。

原審法官閣下未採納被訴實體的立場，被上訴判決充分顯示它沒有列

舉可以證實“在車輛起步後，……故靠左行駛並越過分割車道的虛線。惟此時，在其左後方行駛的 ML-XX-XX 輕型汽車加速駛至，準備從左側越過司法上訴人的 MN-XX-XX 輕型汽車”這項事實的具體證據。不僅如此，值得強調指出 ML-XX-XX 駕駛者從未獲得任何辯駁的機會。這幾點事實意味著，司法上訴人案發 15 天之後提出的一面之詞是原審法官閣下得出“碰撞發生在當該車加速企圖從 MN-XX-XX 左側超車的過程之中”這一結論的唯一證據。鑑於此，我們冒昧認為原審法官閣下之事實認定存在錯誤。

綜上所述，檢察院僅此建議法官閣下：宣判「治安警察局交通廳」廳長提出的上訴理由成立。

卷宗上呈後，各助審法官已對卷宗進行檢閱。

現對案件進行審理。

## 二、事實：

作為事實總體，行政法院認定了以下已證事實：

- 2023 年 12 月 6 日約 22 時 24 分，司法上訴人 A 駕駛編號 MN-XX-XX 輕型汽車沿澳門黑沙環新街右車道行駛，駛至與涌河新街交匯處的交通燈訊號處停下等候通行。
- 此時，ML-XX-XX 輕型汽車位於中間車道，MN-XX-XX 輕型汽車的左後方。
- 在車輛起步後，司法上訴人為避讓在前方右車道停泊的車輛，擬從其左側越過，故靠左行駛並越過分割車道的虛線。惟此時，在其左後方行駛的 ML-XX-XX 輕型汽車加速駛至，準備從左側越過司法上訴人的 MN-XX-XX 輕型汽車。
- 在此過程中，兩車發生碰撞，MN-XX-XX 輕型汽車的左前車與 ML-XX-XX 輕型汽車的右後車身出現花損。(見行政卷宗第 15 頁所附)。
- 其後，治安警察局因司法上訴人涉嫌違反《道路交通法》第 21 條

第 2 款之規定，向其發出編號 N0-0270444 控訴書（見行政卷宗第 14 頁至第 16 頁及第 22 頁的交通事故簡報、交通意外現場資料登記表及實況筆錄）。

- 2023 年 12 月 21 日，司法上訴人向被上訴實體提交書面答辯（見行政卷宗第 23 頁至第 28 頁）。
- 2024 年 2 月 26 日，被上訴實體於匯報（編號 212/DT/2024P）上決定根據編號 N00270444 控訴書所載的違法事實，對司法上訴人科處罰款澳門幣 600.00 元（見行政卷宗第 33 頁至第 37 頁，有關內容在此視為完全轉錄）。
- 2024 年 3 月 1 日，被上訴實體透過編號 X24045798 處罰決定通知書將上述決定通知司法上訴人（見行政卷宗第 38 頁）。
- 2024 年 4 月 3 日，司法上訴人針對上述決定向本院提起本司法上訴。

### 三、法律適用

治安警察局交通廳廳長對行政法院裁定司法上訴人的上訴理由成立並撤銷被上訴決定的判決不服提起本平常上訴，認為：

- 原審法院認為保持車輛間側面安全距離僅指鄰近車道並排行駛兩車之間的側面距離而認定被訴處罰決定適用法律錯誤；

- 原審法院錯誤認定輕型汽車 ML-XX-XX 駕駛者作出違規超車操作而導致是次交通事故發生，事實上，輕型汽車 ML-XX-XX 當時並無作出超車操作；

- 原審法院所認定的司法上訴人駕駛輕型汽車 MN-XX-XX 是因其前方右側車道上有停泊車輛才必須靠左轉換至中間車道而排除其非法操作的決定錯誤適用法律，按當時的情況，輕型汽車 MN-XX-XX 並非必須以轉線操作來避開前方停泊車輛，其還可以選擇停車，並在中間車道無來車時才轉線。

我們看看。

本上訴所爭議的地方在於如何理解並適用《道路交通法》第 21 條 ( 車輛間的安全距離 ) 中關於 “ 保持與側面車輛的行車距離 ” 的規定。

《道路交通法》第 21 條 ( 車輛間的安全距離 ) 規定

“一、駕駛員行車時，應與前車保持足夠距離，以免因前車突然停車或減速而發生意外。

二、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。

三、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 600 元。”

從這一條文的規定可見，第 21 條第 1 款規定的是要求行車時應該因應當時的路況、車況等保持與前車的安全距離；而第 2 款則是規定在相同的情況下保持與側面車輛 ( 無論是同向還是反向行駛 ) 的安全距離。

現在要考慮的不是如何衡量相碰撞的兩部車輛是否並排而產生的 “ 靜態 ” 距離，而是要考慮兩部車輛產生側面碰撞的 “ 動態 ” 過程。

從已證事實可見，兩部車輛分別行駛在不同的行車道上，MN-XX-XX 在右道，ML-XX-XX 在中間車道 ( 也就是後者左側還有一個行車道，但這不是重要的事實 )，即使 MN-XX-XX 為了避開前方停泊車輛而需要做出超車的操作，也應該在作出該操作之前，遵守《道理交通法》的其他重要的行車義務，包括第 34 條規定的一般讓先原則，第 35 條第 1 款規定的讓先規則，第 38 條第 1 款規定的一般超車規則，第 39 條規定的例外超車規則，第 40 條規定的超車操作規則等，很顯然，本上訴人並沒有做到這些規定的任何一點。

那麼，無論 ML-XX-XX 是否存在 “ 突然 ” 加速通過，該車也是按照其本來的行車道 “ 正常 ” 行駛，該車 “ 不讓是本分，讓先是情分 ”，即使其不讓先，也不能成為原司法上訴人作出違反行車規則的理由以及排除其對碰撞結果承擔責任的過失的理由。事實上，原司法上訴人在作出

被懲罰的行為之時，是在其違反了眾多交通規則的情況下而為的，其司法上訴理由明顯不能成立，而原審法院的判決確實出現了適用法律錯誤的瑕疵，應該予以撤銷。

因此，無需更多的贅述，上訴實體的上訴理由成立，可以做出決定了。

#### 四、決定：

綜上所述，本院合議庭裁定治安警察局交通廳廳長的上訴理由成立，撤銷被上訴決定。

兩個審級的訴訟費用均由司法上訴人支付。

依法登錄本裁判並作出通知。

澳門特別行政區，2026年5月21日

蔡武彬

(裁判書製作人)

馮文莊

(第一助審法官)

盛銳敏

(第二助審法官)

Fui presente

Álvaro António Mangas Abreu Dantas

(Delegado Coordenador)