

編號：第 60/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：A(A)

日期：2017 年 6 月 29 日

主要法律問題：停車義務

摘要

本案例中，上訴人雖然曾經停車讓一輛汽車通過，但是之後卻沒有讓被害人的車輛優先通過便駛出交匯處，並導致兩車碰撞及令被害人受傷。上述意外的發生完全是上訴人的違反停車讓先的行為而引致的。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 60/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：A(A)

日期：2017 年 6 月 29 日

一、案情敘述

於 2015 年 11 月 12 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-15-0186-PCS 號卷宗內被裁定觸犯一項以直接正犯和既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款及《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失傷害身體完整性罪，被科處 150 天罰金，再以每天澳門幣\$200 元計算，即澳門幣\$30,000 元，若不繳付上述罰金或不以工作代替，須監禁 100 天。

根據《道路交通安全法》第 94 條第 1 款規定，嫌犯被科處駕駛執照效力之中止六個月。

嫌犯 A 不服，向本院提起上訴，並提出了有關上訴理由。¹

¹其葡文結論內容如下：

1. Da violação do dever de paragem - o Arguido, ora recorrente, não cometeu a contravenção p.p. no artigo 99.º, n.º 1 da LTR - porque as imagens captadas pelo sistema de videovigilância de DSAT demonstram claramente que o veículo MI-XX-XX parou no sinal de paragem obrigatória na intersecção, antes de avançar quando julgou que o podia fazer sem perigo de colisão com outro veículo via (08:28:35 a 08:28:46 do disco da DSAT referido na frase sublinhada a verde no termo de remessa de fls. 44v).
2. Não contou, é certo, com a imprevidência e tresloucada temeridade com que o B conduzia o veículo MM-XX-XX, em grosseira violação das regras da circulação rodoviária previstas nos artigos 18.º, n.º 1, 32.º, n.º 1, 5) e 30.º, n.º 1 da LTR e com total desprezo, tanto pela sua

-
- segurança como a dos outros utentes da via.
3. Das imagens da DSAT - Por outro lado, as imagens do acidente captadas pelo sistema de videovigilância da DSAT demonstram objectivamente que:
 4. O motociclo MM-XX-XX conduzido pelo B não circulava pelo lado esquerdo da faixa de rodagem nem circulava o mais próximo possível da berma, como lhe como lhe impunha o artigo 18.º, n.º 1 da LTR.
 5. Ao contrário, o B circulava pelo lado direito da faixa de rodagem praticamente sobre o próprio eixo da via.
 6. O B não moderou especialmente a velocidade do motociclo MM-XX-XX na aproximação do entroncamento onde ocorreu o acidente, como lhe impunha o artigo 32.º, n.º 1, 5) da LTR (08:28:41 a 08:28:46 do disco da DSAT).
 7. Pelo contrário, manteve a aceleração como se não se estivesse a aproximar de um cruzamento;
 8. O B não regulou a velocidade do motociclo MM-XX-XX de modo a que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à intensidade do trânsito e à aproximação do entroncamento onde ocorreu o acidente, pudesse, em condições de segurança, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente e evitar qualquer obstáculo que lhe surgisse em condições normalmente previsíveis, como lhe impunha o artigo 30.º, n.º 1 da LTR.
 9. O B acertou de frente (fotografias de fls. 84-86) no centro do lado direito do motociclo MI-XX-XX conduzido pelo A (fotografia de fls. 18-21) quando este já circulava sobre linha divisória das duas semi-faixas de rodagem perpendicularmente ao eixo da via (08:28:41 a 08:28:46 do disco da DSAT).
 10. Da culpa na produção do acidente - Ora, para que o embate com o motociclo do MI-XX-XX nunca tivesse ocorrido, bastava que o B tivesse cumprido (1) o dever de circular pelo lado esquerdo da sua faixa de rodagem, o mais próximo que lhe era possível da berma e/ou (2) o dever de moderar especialmente a velocidade na aproximação ao entroncamento ou (3) e/ou o dever de regular a velocidade de modo a fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente e/ou a evitar qualquer obstáculo que fosse normalmente previsível que pudesse surgir naquela situação (entroncamento).
 11. Sucede que das imagens captadas resulta para além de toda a dúvida razoável que o B não observou nenhum dos 3 deveres que sobre ele impediam, tendo, ao invés, violado grosseiramente as regras da circulação rodoviária previstas nos artigos 18.º, n.º 1, 32.º, n.º 1, 5) e 30.º, n.º 1 da LTR, criando, deste modo, perigo para a vida do A e, por conseguinte, cometido o crime p.p. no artigo 279.º, n.º 1, al. b) do Código Penal.
 12. A culpa pela eclosão do acidente deveu-se portanto e exclusivamente ao B, pelo que deveria o A ter sido absolvido, tanto do crime de que foi acusado, como do pedido de indemnização cível.
Sem prescindir,
 13. Da percentagem de culpas - Ainda que assim não se entenda, sempre seria de rever a condenação do A em função da percentagem de culpas na produção do acidente.
 14. Com efeito, sem prejuízo de se considerar o A também sujeito a um especial “dever de atenção”, imposto a todo aquele que exerce uma “actividade perigosa” como é, v.g., a condução de veículos motorizados, afigura-se manifestamente excessivo considerar-se que o Arguido incorreu em 100% de culpa no acidente!
 15. Isto, por importar, igualmente, ter presente o papel decisivo documentado nas imagens captadas pelo sistema de videovigilância da DST que a condução do B teve na produção do acidente.
 16. Dúvidas não haverá que, no caso, o B infringiu as regras de circulação rodoviária porque

-
- circulava a uma velocidade tal, ao passar pelo entroncamento, que nem sequer tentou/conseguiu desviar-se do A e/ou tentou parar o veículo no “espaço livre e visível à sua frente”, sendo, por isso, o principal culpado pelo acidente.
17. Sendo certo que este juízo de culpa do condutor do veículo MM-XX-XX não deixa de ser corroborado pela inexistência do rasto de travagem e pelo facto de a colisão ter ocorrido quando o veículo MI-XX-XX já circulava numa zona da Rua dos Pescadores em que o acidente não teria ocorrido se o B tivesse optado por transitar pelo lado esquerdo da faixa de rodagem e/ou a velocidade especialmente moderada.
 18. Por outro lado, ao avançar por julgar que o podia fazer sem perigo, depois de ter parado no entroncamento da Avenida de Venceslau Morais com a Rua dos Pescadores como lhe impunha o sinal de paragem obrigatória, o A incorreu quando muito, em negligência inconsciente (art.º 14.º, al. a) do Código Penal), por ser próprio da natureza humana (instinto de auto preservação ou desejo inato de manter-se vivo) que nenhum condutor de motociclo em Macau se atravessa num entroncamento sem o cuidado que lhe é exigível, se representar sequer, como possível, a produção do resultado típico.
 19. Já a condução temerária do B revela negligência consciente, sendo evidente pelas imagens captadas pelo sistema de vídeo vigilância da DSAT que ele representou como possível o resultado ocorrido, mas confiou, não devendo confiar, que ele não se verificaria (art.º 14.º, al. b) do Código Penal).
 20. O B dispensou-se, assim, da observância das regras de circulação rodoviária previstas na LTR por ter confiado desmedidamente na sua habilidade para evitar qualquer situação de perigo que se lhe deparasse pela frente, sem que o pudesse e/ou devesse ter feito.
 21. O desvalor da sua conduta é, portanto, muito superior ao desvalor da conduta do Arguido.
 22. Deveriam, pois, tanto a pena de 150 dias de multa, como a pena acessória de inibição de condução pelo período de 6 meses, serem mais consentâneas à proporção da culpa do arguido na produção do acidente, cingindo-se, por exemplo, a 50 dias de multa com inibição de condução pelo período de 2 meses.
 23. Isto para não se castigar excessivamente o A, o qual, embora sendo o único arguido nos presentes, foi objectivamente vítima de uma conduta igualmente criminosa - mas mais censurável e, até ver, impune - por parte do B.
 24. Referimo-nos ao crime público p. p. no artigo 279.º, n.º 1, al. b) do Código Penal por violação grosseira pelo B das regras da circulação rodoviária previstas nos artigos 18.º, n.º 1, 32.º, n.º 1, 5) e 30.º, n.º 1 da LTR de que resultou perigo para a vida do A.
 25. Posto isto e embora em sede de fixação da percentagem de culpas (concorrentes) na eclosão de um acidente de viação, intervenha necessariamente alguma subjectividade, afigura-se mais justo atribuir 15% da responsabilidade ao A e 85% ao B atenta a factualidade que objectivamente resulta das imagens captadas pelo sistema de vídeo vigilância da DSAT.
 26. Da culpa do lesado no arbitramento da indemnização - Conforme visto, a actuação do B não só se mostra subjectivamente censurável em termos de culpa (negligência consciente), como foi decisiva para a produção do acidente, tendo a decisão ora recorrida, violado, na parte em que arbitrou uma indemnização de MOP16,137.00, o disposto no art.º 564.º do CCivil.
 27. Assim, atendendo à gravidade relativa das culpas de ambas as partes e às consequências que delas resultaram, deve a indemnização ser excluída ou, caso assim não se entenda, reduzida a um sexto do valor arbitrado em primeira instância.

PELO EXPOSTO, e nos demais termos de direito que V. Ex.^{as} doutamente suprirão, deve ser provido o recurso interposto, com as legais consequências.

檢察院對上訴人上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人提出其並沒有違反《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h) 項所規定的交匯處強制停車信號的停車義務，相反，是被害人違反《道路交通安全法》第 18 條第 1 款、第 32 條第 1 款第 5 項及第 30 條第 1 款的規定，導致事故發生。
2. 對於上訴人之觀點，不能予以認同。
3. 當車行道沒有任何指示訊號/標誌/標線時，車輛應靠車行道左方通行，並儘量靠近路緣或行人道通行，但應與之保持足夠的距離，以避免發生意外。目的是遵守左上右落的基本行車規則，同時讓對向行駛的車輛可以通行。值得提出的是，《道路交通安全法》第 18 條第 1 款規定車輛應靠車行道左方通行，並不是規定車輛應靠車道左方通行。當車行道被確定地劃分成多條單向或雙向的車道時，並沒有規定駕駛者須靠自己車道左方行駛，理由是這樣的行駛方式會使自己車輛更接近路緣或左車道上同向行駛的大型車輛，增加危險性；相反，應與其他車道的使用者保持適當的側面距離。
4. 《道路交通安全法》第 30 條所規定的是調節車速的一般原則，換言之，在沒有其他規定的情況下，應按照該一般原則來行駛。但是，在本案上訴人的車輛是違反停車讓行的規則進入交匯處，因此，其冒然出現已經超出該第 30 條第 1 款所述的在正常情況下可預見的情況。
5. 《道路交通安全法》第 32 條規定減慢車速的情況，也只是減速的一

般情況。並不是規定在任何交匯處全部駛經的車輛均需要減慢車速。

6. 《道路交通安全法》第 34 條第 1 款就規定，在會車時有義務讓先的車輛應減慢車速，甚至停車，讓其他車輛在無需變速的情況下通過。
7. 被害人在涉案交匯處通行，根據《道路交通安全法》第 34 條第 1 款及第 35 條第 1 款的規定，應先於其他車輛，包括上訴人的車輛。
8. 基此，上訴人認為被害人違反《道路交通安全法》第 18 條第 1 款、第 32 條第 1 款第 5 項及第 30 條第 1 款的規定，導致事故發生，不能成立。

基此，上訴人應理由不成立，原審法庭之判決應予維持，請求法官閣下作出公正判決。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表認為上訴人提出的上訴理由不成立，應駁回上訴及維持原判。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

二、事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2014 年 6 月 13 日早上約 8 時 30 分，上訴人 A 駕駛重型電單車(車牌註冊編號 MI-XX-XX)沿慕拉士大馬路的右行車道，由東北大

馬路往漁翁街方向行駛。

2. 當時天晴，路面乾爽，光線充足，交通流量正常。
3. 同一時間，有一輛重型電單車(車牌註冊編號 MM-XX-XX)沿漁翁街，由馬交石炮台馬路往友誼大馬路方向行駛，駕駛者是 B。
4. 當上訴人駕駛上述重型電單車至慕拉士大馬路與漁翁街之交匯處時，清楚看到其行車道上的“STOP”強制停車符號，即表示上訴人必須在交匯處前停車，先讓當時在漁翁街行駛的車輛通行。
5. 雖然上訴人在交匯處停車，讓一輛沿漁翁街由友誼大馬路往慕拉士大馬路行駛的汽車通過，但是，該汽車通過後，上訴人沒有先讓其他在漁翁街上行駛的車輛通行，而是直接駛出交匯處。
6. 上訴人直接駛出交匯處，使其駕駛的重型電單車與電單車 MM-XX-XX 發生碰撞，令電單車 MM-XX-XX 連同駕駛者 B 倒地。
7. 上述碰撞直接及必然地造成 B 全身多處軟組織挫擦傷，其傷勢需要 4 日才能康復(見卷宗第 42 頁的臨床法醫學鑑定書)。
8. 兩車碰撞的過程被交通事務局的監控錄像系統拍下(參閱卷宗第 30 至 35 頁)。
9. 上訴人沒有遵守《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h)項所規定的交匯處強制停車信號的停車義務，因而導致是次交通事故的發生，並使他人身體遭受創傷。
10. 上訴人自願及有意識地作出上述行為，且深知其行為是法律所不容。
11. 上訴人沒有犯罪前科。
12. 上訴人在庭上否認事實。

同時證實上訴人的個人經濟狀況如下：

13. 上訴人具有大學學歷，公務員，每月收入約為澳門幣 28000 元。

14. 需供養父母親及妻子。

已經證明第 78-80 頁損害賠償之民事請求及第 102 至 104 頁答辯狀所載之下列事實：

15. 車牌號碼 MM-XX-XX 電單車於意外後已交由.....有限公司進行維修，並支付維修費合計澳門幣 7449 元。

16. 原訴人因是次交通意外導致車牌號碼 MM-XX-XX 之電單車需要進行維修，期間不能使用，因此須乘搭公共巴士上班及外出，該乘車費用為澳門幣 688 元（172 日 x MOP\$2 x 2 程 = MOP\$688.00）。

17. 於是次交通意外後，接受治療期間，原訴人須承受身體上的傷口痛楚。

18. MI-XX-XX 之保險單已於 2013 年 3 月 9 日 24 時到期中斷。意外發生時，車輛 MI-XX-XX 並沒有在.....股份有限公司投保。

控訴書上的未證明之事實：沒有。

民事請求的未證明之事實：其餘載於民事賠償請求上的事實。

三、法律方面

上訴人提起的上訴涉及下列問題：

- 停車義務

1. 上訴人提出其並沒有違反《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h) 項所

規定的交匯處強制停車信號的停車義務，相反，是被害人違反《道路交通安全法》第 18 條第 1 款、第 32 條第 1 款第 5 項及第 30 條第 1 款的規定，導致事故發生。

上訴人在其上訴狀中並無任何具體說明，說明原審判是違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款中哪一項的事實瑕疵。然而，本院亦對上訴人提出的問題作出分析。

《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h) 項規定：

“二、刊載於本規章附表二之禁止標誌如下：

...

h) 十字交叉路口或 T 型交叉路口前必須停車（標誌 15a）”

《道路交通安全法》第 18 條規定：

“一、車輛應靠車行道左方通行，並儘量靠近路緣或行人道通行，但應與之保持足夠的距離，以避免發生意外。

二、在可作兩條或以上車道使用的單向行車車行道上，如最左側車道已無位置，又或如駕駛員擬右轉或超車，則不適用上款的規定。

三、在雙向行車的車行道上，如已適當劃有三條或以上車道，駕駛員不得使用相反行車方向的車道。

四、違反第一款規定者，科處罰款澳門幣 900 元。”

《道路交通安全法》第 30 條第 1 款規定：

“一、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。

二、駕駛員如未能確定其突然減速不會對其他道路使用者，尤其不會對後隨車輛的駕駛員構成危險，又或不會擾亂或阻塞交通，則不應突然減速，但因迫在眉睫的危險而有此需要除外。

三、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 300 元。”

《道路交通法》第 32 條第 1 款第 5 項：

“一、儘管訂有最高車速限制，駕駛員接近下列地點時尤應減慢車速：

（一）車行道上標明供行人橫過的通道；

（二）以適當信號標明的學校、醫院、托兒所及類似場所；

（三）狹窄道路或路緣為建築物的道路；

（四）人群聚集處；

（五）彎角、十字形交叉路口、T 字形交叉路口、圓形地、駝峰路及其他能見度不足的地點；

（六）坡度大的下坡路段；

（七）以危險信號標明的地點。

二、違反上款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 900 元。”

根據已證事實：

4. “當上訴人駕駛上述重型電單車至慕拉士大馬路與漁翁街的交匯處時，清楚看到其行車道上的“STOP”強制停車符號，即表示上訴人必須在交匯處前停車，先讓當時在漁翁街行駛的車輛通行。

5. 雖然上訴人在交匯處停車，讓一輛沿漁翁街由友誼大馬路往慕拉士大馬路行駛的汽車通過，但是，該汽車通過後，上訴人沒有先讓其他在漁翁街上行駛的車輛通行，而是直接駛出交匯處。
6. 上訴人直接駛出交匯處，使其駕駛的重型電單車與電單車 MM-XX-XX 發生碰撞，令電單車 MM-XX-XX 連同駕駛者 B 倒地。
- ...
9. 上訴人沒有遵守《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h) 項所規定的交匯處強制停車信號的停車義務，因而導致是次交通事故的發生，並使他人身體遭受創傷。”

上訴人提出，其在“STOP”符號前曾經將車停下，然後再通行。意外的發生是因被害人違反了多項交通條例而產生的。

然而，上訴人所應遵守的停車符號並非只是曾經將車停下便可，還需要在有其他車輛通行時要先讓其他車輛優先通過。

本案中，上訴人雖然曾經停車讓一輛汽車通過，但是之後卻沒有讓被害人的車輛優先通過便駛出交匯處，並導致兩車碰撞及令被害人受傷。上述意外的發生完全是上訴人的違反停車讓先的行為而引致的。

根據上述已證事實，上訴人之行為是符合《道路交通規章》第 5 條第 2 款 h) 項之規定，法律定性全屬正確。所以，本案中根本不存在任何事實瑕疵足以推翻原審法院的事實認定，亦從事實基礎以可以認定受害人存在行為上之過失及續後之過錯比例分配。

因此，上訴人提出的上訴理由並不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 的上訴理由不成立，維持原審裁判。
判處上訴人繳付 4 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。
著令通知。

2017 年 6 月 29 日

譚曉華 (裁判書製作人)

蔡武彬 (第一助審法官)

司徒民正 (第二助審法官)

(Vencido.

Considerando que a “matéria” pelo recorrente alegada no seu recurso já constava dos autos, e visto que em relação à mesma nenhuma referência existe na decisão recorrida, afigura-se-me que incorreu o Tribunal a quo no vício de “insuficiência da matéria de facto para a decisão”).