

## 上訴案第 620/2025 號

日期：2025 年 11 月 27 日

主題： - 審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵  
- 量刑過重的審查  
- 禁駕的緩刑  
- 可接納理由

### 摘 要

1. 在審查證據方面，《刑事訴訟法典》第 114 條規定：“評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外”，即法院在認定事實所運用的自由心證證實不能質疑的，一方面法律賦予法官自由審理證據的權力，另一方面當然要求法官必須在經驗法則及邏輯標準的基礎上去自由評價證據，去分析、評價案中的所有證據材料，從而判斷哪些事實屬實、哪些不屬實。
2. 《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。
3. 法官形成心證的過程是其經驗法則及綜合分析對證據所作的邏輯分析過程，由於其被要求採用客觀的標準但仍然具有強烈的主觀性，因此，只要無明顯錯誤而違反經驗法則及邏輯標準，法官對認定或不認定事實的結論是不容推翻的。

4. 對於上訴法院來說，要審理如題述的事實瑕疵的問題，唯有通過法院的這些分析以及對證據的衡量的具體說明，發現其存在明顯到一般心智的人就可以發現錯誤的時候才能確定這項事實認定方面的瑕疵。
5. 關於量刑的問題，根據《刑法典》第 40 條及第 65 條的規定，具體刑罰應在最低刑幅及最高刑幅之間，以罪過及刑罰目的作出決定。然而，法律賦予法院在刑法規定的刑幅間有選擇合適刑罰的自由，只有當原審法院明顯違反法律或罪刑相適應原則時，上級法院才有介入的空間。
6. “可接納的理由”是讓法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”此一不確定概念來加以具體化，因此並不存在一個定律，例如司法見解一般認為的，《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”中，尤其應考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人士，這是為了避免一旦實質執行禁止駕駛將影響彼等生存、生計的可能性。

**裁判書製作人**

**蔡武彬**

## 上訴案第 620/2025 號

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

澳門特別行政區檢察院控告嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯一項“逃避責任罪”(《道路交通法》第 89 條)，並建議根據第 94 條(二)項的規定，對嫌犯處以禁止駕駛的附加刑。並提請初級法院以普通訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的獨任庭在第 CR2-25-0096-PCS 號普通刑事案中，經過庭審，最後判決：

1. 嫌犯 A 以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項“逃避責任罪”，決定判處四個月徒刑；暫緩執行，為期兩年；
2. 判處嫌犯禁止駕駛，為期六個月；根據《道路交通法》第 121 條第 7 款的規定，被判刑人必須在判決確定後十日內將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成“違令罪”；此外，倘被判刑人於禁止駕駛期間內在公共道路上駕駛機動車輛或騎單車，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的“加重違令罪”，並吊銷駕駛執照。

嫌犯 A 不服判決，向本院提出了以下的上訴理由：

- a. 原審法庭判處上訴人以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的一項“逃避責任罪”，決定判處四個月徒刑；暫緩執行，為期兩年；以及判處上訴人禁止駕駛，為期六個月；上訴人對上指判決表示不服，並就此提起上訴。
- b. 上訴人認為原審判決沾有審查證據方面明顯有錯誤及違反法律的瑕疵，尤其不應認定上訴人在清楚知悉造成公物毀損的情況下逃離現場。
- c. 透過意外發生的影像顯示，在意外發生前，上訴人所駕駛的車輛在沒有任何障礙及指示要求停車的情況下，突然在路上停下長達半分鐘；
- d. 意外發生時，上訴人在案發時情緒低落呆滯，原因是其結婚多年的太太在 2024 年年初因跳樓身亡，案發前上訴人剛在氹仔拜祭其太太。
- e. 在意外發生後，上訴人獲朋友 B 致電，當時上訴人向朋友 B 表示“好似無撞毀設施，其後獲朋友告誡：即使沒有造成損壞，發生意外後均須留在現場並報警處理。
- f. 當上訴人在折返於案發地點期間被警員截獲，警員認為其神情不佳並要求立即接受酒精檢驗，甚至接受了藥物的檢驗（結果均為陰性）。
- g. 意外中，上訴人在鏟上石壘前車速不高且有剎車；
- h. 石壘由堅硬物料制成，上訴人認為石壘堅硬不會受損，而上訴人當時亦沒有觀察到撞毀其他設施（正如對交通指示牌造成的刮損，交通事務局事後檢查亦認為輕微，更不需要賠償），故駕車離開；
- i. 當然，作為謹慎的駕駛者，上訴人當時應下車檢查是否撞毀公物，而非駕車離開；但正如前述，上訴人在案發時的情緒及精神狀況並非正常，按照一般經驗法則，在精神狀況不佳的情況下對事實的判斷出現偏差實屬合理；

- j. 為此，在意外中上訴人對於是否造成“損毀”的情況下，法庭不應以“按照常理及一般駕駛者的邏輯，都會預見到這樣的碰撞會令路邊的設施損壞”對其行為作出判斷，因為根據案中事實及法庭的認定都清楚顯示上訴人在意外發生時的精神狀況並非一般。
- k. 因此，對於上訴人在是否知悉撞毀公物及在此情況下故意離開，根據案中的證據，至少法庭對此應存有合理疑問；繼而，根據“*in dubio pro reo*”的原則，應因未能證實上訴人在知悉撞毀公物的情況下故意逃離現場而開釋被指控觸犯的逃避責任罪。
- l. 基於以上，原審法庭認定上訴人在知悉撞毀設施後仍駕車離開以逃避責任的事實上存在審查證據的明顯錯誤、違反第 3/2007 號《道路交通法》第 89 條、違反一般經驗法則及“*in dubio pro reo*”的原則。
- m. 倘若法官 閣下仍認為上訴人有罪，上訴人則認為主刑罰及附加刑的量刑過重。
- n. 在具體量刑方面，原審法庭判處上訴人四個月徒刑，暫緩執行，為期兩年；以及判處上訴人禁止駕駛，為期六個月。
- o. 雖然上訴人並非初犯，但此前所涉的犯罪均已發生在多年前且與本案性質無關。
- p. 上訴人在本意外發生時受情緒負面影響。
- q. 上訴人需要照顧多位親人，包括母親、岳父母、一名兒子及已過世妻子的兩名兒子。
- r. 患癌的母親仍須依靠上訴人經常接送就診。
- s. 上訴人從事自媒體工作，需要經常駕車在廣東省各城市及港澳拍攝影片以賺取收入，尤其禁止駕駛半年的期間對工作及經濟收入將帶來嚴重打擊。
- t. 上訴人的駕駛態度良好，過往的交通違例紀錄顯示其在 2006 年至案 ( 2023 年 )，僅有 4 次交通違例。

- u. 須知，現正立法會對《道路交通法》的修訂中將逃避民事責任的犯罪變更為半公罪，即現今社會對於僅涉及民事方面的逃避責任，公共利益並不像以往般着重考慮，更傾向於私人利益的考慮，而對於本案造成的損害輕微，且被害人經已在起訴前完全作出彌補。
- v. 基於以上，即使法庭仍然認為上訴人有罪(單純假設)，但本案中上訴人造成之後果嚴重性較低，並且上訴人已彌補其行為所造成的後果，因此判處上訴人四個月徒刑且暫緩執行兩年的刑罰實屬過高；
- w. 在禁止駕駛方面，考慮到上訴人的個人狀況、其多年駕駛違例記錄、經濟收入與駕駛的必要關聯，為其六個月的禁止駕駛附加刑實屬過高，應給予附加刑之暫緩執行或科處不高於三個月的禁止駕駛的附加刑。

請求，基於以上所述，上訴人謹請法官 閣下裁定上訴理由成立，並：

- 裁定被上訴判決存在明顯的證據審查錯誤(《刑事訴訟法典》第 400 條 c)項)、違反第 3/2007 號《道路交通法》第 89 條、一般經驗法則及“in dubio pro reo”的原則之瑕疵，應予廢止，並開釋上訴人被判處以直接正犯、故意及既遂方式觸犯第 3/2007 號《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項“逃避責任罪”；或
- 裁定被上訴判決量刑過重(《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款)，在主刑罰方面違反《刑法典》第 40 條第 2 款、第 65 條之規定，應予廢止並從輕量刑；在附加刑方面違反《刑法典》第 40 條第 2 款、第 65 條及第 3/2007 號《道路交通法》第 94 條(二)項規定，應給予附加刑之暫緩執行或科處不高於三個月的禁止駕駛附加刑。

檢察院就上訴人 A 的上訴提出了答覆：

1. 審查證據方面有明顯錯誤方面，上訴人認為法庭不應認定上訴人在清楚知悉造成公物毀損的情況下逃離現場，再主張其停車留在

現場的原因是當時情緒低落呆滯，剛剛拜祭其已過身的太太，又表示其在事發後與友人通電時曾表示“好似無”撞毀設施，認為原審法庭在審查證據方面出現明顯錯誤。

2. 本案中，尤其分析了原審裁判中詳細的理由說明後，我們沒有發現原審法院在認定事實方面存有上述瑕疵。

3. 根據法庭在認定事實方面的闡述所見，原審法庭在考量是否採信嫌犯的聲明時，分析了上訴人客觀作出的行為和反應，再一併分析所有證據，以及上訴人解釋的合理性，最後不採信上訴人的版本，本院予以認同。

4. 故此，本院認為只是一再主張其庭上的解釋，以片面角度質疑原審法庭的自由心證，誠如尊敬的中級法院於編號 816/2024 裁判書所述：「我們知道，法律賦予法官對證據評價之自由心證，只有當法官對事實審的最終判斷結果尤其違反了限定證據的價值的規則，或職業準則，或人們日常生活的經驗法則時，才會被視為犯上《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所指的「在審查證據方面明顯有錯誤」。

明顯地，上訴人只是主張其本人陳述為真實，並質疑被害人陳述的真實性，同時認為原審法院不採納上訴人版本是不正確的做法。上訴人單純以其認為存疑的事實來質疑原審法院對事實的認定，以表達對法院所認定的事實的不同意見，質疑法院的自由心證。這顯然是挑戰法律所賦予法院的自由心證範圍而已，並不涉及《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項所規定之審查證據方面明顯有錯誤。」

5. 結合上述尊敬的中級法院精闢的見解，上訴人的理據只是重申其庭上主張，不符合《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項之規定。

6. 穩妥起見，我們亦分析原審法庭是否有審查證據的錯誤。

7. 首先，從客觀影像所見，涉案碰撞相當明顯，撞擊力及振動較大，事發後，上訴人停在現場超過一分鐘，而涉案石壘是一個較大型的石壘，按照一般正常駕駛的經驗法則，駕駛者是必然知道曾猛

力撞擊向公物及造成損毀，否則上訴人倒車時亦無需如此費時、無法順利倒車。

8. 上訴人在庭上亦能就案發時的情況作出詳細的描述，尤其上訴人能詳細解釋其倒車時遇到的問題及周遭的狀況，影像所見上訴人倒車操作正常，故此，即使上訴人當時的情緒較差，但並非神智不清，亦不至於對事故及相當明顯的撞擊一無所知，而上訴人提供的辯方證人在庭上表示，其已向明言提醒上訴人發生了交通意外被放上互聯網，從此刻起，可進一步認定上訴人知悉其是次事故及撞毀公物，未幾，上訴人再次發生交通意外，並有警員主動向其是次事故及撞毀公物，未幾，上訴人再次發生交通意外，並有警員主動向其接觸及查問，惟上訴人仍沒有向警員作出任何交待，可見上訴人逃避本案事故責任的意圖，且一直維持著，其解釋亦不合邏輯及常理。我們認為，此上訴理據只是嫌犯一貫的詭辯技倆而已，有違常理，難言憑此等個人聲明來否定原審法庭合符邏輯的自由心證。

9. 誠如尊敬的中級法院於編號 654/2024 裁判書所闡述：「我們知道，在審查證據方面，《刑事訴訟法典》第 114 條規定：“評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外”，即法院在認定事實所運用的自由心證實不能質疑的，一方面法律賦予法官自由審理證據的權力，另一方面當然要求法官必須在經驗法則及邏輯標準的基礎上去自由評價證據，去分析、評價案中的所有證據材料，從而判斷哪些事實屬實、哪些不屬實。也就是說，法官形成心證的過程是其經驗法則及綜合分析對證據所作的邏輯分析過程，由於其被要求採用客觀的標準但仍然具有強烈的主觀性，因此，只要無明顯錯誤而違反經驗法則及邏輯標準，法官對認定或不認定事實的結論是不容推翻的。

正如我們在 2014 年 6 月 19 日第 65/2012 號上訴案件中作出的裁判所理解的：“在證據的審查方面，在刑事訴訟中奉行的是自由心證原則，法院應按照經驗法則及其自由心證來評價證據，除非法律另有規定，或者說，除非出現明顯的錯誤，否則，這種自由是



不能被挑戰。”」

10. 誠如上述中級法院精闢見解，法庭在認定上訴人主觀意圖的自由心證上，已作出了上述的符合邏輯分析，符合經驗法則，與客觀證據相符，沒有出現審查證據上的錯誤，更遑論是明顯的錯誤。
11. 量刑過重方面，上訴人認為其雖然並非初犯，但前案與本案並不相同，上訴人案發時受負面情緒影響，以及闡述了其庭狀況，認為原審法庭在量刑過重。另外，上訴人又表示其需要到廣東省及港澳進行拍攝，認為應給予暫緩執行禁止駕駛的附加刑或判處不高於 3 個月的禁止附加刑。
12. 原審法庭判處上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，判處 4 個月的徒刑，暫緩執行，為期兩年；並判處 6 個月禁止駕駛的附加刑。
13. 現我們分析有關理據，並就相關量刑是否合法進行分析。
14. 量刑方面，《刑法典》第 40 條及第 65 條確立了量刑應考慮的因素和量刑的標準。量刑時，我們尚需整體考量上訴人的罪過及預防犯罪上的要求。
15. 罪過方面，上訴人造成的交通事故並非輕微，撞毀公物的情況明顯，上訴人需要以異常的倒車方式才能離開現場，且上訴人的友人已作出提醒下，仍沒有向處理警員作出交待，可見上訴人作案的故意的程度較高。
16. 就特別預防方面，上訴人在明知發生交通意外及撞毀公物的情況下離開現場，且如辯方證人所述，上訴人是在被提醒過後，仍欲圖避事故的責任，沒有向處理警員作出任何交待，可見上訴人的故意程度甚高，且守法意識相當薄弱，故我們需要以嚴格方式來矯治上訴人的偏差行為。
17. 就一般預防方面，逃避責任罪為本澳最常出現的犯罪之一，除了對道路安全帶來影響外，亦對事故中法益受損的受害人造成不同程度的損害，無法得到應有的賠償，而即使現時有眾多相關案件

被判罪名成立後，相關犯罪仍然禁而不止，故實有必要加強打擊相關犯罪，以防止有關犯罪的蔓延，確保本澳道路安全及公共道路使用者的財產安全，並向潛在的作案者及其他公共道路的駕駛者發放一個警剔的訊息：不能再抱僥倖心態逃避事故的責任！

18. 在分析完上訴人的罪過及預防犯罪方面的考慮後，原審法庭判處上訴人 4 個月徒刑，為刑幅幅度的三分之一；而附加刑方面，法庭判處附加刑方面，大約為刑幅幅度的六分之一。在本案面對上訴人未有正面面對過錯的態度下，以及有上述一般預防的需要下，實未見過重。
19. 在此，我們要知道，上訴人行為的不法性及故意程度高，事件被揭發後未見有應有的悔悟態度，在有必要加強預防同類犯罪的出現的情況下，本院認為有關判刑並未過高，因此，根據自由邊緣理論以及原審法庭已就量刑情節作出全面的考量下，檢察院認為原審法庭的量刑沒有過重，亦沒有違反《刑法典》第 40 第 65 條之規定。
20. 就是否給予暫緩執行附加刑方面，我們分析上訴人提出的理由是否為“可接納的理由”，對適用上述規定方面，誠如尊敬的中級法院於 435/2024 號裁判書所闡述：「禁止駕駛作為一個附加刑，有著其本身固有的預防目的，旨在防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。因此，只有出現在情理上極為強烈的理由，方可考慮給予附加刑暫緩執行，否則，就完全失去立法者創設附加刑的真正意義。  
由此可知，禁止駕駛附加刑的執行是一個“常態”決定，僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的待遇。具體地說，“可接納的理由”是讓法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”此一不確定概念來加以具體化，因此並不存在一個定律，例如司法見解一般認為的，《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”中，尤其應考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人

士，這是為了避免一旦實質執行禁止駕駛將影響彼等生存、生計的可能性。」

21. 從上述中級法院精闢的見解，禁止駕駛或吊銷執照附加刑是常態地執行，只有在出現情理上極為強烈的理由時，才“例外”地給予違例者執緩執行有關的附加刑，而職業司機或以駕駛作為生計的理由只是其中個可接納的理由之一，更非必然獲批准暫緩執行的理由。
22. 回看本案，上訴人非職業司機，其只是在工作上協助接載員工而已，實可透過其他方式取代，再者，本案附加刑只是禁止上訴人在澳門駕駛，故上訴人不應連同內地及香港的工作而一併作為暫緩執行的理由，因為本案附加刑並未延伸至澳門以外地區。綜上，本院認為，禁止駕駛僅對上訴人造成一定的不便，這是立法者欲附加於違反者的懲處和教育，實不符合上述中級法院所指的“情理上極為強烈的理由”，應予駁回。

綜上所述，檢察院認為上訴人的上訴理由及請求明顯不成立，應予駁回，並維持被上訴的判決。(根據《刑事訴訟法典》第 410 條第 1 款之規定)

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：

### 一、概述

本案嫌犯 A(以下稱為上訴人)不服初級法院 2025 年 6 月 10 日的刑事法庭判決，其向中級法院提起上訴。

本案中，初級法院刑事法庭宣告上訴人觸犯第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 89 條規定和處罰的一項“逃避責任罪”，判處四個月徒刑，緩刑二年，同時，判處上訴人禁止駕駛六個月附加刑。

### (一)、關於上訴人提出的上訴

在其上訴理由陳述中，上訴人指被上訴裁判存在審查證據出現明顯錯誤、違反疑點歸益被告原則和量刑過重，其請求裁定上訴理由成立，廢

止被上訴判決並開釋上訴人，又或從輕量刑並予禁止駕駛附加刑暫緩執行或科處不高於三個月的禁止駕駛附加刑。

## **(二)、檢察院對上訴的答覆**

檢察院對上訴提出答覆，指在認定上訴人主觀意圖的自由心證方面，原審法庭已充分分析案中事實並根據邏輯和經驗法則作出認定，被上訴裁判不存在審查證據的明顯錯誤；同時，原審判決的量刑適當且相關禁止駕駛附加刑並不符合暫緩執行的前提，為此，檢察院認為上訴人的上訴理由不成立並應維持原判。

## **二、分析意見**

分析上訴人提出的上訴理由，本案的核心問題在於上訴人是否觸犯被起訴的逃避責任罪，為此，檢察院將依邏輯對案件事實和法律問題作相應分析和發表意見。

### **(一)、關於審查證據存在明顯錯誤和違反疑點歸益被告的上訴理由**

上訴人認為，原審法院在事實認定方面存在明顯錯誤，因案發時其剛剛完成拜祭妻子的悼念儀式，其因精神不佳致發生碰撞路邊石壘的交通意外，惟其駕駛的車輛車身較高，故其在沒有察覺曾撞壞路邊設施的情況下離開現場而非逃避責任，為此，原審法庭認定案發時情緒低落的上訴人知悉撞壞路邊設施但仍離場，相關事實認定存在審查證據的明顯錯誤並違反存疑歸益被告的原則。

關於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項列明的審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，澳門的主流司法見解認為，“審查證據的明顯錯誤”指法院在認定事實時明顯有違經驗法則和常理，或明顯違反法定證據法則或職業準則，致已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。相關錯誤必須屬顯而易見，其明顯程度須為對之作出留意的普通人都可能不發現(參閱終審法院第 18/2002 號、第 16/2003 號、第 3/2004 號合議庭裁判和中級法院第 602/2011 號、第 115/2014 號合議庭裁判)。

另一方面，依照《刑事訴訟法典》第 114 條規定，除法律另有規定之外，法官根據自由心證原則評價證據，亦即，審判者按一般經驗法則和常理評價各種被審查及被調查證據的證明力，以此認定或否定案中的待證事實。

關於上訴人指稱原審法庭審查證據明顯有錯誤的上訴理由，檢察官閣下在對上訴答覆中已作出詳細和符合邏輯的反駁，包括案發時上訴人需耗時近一分鐘才能後退返回車行道、在上訴人離開事故現場之後被警員於截查時仍無提及之前發生的交通意外等事實，為此，分析案發現場的錄像記錄顯示的汽車衝擊力度以及現場存有交通指示牌等具體情況，上訴人所謂案發時因情緒困擾致其未能知悉曾碰撞路邊公共設施並離開現場的說辭並不可信。

我們認為，原審法庭在認定事實時並不存在有違經驗法則和常理，或明顯違反法定證據法則或職業準則的情況，分析原審法庭認定事實的理由說明和案中包含的證據資料可見，上訴人指謫原審法庭在審查證據方面存在明顯錯誤和違反疑點歸被告原則，本質上體現上訴人有意忽略案中存在的事實和證據，並以其本人以偏概全的理解否認原審法庭依經驗法則對案件整體事實作出合乎邏輯的事實認定，惟上訴人的此一做法並不為訴訟法所允許。

為此，上訴人指原審法庭在審查證據方面存在明顯錯誤和違反疑點歸被告原則的上訴理由並不成立。

## (二)、關於原審法院量刑過重的上訴理由

在其上訴理由中，其認為被上訴裁判對其判處四個月徒刑，緩刑二年，以及判處禁止駕駛六個月的附加刑量刑過重，其請求從輕量刑並予禁止駕駛附加刑暫緩執行或科處不高於三個月的禁止駕駛附加刑。

對於量刑的問題，本澳主流的司法見解認為，“只有當原審法院明顯違反法律或罪刑相適應原則時，上級法院才有介入原審法院的量刑空間”；同時，“只要不存在對法定限制規範——如刑罰幅度，或經驗法則的違反，也不存在獲確定的具體刑罰出現完全不適度的情況，作為以監督法律良好實施為主旨的上級法院就不應介入具體刑罰的確定”（參見中級法院

第 1037/2018 號、第 791/2017 號以及第 669/2015 號刑事上訴案件的合議庭裁判；終審法院第 35/2011 號、第 17/2014 號以及第 26/2015 號刑事上訴案件的合議庭裁判)。

本案中，原審法庭判處上訴人觸犯第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條規定和處罰的一項“逃避責任罪”，判處四個月徒刑，緩刑二年，同時，判處上訴人禁止駕駛六個月附加刑。

根據《道路交通法》第 89 條關於逃避責任罪和第 94 條第 2 項因逃避責任罪須禁止駕駛的規定，上訴人觸犯的“逃避責任罪”的刑幅為科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金，另加二個月至三年的禁止駕駛附加刑。

根據原審判決的量刑理由，原審法庭就上訴人觸犯的一項“逃避責任罪”判處四個月徒刑，緩刑二年，另加判處不予緩刑的六個月禁止駕駛附加刑，當中，各項判罰皆為法定可科刑罰之幅度內且不屬過於嚴厲。

正如檢察官閣下在對上訴的答覆中指出，原審法庭在量刑時已全面衡量上訴人提出的情節並清楚的指出量刑依據。

我們認為，犯罪行為人必須依照其罪過承擔犯罪行為帶來的後果，上訴人不得以其個人或者家庭情況作為規避法律處罰的理由，事實上，原審法庭已就上訴人的所有有利或不利量刑情節，包括上訴人守法意識薄弱、並非初犯、犯罪不法性和犯罪後果普通但故意程度較高、上訴人的個人和家庭等相關因素作出詳細分析並作出具體理由陳述，故此，原審法庭已依照《刑法典》第 40 條、第 44 條、第 48 條、第 64 條和第 65 條，以及《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，對上訴人的量刑在特別預防和一般預防方面作出充分和完整的法律考慮。

考慮上訴人的故意過錯程度等具體情節，我們認為，在對不同法律意見表示充分尊重的前提下，若給予上訴人減輕處罰並給予禁止駕駛附加刑緩刑，相關判決將極可能造成在一般預防方面造成市民對本澳法律制度失去信心的危險。

為此，原審法庭對上訴人的量刑適當，上訴人所謂對其量刑過重及請

求暫緩禁止駕駛附加刑的上訴理由並不成立。

### 三、意見書結論

綜合而言，上訴人指被上訴裁判存在審查證據出現明顯錯誤、違反疑點歸被告原則和量刑過重的上訴理由明顯不成立，應依法駁回上訴。

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

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

1. 2024 年 8 月 22 日下午約 4 時 21 分，嫌犯 A 駕駛 AA-\*\*-\*\*輕型汽車沿飛機場圓形地中間車道行駛，當駛至近 705B15 號燈柱對出時，嫌犯駕駛的汽車車頭剷上左邊的石壘上的花園，繼而撞及石壘上的一個應遵符號標誌牌，導致石壘、花圃上的植物及應遵符號標誌牌損毀。
2. 碰撞發生後，嫌犯進行倒車操作，並駕車駛離現場，目的是逃避可能須負上的刑事或民事責任。<sup>1</sup>
3. 案發時，一名市民目睹嫌犯的上述行為，故報警處理，警員接報後隨即前往調查，並在金皇冠中國大酒店員工通道出入口斜坡截獲嫌犯。當時，嫌犯正在扶起其在該處駕駛上述汽車撞倒的四輛電單車。
4. 嫌犯的上述行為導致石壘及花圃上的植物損毀，以致市政署損失維修費用澳門幣叁佰叁拾捌圓 ( MOP338.00 )，以及導致屬交通事務局的上述應遵符號標誌牌輕微刮損。
5. 嫌犯明知其所駕駛的汽車剷上石壘上的花園撞及應遵符號標誌牌，導致石壘、花圃上的植物及應遵符號標誌牌損毀，但仍故意

---

<sup>1</sup> 相關事實的補充，詳見卷宗第 90 頁背頁的批示。

逃離現場，意圖逃避其因上述事件而需承擔的民事責任。

6. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行為是法律所不容，會受法律制裁。

答辯狀內具有重要性且獲證明的事實：

4. 2024 年 8 月 22 日下午，嫌犯駕車前往氹仔祭拜已過世的妻子。
7. 約下午 4 時 35 分，嫌犯駛經酒店斜路金皇冠酒店附近時接獲朋友電話；該朋友告知嫌犯其看到有人將事故意外的影片發佈至網絡平台，該朋友透過車輛外型得知駕駛者為嫌犯，並告誡嫌犯：即使沒有造成損壞，發生意外後均須留在現場並報警處理。

**另外亦證實下列事實：**

根據刑事紀錄證明，嫌犯並非初犯。

- 嫌犯曾因觸犯一項“不法吸食麻醉藥品及精神藥物罪”而在第 CR2-15-0150-PCS 號案內被判處一個月十五日徒刑，暫緩一年執行，緩刑期內負有不再接觸毒品及接受社會重返廳戒毒的義務。上述判決於 2015 年 7 月 7 轉為確定。隨後，嫌犯的緩刑被延長一年，此後更被廢止緩刑。嫌犯針對廢止緩刑的決定提出上訴，但被中級法院駁回，嫌犯已服滿該案所判處的刑罰。
- 嫌犯曾因觸犯一項“不法吸食麻醉藥品及精神藥物罪”而在第 CR2-18-0464-PCC 號案內被判處七個月徒刑，暫緩三年執行，緩刑期間須附隨考驗制度及遵守戒毒的義務，以及須於判決確定後一個月內本特區支付 5,000 澳門元的捐獻。針對嫌犯的裁判部分於 2019 年 3 月 26 日轉為確定。嫌犯已作出上述捐獻。有關刑罰已因緩刑期屆滿而被宣告消滅。

嫌犯在審判聽證中聲稱具有大學畢業的學歷，從事自媒體工作，月入 15,000 至 20,000 澳門元，須供養母親、岳父母、一名兒子及已過世妻子的兩名兒子。

嫌犯已於 2025 年 2 月 13 日向市政署賠償 338 澳門元的維修費用。



**未獲證明的事實：**

- 沒有其餘載於控訴書的事實有待證明。

**答辯狀內具有重要性，但不獲證明的事實如下：**

6. 因精神嚴重不佳，且嫌犯在事故當下認為其沒有造成任何公物毀損，便沿偉龍馬路離開現場。
8. 經朋友提醒後，嫌犯當即調頭返回現場。
12. 根據交通事務局報告，有關標誌牌僅有輕微刮損，無須賠償。

**三、法律部份**

上訴人在其上訴理由中，認為：

- 原審法院在事實認定方面存在明顯錯誤，因案發時其剛剛完成拜祭妻子的悼念儀式，其因精神不佳致發生碰撞路邊石壘的交通意外，惟其駕駛的車輛車身較高，故其在沒有察覺曾撞壞路邊設施的情況下離開現場而非逃避責任，為此，原審法庭認定案發時情緒低落的上訴人知悉撞壞路邊設施但仍離場，相關事實認定存在審查證據的明顯錯誤並違反存疑歸益被告的原則。

- 雖然上訴人並非初犯，但此前所涉的犯罪均已發生在多年前且與本案性質無關。上訴人在本意外發生時受情緒負面影響。上訴人需要照顧多位親人，包括母親、岳父母、一名兒子及已過世妻子的兩名兒子。患癌的母親仍須依靠上訴人經常接送就診。上訴人從事自媒體工作，需要經常駕車在廣東省各城市及港澳拍攝影片以賺取收入，尤其禁止駕駛半年的期間對工作及經濟收入將帶來嚴重打擊。上訴人的駕駛態度良好，過往的交通違例紀錄顯示其在 2006 年至案 ( 2023 年 )，僅有 4 次交通違例。即使法庭仍然認為上訴人有罪 ( 單純假設 )，但本案中上訴人造成之後果嚴重性較低，並且上訴人已彌補其行為所造成的後果，因此判處上訴人四個月徒刑且暫緩執行兩年的刑罰實屬過高；

- 在禁止駕駛方面，考慮到上訴人的個人狀況、其多年駕駛違例記錄、

經濟收入與駕駛的必要關聯，為其六個月的禁止駕駛附加刑實屬過高，應給予附加刑之暫緩執行或科處不高於三個月的禁止駕駛的附加刑。

我們看看。

### （一）審查證據方面存在明顯錯誤的瑕疵

關於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，我們一直認同，“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”<sup>2</sup>

我們知道，在審查證據方面，《刑事訴訟法典》第 114 條規定：“評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外”，即法院在認定事實所運用的自由心證證實不能質疑的，一方面法律賦予法官自由審理證據的權力，另一方面當然要求法官必須在經驗法則及邏輯標準的基礎上去自由評價證據，去分析、評價案中的所有證據材料，從而判斷哪些事實屬實、哪些不屬實。<sup>3</sup> 也就是說，法官形成心證的過程是其經驗法則及綜合分析對證據所作的邏輯分析過程，由於其被要求採用客觀的標準但仍然具有強烈的主觀性，因此，只要無明顯錯誤而違反經驗法則及邏輯標準，法官對認定或不認定事實的結論是不容推翻的。

正如我們在 2014 年 6 月 19 日第 65/2012 號上訴案件中作出的裁判所理解的：“在證據的審查方面，在刑事訴訟中奉行的是自由心證原則，法院應按照經驗法則及其自由心證來評價證據，除非法律另有規定，或者說，除非出現明顯的錯誤，否則，這種自由是不能被挑戰。

而對於上訴法院來說，要審理如題述的事實瑕疵的問題，唯有通過法

---

<sup>2</sup> 參見澳門終審法院在第 17/2000 號及第 9/2015 號案中作出的裁判以及中級法院在第 108/2005 號及第 343/2010 號案中作出之裁判。

<sup>3</sup> 中級法院 2014 年 3 月 27 日在第 355/2013 號上訴案件的裁判。

院的這些分析以及對證據的衡量的具體說明發現其存在明顯到一般心智的人就可以發現的錯誤的時候才能確定這項事實認定方面的瑕疵。

從原審法院的判決的事實判斷部分(第190頁及背頁)說明可見，原審法院根據庭審獲取的證據，包括案發時上訴人需耗時近一分鐘才能後退返回車行道、在上訴人離開事故現場之後被警員於截查時仍無提及之前發生的交通意外等事實，分析案發現場的錄像記錄顯示的汽車衝擊力度以及現場存有交通指示牌等具體情況，而認為上訴人所謂案發時因情緒困擾致其未能知悉曾碰撞路邊公共設施並離開現場的說辭並不可信。這些對證據的分析和衡量並沒有違反證據規則以及一般經驗法則之處，上訴人所狀的原審法庭在審查證據方面存在明顯錯誤和違反疑點歸益被告原則，正是單純表達對原審法院的事實審理的不同意並因此質疑法官的自由心證而已，這是法律所不容許的。

上訴人這部分的上訴理由不能成立。

## **(二) 量刑過重的審查**

我們知道，關於量刑的問題，根據《刑法典》第40條及第65條的規定，具體刑罰應在最低刑幅及最高刑幅之間，以罪過及刑罰目的作出決定。然而，法律賦予法院在刑法規定的刑幅間有選擇合適刑罰的自由，只有當原審法院明顯違反法律或罪刑相適應原則時，上級法院才有介入的空間。

上訴人針對的原審法院的具體刑罰的量刑過高以及附加刑的禁駕時間過長兩方面的決定。

就具體量刑而言，原審法院針對上訴人所觸犯的罪名法定刑幅為可判處一年徒刑選擇對其判處四個月徒刑，緩刑二年的刑罰，對於並非初犯，即使其犯罪記錄於駕駛行為沒有關係，但是也顯示其過往的行為的消極因素，以及提高了對犯罪的預防的要求，尤其是，應該消除人們對違法犯罪的成本估計過低的誤解，此刑罰已經輕無可輕，何況原審法院已經給予上訴人緩刑的判處，正是期望上訴人能夠在徒刑的威嚇下避免重蹈犯罪覆轍。

至於原審法院所判處的禁止駕駛六個月的附加刑，我們認為，這部分

的量刑也同樣適用於法律一般的量刑原則，原審法院也具有在法定的刑幅選擇合適的刑罰的自由，對於上訴法院來說，其介入也僅限於原審法院的禁駕期間明顯過長以及不合適的情況。

上訴人的上訴理由明顯沒有道理。

首先，正如《道路交通法》第 94 條規定，因犯罪而被禁止駕駛，按犯罪的嚴重性，科處禁止駕駛兩個月至三年，而原審法院僅選擇禁止駕駛六個月的附加刑，沒有明顯的過重之處，應該予以支持。

其次，上訴也僅僅提出考慮到上訴人的個人狀況、其多年駕駛違例記錄、經濟收入與駕駛的必要關聯的理由要求緩期執行禁駕也同樣明顯不能成立。我們知道，禁駕的緩期執行的理由也僅限於《道路交通法》第 109 條第 1 款規定的“有可接納的理由”，尤其是考慮到禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，旨在防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。

因此，只有出現在情理上極為強烈的理由，方可考慮給予附加刑暫緩執行，否則，就完全失去立法者創設附加刑的真正意義。具體地說，“可接納的理由”是讓法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”此一不確定概念來加以具體化，因此並不存在一個定律，例如司法見解一般認為的，《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”中，尤其應考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人士，這是為了避免一旦實質執行禁止駕駛將影響彼等生存、生計的可能性。

然而，必須指出，以司機作為職業或以駕駛機動車輛賴以維生的情況只是一個考慮是否符合《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”，而不是批准暫緩執行禁止駕駛的強制性規定。

本案中，不論從特別預防還是一般預防的角度來看，上訴人所主張的理由並不能成為“可接納的理由”以緩期執行禁駕，原審法院的認定沒有任何事實前提以及適用法律上的錯誤，應該予以支持。

上訴人這部分的上訴理由也是不能成立的，予以駁回。

#### 四、決定

綜上所述，澳門特別行政區中級法院合議庭判處上訴人的上訴理由不能成立，予以駁回。

判處上訴人支付本程序的訴訟費用以及 5 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2025 年 11 月 27 日

---

蔡武彬 (裁判書製作人)

---

譚曉華 (第一助審法官)

---

周艷平 (第二助審法官)