

第 1073/2025 號刑事上訴案

上訴人：(嫌犯) A

日期：2026 年 3 月 26 日

主要問題：審查證據錯誤、量刑過重、逃避責任罪

摘要

上訴法院在過往多個上訴裁判中均指出(其中,參見中級法院第 741/2025 號合議庭裁判):

“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。

《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。

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。

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。”

中級法院在其第 880/2025 號裁判中曾提到：

“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。”

盧映霞（裁判書製作人）

第 1073/2025 號刑事上訴案

上訴人：(嫌犯) A

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院指控嫌犯 A 以直接正犯及既遂的方式觸犯《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的一項「逃避責任罪」。同時，建議根據第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 94 條第(二)項之規定，對嫌犯科處禁止駕駛的附加刑。

經初級法院刑事法庭審理後，主理法官於 2025 年 10 月 21 日在第 CR5-25-0213-PCS 號卷宗中，作出如下判決：

- 1) 嫌犯 A 被控以直接正犯、既遂的方式¹觸犯一項由第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，罪名成立，判處 102 日罰金，罰金之日額定為 120 澳門元，即合共 12,240 澳門元。如不繳納上述罰金，根據《刑法典》第 47 條第 1 款的規定，嫌犯須服 68 日的徒刑。
- 2) 判處嫌犯禁止駕駛，為期七個月。
- 3) 根據《道路交通安全法》第 121 條第 7 款所規定，嫌犯必須在本判決轉為確定起十日內，將或有的駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，

¹ 雖然控訴書及被上訴的裁判均沒有提到犯罪的主觀方式，但根據控訴及裁判邏輯，這裡應該理解為以故意方式實施的犯罪。

否則構成「違令罪」；此外，根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告嫌犯倘在停牌期間內駕駛，不論有否將駕駛執照送交治安警察局，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。

- 4) 判令嫌犯向被害人 B 支付財產損失 3,220 澳門元，以及相關的遲延利息，此利息按終審法院第 69/2010 號統一司法見解所定的方法計算。為此，將嫌犯存入本案款項 3,220 澳門元交予被害人作為本案的損害賠償。

*

嫌犯（上訴人）A 不服上述判決，向本院提出了以下的上訴理由（卷宗第 161 頁至第 179 頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

- 1) O Recorrente foi condenado pela pratica do crime de fuga à responsabilidade, previsto e punido nos termos do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário), na pena de multa de MOPS12.240,00 (MOPS120,00, patacas x 102 dias de prisão), e, em caso, de não ser feito o pagamento da multa, deve cumprir 68 dias de prisão, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 47º do Código Penal de Macau.
- 2) Também foi condenado a uma proibição de conduzir durante o período de 7 meses, em conformidade com o artigo 94.º, n.º 2, da Lei n.º 3/2007 (Código da Estrada).
- 3) O Recorrente não cometeu o crime de fuga à responsabilidade, previsto e punido nos termos do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito

Rodoviário).

- 4) Há erro notório na apreciação da prova quando se dão como provados factos incompatíveis entre si, ou que se retirou de factos tidos como provados uma conclusão logicamente inaceitável, ou viola as regras sobre o valor da prova vinculada, da experiência ou as legis artis.
- 5) Devia ter valorado o comportamento do Recorrente no sentido de ser feita uma interpretação lógico-formal e concluir o afastamento do local do acidente não foi para fugir a qualquer responsabilidade civil ou criminal.
- 7) É feita – erradamente – uma inversão do ónus da prova e um juízo de valor no sentido de concluir que o Recorrente estaria a fugir de algo mesmo que tal não tivesse ficado provado.
- 9) Para o acórdão recorrido basta não ficar no local para ser considerado que se esta a furtar à responsabilidade e, por erro, entende que o comportamento do Recorrente de resolver o assunto dentro de um prazo de 24h não deve ser valorado como uma prova plena de não fugir às suas responsabilidades.
- 10) Não é possível haver no direito penal uma margem de discricionariedade - como demonstra a sentença recorrida na sua fundamentação - pois que é contrária à segurança jurídica reclamada pelo direito penal.
- 11) O direito penal é balizado pelo princípio da tipificação e o artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) não tipifica um comportamento explícito do dever de ficar no local e se não ficar é punido

penalmente.

- 12) Logo, não pode a sentença recorrida condenar o Recorrente somente porque não ficou no local do acidente e que só iniciou resolver o problema 24 horas depois.
- 13) O Recorrente devia ter sido absolvido do crime que lhe foi imputado porque pelo contexto que se descreve nos factos provados, pelas provas existentes, e pelas circunstâncias mais de que indiciarias de que não existe o crime de fuga a responsabilidade.
- 14) O acórdão recorrido violou a aplicação do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário).
- 15) A decisão recorrida incorre no erro notório na apreciação da prova, previsto no artigo 400.º, n.º 2, alínea c) do Código de Processo Penal
- 16) A pena de multa de MOP\$12.240,00 (MOP\$120,00, patacas x 102 dias de prisão) e a pena acessória aplicada em concreto ao Recorrente de 7 meses, são um exagero considerando e claramente excessivas.
- 17) Na determinação da medida da pena acessória a aplicar ao Recorrente haveria, pois que ponderar, nomeadamente, a intensidade do dolo (dolo directo), o grau superior ao médio da ilicitude das condutas do arguido e a gravidade do crime cometido, aqui apreciação, atendendo ao modo de actuação e as consequências da respectiva conduta.
- 18) Com todo o devido respeito, a pena de multa de MOP\$12.240,00 (MOP\$120,00, patacas x 102 dias de prisão) e a pena acessória aplicada

em concreto ao recorrente de 7 meses, são um exagero considerando as circunstâncias em que esse crime de fuga à responsabilidade ocorreu e vai muito para além da medida da culpa.

- 19) Salvo o devido respeito, a pena acessória que foi aplicada ao Recorrente foi excessiva e viola o disposto nos artigos 40.º, 44.º, n.º 1, 65º e 71º, n.º 1 do Código Penal de Macau (“CPM”), violando assim a sentença recorrida o disposto no artigo 400.º, n.º 1 do CPP.
- 20) Entende a Recorrente que uma pena de multa de MOP\$3.500,00 (MOP\$70,00, patacas x 50 dias de prisão) e uma pena acessória entre 3 meses de inibição de conduzir responderia de forma eficaz à prevenção especial e geral neste caso em apreço.
- 21) Contudo, a pena de multa de MOP\$12.240,00 (MOP\$120,00, patacas x 102 dias de prisão) e pena acessória de 7 meses de inibição de condução, na perspectiva do Recorrente, são desajustadas, desadequadas e desproporcionais.
- 22) Incorreu, assim, a sentença recorrida num erro de julgamento nos termos do art. 400.º, n.º 1, do CPP, ao ter feito incorreta aplicação dos artigos 40.º, 44.º, n.º 1, 65º e 71º, n.º 1 do Código Penal de Macau (“CPM”).
- 23) **TERMOS EM QUE**, contando com o douto suprimento de V. Exas. Se requer se dignem considerar procedente o presente recurso, revogando a decisão recorrida, e absolver o Recorrente pela autoria material e na forma consumada do crime de fuga à responsabilidade.

24) Caso assim não se entenda, deverá ser dado provimento ao recurso e ser aplicada ao Recorrente uma pena de multa de MOP\$3.500,00 (MOP\$70,00, patacas x 50 dias de prisão) e uma pena acessória entre 3 meses de inibição de conduzir.

*

駐初級法院的檢察官閣下就上訴人所提出的上訴作出答覆(卷宗第 185 頁至第 189 頁的內容在此視為完全轉錄)，當中的結論內容如下：

- 1) 上訴人認為被上訴判決存有審查證據方面明顯有錯誤。
- 2) 原審法院對其心證進行了說明，參閱判決書的判案理由說明部份，在此視為完全轉錄。
- 3) 原審法院是根據嫌犯的聲明、證人證言、扣押的錄影片段及綜合分析載於卷宗內的其他書證形成心證而對事實作出認定。
- 4) 法院是根據《刑事訴訟法典》第 114 條的規定按照經驗法則和自由心證來予以自由評價。
- 5) 在審判聽證中，嫌犯聲稱當時因車輛軟盤原因失控撞及了被撞電單車及欄杆，及後其返回並扶起被撞電單車。由於沒有發現到被撞電單車有花損，而鐵欄雖然損毀，但其認為並不是大事，當時已夜深，故打算先維修車輛，並於翌日再到交通部處理事件。稱當時沒有想過致電警方報備，只打算翌日才親身向警方報備事件，但隨後因其父親需進行手術及妻子流產等原因而忘記了此事。稱警方於案發一兩日後前往其家中尋找其，並不知悉警方曾致電聯絡其。確認第 31 頁的圖片是當時撞及被撞電單車的情況，但確實沒有看到被撞電單車有損

毀的情況，否認存在逃避責任的意圖。

- 6) 被害人 B 為被撞電單車的車主，聲稱當時發現電單車有明顯損毀，車身油漆脫掉，車燈及車牌均遭損毀，且導致被撞電單車無法正常行駛。稱當時維修師傅到現場檢查電單車並打算將電單車駕駛到維修地點，但因電單車損毀至無法正常行駛，最終需要將之搬運至維修地點。稱已支付了 3,220 澳門元的搬運及維修費用。表示追究嫌犯的民事責任，要求嫌犯賠償 3,220 澳門元的費用，表示願意由本院裁定民事損害賠償金額。
- 7) 治安警察局警員 C 聲稱接報到場接觸到報案者，見到被撞電單車倒地且鐵欄斷裂。確認第 31 頁的圖片為被撞電單車的損毀情況，且認為被撞電單車有花損，且燈罩完全破裂，損毀屬明顯。
- 8) 在庭上播放了案發時的錄影片段。
- 9) 從經驗法則及邏輯的角度考慮，有關的證據可容觀、直接及合理地證明上訴人實施了有關罪行，本院認為原審法院沒有違反限定或確定證據價值的法律規定，亦沒有違反經驗或職業準則；在審查證據方面，對於一般人來說，經審視獲認定的事實以及審判者在形成心證的過程中所使用的證據方法，均沒有發現任何錯誤，更遑論顯而易見的錯誤。
- 10) 上訴人辯稱沒有留意到電單車出現花損，我們認為這個解釋完全是“自欺欺人”。首先，根據現場相片顯示，被撞的綠色鐵欄斷裂，被撞的電單車 CM-8XXX6 的右後車身、車尾及尾車牌有多處損毀，而上訴人所駕駛的輕型汽車 MQ-XX-X5 的左前車頭及左前車燈有損毀，

可見當時的撞擊程度不輕，按照常理，被撞的電單車怎會沒有花損呢？其次，接報到場調查的警員指出，被撞電單車有花損，且燈罩完全破裂，損毀屬明顯。再者，根據錄影片段顯示，上訴人撞及鐵欄及電單車後，步行返回事故現場扶起倒地的電單車及在附近徘徊約 2 分鐘。綜合案中的種種證據，作為肇事者的上訴人在明知自己撞及鐵欄及電單車，清楚知道鐵欄損毀，亦有扶起過電單車，並在案發現場徘徊，加上電單車的損毀程度屬明顯，按照一般的生活經驗，不可能不注意到電單車的損毀狀況。

- 11) 上訴人藉詞翌日再前往交通廳處理事件，並不存在逃避民事或刑事責任的意圖。我們認為這個解釋欠缺說服力，違反生活經驗及常理，一般人都知道發生交通事故後必然是留在現場報警處理，一般人都意識到肇事者發生事故離開現場後，不會再返回現場或前往警局報案，因此，發生交通事故後離開現場翌日再前往警局報案，這種方式並不合現實生活的習慣及常規。況且，上訴人並沒有於翌日前往警局報案，相反，上訴人是接獲警方的來電通知後才前往交通廳，通過上訴人的行為表現，上訴人的解釋“不攻自破”。此外，根據過往處理同類案件之經驗，這些解釋經常出現，我們認為僅僅辯稱翌日會前往交通廳處理事件並不足以排除嫌犯逃避責任的意圖，因為這是上訴人面對警方時所持的辯解。
- 12) 倘若上訴人的解釋獲得接納的話，將來不會再有人被控『逃避責任罪』，因為人人都會辯稱自己“翌日再前往警局報案”。試問怎樣去釐定逃避責任呢？相信具有一般常識的人都能認識到這是不符合邏

輯的。

- 13) 因此，原審法院認定案中的事實，從而判處嫌犯觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的『逃避責任罪』，當中沒有發現有違反一般經驗法則的內容，亦沒有明顯的錯誤。
- 14) 顯而易見的是，上訴人只是因為不認同有關事實版本，試圖通過提出質疑，但刑事訴訟程序奉行證據自由評價原則，我們不能妨礙原審法院法官 閣下綜合分析後，按照經驗法則，得出其所認定的事實版本。
- 15) 因此，本院認為上訴人這部分的上訴理由不成立。
- 16) 上訴人認為原審法院的判決量刑過重。
- 17) 本院並不認同有關觀點。
- 18) 在具體量刑方面，《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。
- 19) 根據“自由邊緣理論”，法庭在訂定具體刑幅時會根據抽象刑幅之最低及最高限度之間訂定的。
- 20) 上訴人所觸犯的一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的『逃避責任罪』，可科處最高 1 年徒刑，以及根據同一法律第 94 條的規定，可科處禁止駕駛 2 個月至 3 年。
- 21) 特別預防方面，雖然上訴人為初犯，已向市政署作出了賠償，以及庭審前聲請發出繳費憑單以向電單車車主作賠償，但在庭上否認存有逃避責任的意圖，還砌詞打算翌日向警方報備事件，但事實上並沒有這樣做，本次犯罪後果嚴重程度一般，行為不法性程度一般，故意程度高。

- 22) 上訴人實施的逃避責任行為，抱着僥倖心態逃避倘有的法律責任，損害他人的合法權益，這類案件近年有大幅上升的趨勢，嚴重影響澳門的交通秩序，有關罪行對社會安寧及法律秩序造成負面衝擊，我們認為一般預防有一定的要求。
- 23) 本案中，上訴人所觸犯的一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 94 條第(二)項所規定及處罰的「逃避責任罪」，判處 102 日罰金，日額為澳門幣 120 元，以及禁止駕駛 7 個月是適量的，並無量刑過重，也符合上訴人的經濟狀況，本院認為符合一般預防及特別預防的要求，沒有違反《刑法典》第 40 條及第 65 條的規定。
- 24) 因此，本院認為上訴人這部份的上訴理由不成立。

*

駐本院的助理檢察長閣下提交了法律意見書（卷宗第 202 頁至第 205 頁的內容在此視為完全轉錄），當中的結論內容如下：

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以及量刑過重的上訴理由不成立，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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

一、

2024年12月11日約02時57分，嫌犯A駕駛汽車MQ-XX-X5，沿宋玉生廣場（往羅理基方向）左轉入柏嘉街（往倫斯泰特大馬路方向）行駛，當駛至近燈柱編號171A01對出的電單車停泊位時，嫌犯駕駛的汽車斜向行駛，汽車的左車頭位置撞及路旁的U型綠色鐵欄及電單車CM-8XXX6，導致綠色鐵柱斷裂毀損及電單車倒下毀損，有關碰撞亦使汽車MQ-XX-X5車身出現強烈跳動及左前車頭毀損。

二、

事故發生後，嫌犯隨即駕駛汽車在碰撞現場前方不遠處停下，並下車返回現場將上述撞倒的電單車CM-8XXX6扶起，以及在現場徘徊查看，嫌犯知悉上述碰撞已導致現場的U型綠色鐵欄斷裂及電單車倒下受損，仍沒有留在現場或報案處理便駕車離開了現場。

三、

直至2024年12月11日約12時45分，被害人B發現其電單車CM-8XXX6左車身及車尾有損毀，故報警求助。

四、

事故導致一個屬於市政署的U型綠色鐵欄斷裂（維修費用為澳門幣750元）、電單車CM-8XXX6左車身及車尾毀損（維修費用為澳門幣3,220元）。

五、

嫌犯在駕駛時，明知自己違反了謹慎駕駛的義務而引致意外發生，令他人財產有損失，但嫌犯仍然沒有理會及報案處理，反而離開了現場，以逃避可能引致的刑事及民事責任。

六、

嫌犯是在自由、自願及有意識的情況下，故意作出上述行為，且深知其行為觸犯法律，會受法律制裁。

*

另外，本院亦查明以下事實：

嫌犯於庭前存入 3,220 澳門元作為賠償。

根據刑事紀錄證明，嫌犯無刑事紀錄。

嫌犯聲稱具碩士的學歷水平，商人，每月收入 18,000 澳門元，需供養父母及妻子。

*

經庭審未查明的事實：

沒有。

*

三、法律方面

除了須依職權審理的問題，上訴法院只解決上訴人具體提出的並由其上訴理由闡述結論所界定的問題，結論中未包含的問題轉為確定。²

經分析上訴人提出的上訴理由後，本案的核心問題如下：

- 1) 審查證據的錯誤；
- 2) 量刑過重。

*

² 參見中級法院於 2001 年 5 月 3 日在第 18/2001 號上訴案的合議庭裁判、中級法院於 2003 年 6 月 5 日在第 103/2003 號上訴案的合議庭裁判、中級法院於 2025 年 11 月 27 日在第 861/2025 號上訴案的合議庭裁判。

上訴人指稱原審法院錯誤地認定其存在逃避責任的意圖，而且量刑過重；駐初級法院及駐本院的檢察院司法官均認為上訴人的上訴理由不成立。

*

接著，讓我們來看看。

*

關於審查證據的錯誤：

上訴法院在過往多個上訴裁判中均指出（其中，參見中級法院第 741/2025 號合議庭裁判）：

“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。

《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。

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。

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。”

在本案中，原審法院的心證依據如下：

“在審判聽證中，嫌犯聲稱當時因車輛軟盤原因失控撞及了被撞電單車及欄杆，及後其返回並扶起被撞電單車。由於沒有發現到被撞電單車有花損，而鐵欄雖然損毀，但其認為並不是大事，當時已夜深，故打算先維修車輛，並於翌日再到交通部處理事件。稱當時沒有想過致電警方報備，只打算翌日才親身向警方報備事件，但隨後因其父親需進行手術及妻子流產等原因而忘記了此事。稱警方於案發一兩日後前往其家中尋找其，並不知悉警方曾致電聯絡其。確認第 31 頁的圖片是當時撞及被撞電單車的情況，但確實沒有看到被撞電單車有損毀的情況，否認存在逃避責任的意圖。

被害人 B 為被撞電單車的車主，聲稱當時發現電單車有明顯損毀，車身油漆脫掉，車燈及車牌均遭損毀，且導致被撞電單車無法正常行駛。稱當時維修師傅到現場檢查電單車並打算將電單車駕駛到維修地點，但因電單車損毀至無法正常行駛，最終需要將之搬運至維修地點。稱已支付了 3,220 澳門元的搬運及維修費用。表示追究嫌犯的民事責任，要求嫌犯賠償 3,220 澳門元的費用，表示願意由本院裁定民事損害賠償金額。

治安警察局警員 C 聲稱接報到場接觸到報案者，見到被撞電單車倒地且鐵欄斷裂。確認第 31 頁的圖片為被撞電單車的損毀情況，且認為被撞電單車有花損，且燈罩完全破裂，損毀屬明顯。

庭上播放了扣押的錄影片段。

本院根據上述嫌犯的聲明、證人證言、扣押的錄影片段及綜合分析載於卷宗內的其他書證形成心證而對事實作出認定。

嫌犯承認撞到被撞電單車及鐵欄，事後扶起被撞電單車後離去，表示不知悉造成被撞電單車損毀，並堅稱沒有逃避責任的意圖，只是打算翌日才向警方報備，但最後因其他事情而忘記了。

然而，到場處理事故的警員聲稱被撞電單車有明顯花損，且燈罩亦破損，卷宗第 31 頁的圖片亦可見電單車的損毀狀況屬明顯。電單車車主作證指電單車損毀嚴重至無法正常行駛，而須將之搬運至維修地點，並因而產生了搬運車輛的費用。由此可見，被撞電單車的損毀狀況並不屬輕微。嫌犯除了清楚知道自己撞毀了鐵欄外，顯然亦已知悉碰撞令電單車明顯損毀。

嫌犯既然明知自己是交通意外的肇事者，其車輛碰撞令鐵欄斷裂，亦令被撞電單車明顯損毀，但嫌犯在現場徘徊了約 2 分多鐘後（見卷宗第 54 至 55 頁），卻沒有致電報警，並決定離開現場，嫌犯逃避責任的意圖實屬明顯。因此，本院認為，結合卷宗其他資料及案中扣押物，本案證據充分，足以認定控訴書上的所有事實獲得證實。”

從中所見，上訴人在其上訴狀當中所作的解釋，均已被原審法院所審理及考慮，原審法院最終並未有接納上訴人所辯稱的事實版本。

根據案中的已證事實，案發的時間為 2024 年 12 月 11 日凌晨約 2 時 57 分，根據卷宗實況筆錄的資料，事發後由 B 報案處理，警方接報案件的時間為 2024 年 12 月 11 日約 12 時 55 分。

其後，警方展開相關調查，並透過城市監察系統發現上訴人涉案，為此，

警方於 2024 年 12 月 12 日約 23 時致電上訴人，以便其前往警局處理事件。

由此反映，自案發起近 44 個小時的期間，上訴人並沒有主動通知警方發生是次事故，而是經由警方通知，上訴人才到警局處理。

案發時，上訴人只有 36 歲，案中未見其有智力缺失或記憶力退化的問題。

根據卷宗第 31 頁至第 39 頁、第 67 頁至第 69 頁的相片，事件除導致他人的電單車受損外，還對現場的一個綠色鐵欄造成損毀（參見卷宗第 49 頁至第 56 頁的現場錄影報告）。

事件當中未見上訴人有留下自己的任何聯絡方式。

此外，上訴人在庭審前未有就其所指的父親需要進行手術、妻子流產等事件提交任何文件證據，甚至是次為著上訴的效力，上訴人也未有提交其所辯稱的事實版本的相關證據。

在此情況下，本院認為，按照一般的經驗法則及正常人的行為邏輯，上訴人當時已清楚知悉自己引致了交通事故，承認知悉對現場的設施造成損毀，但其仍然沒有採取任何報案的措施，也沒有留下自己的聯絡方式，而是採取視若無睹的態度，直至警方通知才承認責任。

上訴人這種被動的行為模式，與慣常所見的逃避責任行為相吻合。

因此，在上訴人從未就其所辯稱的事實版本展示任何證據的情況下，原審法院依照案中調查所得的證據，尤其是上訴人置若罔聞的被動態度，從而認定上訴人存在逃避責任的故意及意圖，是完全合乎邏輯，也符合一般的經驗法則，並不存在上訴人所指的審查證據錯誤或已證事實之間不相容的錯誤。

基於此，上訴人在這裡所提出的上訴理由不成立。

*

關於量刑過重的問題：

中級法院在其第 880/2025 號裁判中曾提到：

“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。”

針對上訴人在本案所觸犯的罪行，第 3/2007 號法律第 89 條規定：

“牽涉交通事故者意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於承擔民事或刑事責任，科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金。”

上述同一法律第 94 條第 2 項又規定：

“因下列犯罪而被判刑者，按犯罪的嚴重性，科處禁止駕駛兩個月至三年，但法律另有規定除外：

……

(二) 第八十九條所指的逃避責任；”

在被上訴的判決中，原審法院在量刑時提到：

“按照上述的量刑標準，同時考慮到在本個案中的具體情節，尤其本次犯罪後果嚴重程度一般、行為不法性程度一般，故意程度高，嫌犯為初犯。同時，考慮到嫌犯已向市政署作出了賠償，並於審判聽證開始前聲請發出繳費憑單以向電單車車主作賠償，並在隨後存入了賠償款項。本院認為，就嫌犯觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，判處罰金刑仍足以實現刑罰的目的，判處 102 日，每日 120 澳門元的罰金最為適合，罰金合共 12,240 澳門元，如不繳納此罰金，根據《刑法典》第

47 條第 1 款的規定，須服 68 日的徒刑。

此外，按本次犯罪後果的嚴重性，根據第 3/2007 號法律（《道路交通安全法》）第 94 條第（二）項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期七個月。”

從中所見，原審法院已考慮了所有對上訴人有利的因素，包括：初犯、庭審前作出賠償、犯罪後果嚴重程度一般、行為不法性程度一般。

然而，原審法院在選擇了非剝奪自由的刑罰（即罰金）後，卻定出 102 日的罰金刑，該具體刑罰的份量已接近罰金刑其抽象刑幅的上限，但原審法院並未有指出定出接近該刑幅上限的原因，唯一有可能的是上訴人未有承認犯罪意圖的態度及故意程度高。

事實上，面對案中其他對上訴人有利的情節，尤其是原審法院已認同犯罪後果嚴重程度一般、行為不法性程度一般，結合上訴人屬初犯、庭審前作出賠償，再結合本澳法院就同類型案件的量刑準則，本上訴法院認為原審法院所定出的具體罰金刑的日數的確存在過高及不適度的情況。

為此，本院認為 75 日的罰金屬適宜。

至於每日罰金的日額，根據《刑法典》第 45 條第 2 款的規定：

“二、罰金之日額為澳門元五十元至一萬元，由法院按被判刑者之經濟及財力狀況以及其個人負擔訂定之。”

法院得根據被判刑者的經濟能力在每日 50 澳門元至 10,000 澳門元之間定出罰金的日金額。

根據被上訴判決當中的已證事實，上訴人報稱為商人，每月收入為 18,000 澳門元，需要照顧父母及妻子；另一方面，上訴人具有碩士的學歷。

原審法院考慮了上訴人的經濟狀況後，將罰金的日額訂為 120 澳門元，

完全符合量刑的準則，沒有不適度或超出上訴人可承擔的能力範圍。

至於附加刑，原審法院所定出的具體禁止駕駛刑期只是略高於附加刑的抽象刑幅的下限，結合案中的具體情節，本院認為並沒有任何下調的空間。

基於此，本院認為上訴人在這裡所主張的上訴理由部分成立。

*

四、決定

綜上所述，本院裁定上訴人 A 的上訴理由部分成立，因此，改判上訴人 75 日的罰金，每日 120 澳門元，合共 9,000 澳門元的罰金，倘若不繳納上述罰金，則根據《刑法典》第 47 條第 1 款的規定，上訴人須服 50 日的徒刑。

維持原審法院對上訴人所科處的禁止駕駛為期 7 個月的附加刑。

維持被上訴判決中的其他決定。

針對本上訴程序，上訴人須支付 3 個計算單位的訴訟費及支付 2/3 的其他訴訟負擔。

依法作出通知及採取必要措施。

*

*

*

*

*

*

2026 年 3 月 26 日於澳門特別行政區

盧映霞（裁判書製作人）

譚曉華（第一助審法官）

周艷平（第二助審法官）