

案件編號:第 868/2023 號 (刑事上訴案)

日期: 2024 年 1 月 25 日

重要法律問題:

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 量刑 緩刑

## 摘要

1. 審查證據方面明顯有錯誤, 是指法院在審查證據並認定事實時, 明顯有違經驗法則和常理, 或明顯違反法定證據價值法則, 或明顯違反職業準則。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。

2. 過錯比例是審判者價值判斷的結果, 與審查證據方面是否有錯誤無涉。

3. 按照《刑法典》第 40 條及第 65 條規定, 在確定具體刑罰份量時, 應對事實和情節作整體考量, 依據罪過和刑罰的目的, 在法定刑幅之間, 確定一個適合的刑罰; 而對於量刑時需考慮的情節, 判決書可作重點闡述, 並無需逐一系列明, 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, 也不存在所確定的具體刑罰顯示出完全不適度的話, 上訴法院不應介入具體刑罰的確定。

4. 緩刑的前提要件包括形式要件（針對不超逾三年的徒刑）及實質要件（存在正面的社會期盼）。實質要件包括特別預防及一般預防兩個層面。

5. 結合本案獲證事實、上訴人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節，尤其考慮其之前曾有兩次因交通意外觸犯過失傷人犯罪，而其中一次更令到被害人蒙受 90%的傷殘，以及本案發生於另案之緩刑期間屆滿僅兩個月後，足以顯見上訴人重復違反法律，守法意識薄弱，過去所給予的刑罰及徒刑暫緩執行均未能使其汲取教訓，難以令法院得出有利的給予其暫緩執行徒刑的預測結論。因此，對上訴人處以緩刑並不能適當及充分實現刑罰的目的，尤其不能滿足特別預防的需要。

6. 另一方面，上訴人作為職業司機，未履行謹慎駕駛義務，造成對他人身體完整性乃至生命的傷害，對公共道路安全，特別是道路使用者的生命和健康安全帶來極大風險，嚴厲打擊、遏制該類犯罪的一般預防之要求甚高。上訴人的行為對社會安寧造成負面影響，亦損害了人們對法律制度的期盼，其刑罰必須足夠反映事實的嚴重性，方能顯示法律對其行為的回應及修補由該不法行為所造成的損害，從而重建人們的信心。因此，在一般預防犯罪的層面，上訴人仍然不符合給予暫緩執行徒刑的實質要件。

裁判書製作人

---

周艷平

# 澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 868/2023 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2024 年 1 月 25 日

## 一、案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR5-23-0213-PCS 號獨任庭普通刑事案中，法官於 2023 年 10 月 20 日作出如下判決：

嫌犯 A 被控以直接正犯、既遂的方式觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」，罪名成立，判處一年九個月實際徒刑。

根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 94 條第(一)項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期兩年；及根據同一法律第 108 條第(一)項的規定，吊銷其駕駛執照。上述期間在嫌犯服刑時中止計算。

根據《道路交通法》第 121 條第 7 款所規定，嫌犯必須在獲釋後二十日內，將或有的駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成「違令罪」；此外，根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告嫌犯倘在禁止駕駛期間內或在吊銷駕駛執照起一年內駕駛，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」。

判處嫌犯 A 向死者的孫女 B 支付財產損失合共 106,991 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，將嫌犯於庭前存入本案的 20,000 澳門元交予 B 以抵銷所判處之部份賠償。

\*

嫌犯不服，向本院提起上訴，其上訴理由闡述載於卷宗第 324 頁至第 339 頁。

上訴人 A 提出的上訴理據如下（上訴理由闡述之結論部分）：

1.原審法庭判處上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯由澳門《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項“過失殺人罪”，判處一年九個月實際徒刑(被上訴決定)，上訴人對上指裁判表示不服，並就此提起上訴。

量刑部分沾有審查證據方面的明顯錯誤及違反《刑法典》第 40 條及第 45 條、《道路交通安全法》第 70 條第 1 款及第 5 款之規定

2.《道路交通安全法》第 70 條第 5 款的規定行人得在不影響車輛通行的情況下橫過車行道;

3.然而,《道路交通安全法》第 70 條第 1 款及第 5 款均規定行人橫過車道時應負有的兩個義務:應注意來車的距離及車速,並在確保安全的情況下儘快橫過(《道路交通安全法》第 70 條第 1 款)及在不影響車輛通行的情況下(《道路交通安全法》第 70 條第 5 款)

4.在本案中, 被害人在橫過車行道的時候同樣負有上條所指的義務且被害人在橫過車行道的時候至少應能注意:

- 上訴人所駕駛的巴士正在以相當的速度駛近;
- 被害人自己的身體狀況是否能在不影響上訴人駕駛巴士通行的情況下安全橫過。

5.顯然, 被害人並沒有妥善履行其橫過車行道時所應負有的義務。

6.以另一角度而言, 如果需要上訴人的車輛作出任何“減速”、“避讓”等防禦性措施才能使被害人安全橫過車行道的情况下, 則客觀表示被害人並沒有妥善注意來車的距離及車速、未能確保在安全情況下橫過, 且影響了車輛的通行。

7.而且, 事故發生在友誼橋大馬路, 原審法庭在分析上訴人的謹慎義務的時候, 應結合相關路段以下的特殊情況, 尤其以一般具有在該路段駕駛經驗的第三人而言, 並不會也不能預見該路段會有行人橫過:

- 友誼橋大馬路是澳門少有的其中一條長距離的直路, 路段車輛繁忙及速度不慢;
- 事故路段當時正有道路整治措施, 相當長距離的行車道以“水馬”分隔;
- (以上訴人駕駛巴士方向而言)事故路段左邊是寬闊及長距離的行車道 右邊近“曾經的海一居地盤方向”同樣是行車道(雖然被“水馬”阻隔, 但至少沒有行人道)

8.因此, 結合事故發生的路段實際情況、一般的經驗法則以及被害人橫過行車道違反應負有的義務, 上訴人謹認為並不能視之為事故發生

的唯一過錯方。

9.繼而 原審法庭在量刑方面沾有審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵，且違反了《刑法典》第 40 條及 65 條、《道路交通法》第 70 條第 1 款及第 5 款之規定，尤其錯誤認定上訴人為本事故的唯一過錯方，繼而應對上訴人的刑期作出修正。

不給予徒刑暫緩執行的部分沾有審查證據方面的明顯錯誤及違反《刑法典》第 48 條之規定

10.原審法庭同意上訴人在庭審中作出完全以及毫無保留的自認，同時卻指上訴人自認與否都不能影響案中具有充分證據證明歸責上訴人的事實；

11.上訴人在庭審中對被指控事實作出完全以及毫無保留的自認與案中是否具有充分的證據是不同性質的問題，完全及毫無保留自認的意義尤其在於嫌犯與司法合作的精神，並非案中搜集的證據是否足夠；

12.在分析上訴人人格及犯罪後之行為上，原審法庭以“嫌犯是否自認，案中都可謂鐵證如山”否定了嫌犯與司法合作及具有悔意的情節，以一種屬證據性質的客觀情況否定(上訴人的)屬意志性質的主觀情感，上訴人謹認為兩者之間並不存在可比性，原審法庭在此分析當中存在明顯的錯誤。

13.原審法庭同意上訴人在庭審中表示後悔及反省，也存入 2 萬澳門元作賠償，但上訴人未曾向被害人家屬道歉，故不能體現上訴人對行為的真切反省和承擔。

14.然而，上訴人謹認為，尤其在沒有任何被害人家屬出席庭審作證

的情況下, 原審法庭不應以“向被害人家屬道歉”的道德要求(尤其並非法定要件)否定上訴人犯罪後表現出的“後悔及反省”。

15. 從事故發生當刻上訴人立即下車察看被害人情況, 直至在整個偵查過程、甚至庭審中上訴人對被指控的責任都直認不諱, 完全不具有避諱責任的態度, 這也正正能體現上訴人感到內疚、後悔、自責及反省。

16. 雖然未能成功向被害人家屬表達歉意, 但儘管彼等沒有正式提出民事損害賠償的請求, 上訴人亦向法庭存入澳門元 2 萬元的款項, 希望以此方式撫慰被害人家屬的內心及表達自己的誠意;

17. 雖然澳門元 2 萬元並不完全滿足被害人家屬的財產損失, 但上訴人從來都沒有避諱任何賠償責任, 這法理上應由保險公司負責的賠償, 上訴人亦主動承擔, 且對於“不再具有任何工作, 亦沒有收入、尚需供養母親、外母及妻子”(見《判決》第 6 頁)的上訴人來說, 這筆款項也是盡了很大的努力。

18. 上訴人存放賠償行為理應被原審法庭肯定並以此作為考慮給予上訴人緩刑機會的有利因素, 而非以缺乏另一其認為應作出的道德行為(“道歉行為”)來予以否定。

19. 原審法庭也指出上訴人沒有從以往的前科中汲取教訓, 過往的意外也沒有令上訴人的駕駛態度變得謹慎。

20. 然而, 在 2004 年至 2023 年這將近 20 年的期間, 儘管上訴人從 2006 年 8 月 1 日起每天駕駛巴士, 其違例的記錄僅僅只有 12 次(且當中 4 次是違例泊車, 並非與駕駛期間的行為相關). 而且在 2019 至 2023 年期間除卻今次意外的違例記錄之外並不存在任何交通違例記錄,

足以顯示上訴人人在駕駛時的態度並非如原審法庭所指斥般不謹慎。

21.本案事故的發生尤其需要留意，儘管上訴人具有多年的駕駛巴士經驗，也始料不及、也未能預料在事發路段竟會有行人橫過。

22.上訴人對事故造成被害人離世感到極度自責及後悔。

23.所以，上訴人在是次事故發生後經已沒有駕駛，並於今年年初離職 XX 有限公司(“XX”)。

24.而且，上訴人現年 60 歲，已達退休年齡，客觀上並不會再從事駕駛職業，主觀上也不敢再繼續駕駛。

25.上訴人與配偶 E(現年 56 歲)並沒有育有子女，而配偶在今年被診斷出肺部具有腫瘤，並獲醫生告知屬惡性，需要進行手術並接受治療。

26.顯然，上訴人更不會繼續駕駛，倘有意外發生將可能需要面臨徒刑的後果，屆時將沒有親人可以照顧配偶。

27.基於以上事實，上訴人在客觀上不會駕駛，主觀上亦不會再有意圖駕駛，實際上並不可能在將來再次觸犯此等犯罪，甚至，原審法庭透過“禁止上訴人駕駛”及“吊銷上訴人的駕駛執照”經已可以達到避免上訴人再次觸犯相同犯罪的效果。

28.而在不給予暫緩執行徒刑的事宜上，法庭也沒有考慮到前述上訴人配偶患病的生活狀況，1 年 9 個月的實際徒刑必將使上訴人及其配偶的生活面臨絕境。

29.基於以上，原審法庭作出實際執行徒刑的決定存在審查證據方面明顯的錯誤，亦違反了《刑法典》第 48 條之規定，應對上訴人獲判處的徒刑暫緩執行。

\*

駐初級法院刑事法庭的檢察院代表作出答覆，認為應裁定上訴人之上訴理由不成立。（詳見卷宗第 346 頁至第 353 頁）。

檢察院在答覆狀中提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人認為原審法院在被上訴判決中的量刑部分沾有審查證據方面的明顯錯誤及違反《刑法典》第 40 條及第 45 條、《道路交通法》第 70 條第 1 款及第 5 款之規定。

2. 上訴人在上訴理由闡述中，認為本案被害人作為行人，雖然得在不影響車輛通行的情況下橫過行車道，但其在橫過時同樣負有注意來車距離及車速、在確保安全的情況下儘快橫過及在不影響車輛通行的情況橫過的義務，而被害人在橫過車道時並沒有妥善履行以上義務，因此，上訴人主張原審法院不能將上訴人視為本次事故的唯一過錯方，繼而應對上訴人的刑期作出修正。（見上訴陳述結論部分第 2 至 9 點）

3. 《道路交通法》第 30 條(一般原則)第 1 款及第 70 條第 5 款規定，被害人可以在不影響車輛通行的情況下橫過馬路，而駕駛員亦有義務調節車速，以避開可預見的任何障礙物，及安全停車。

4. 必需重申，被害人並非突然衝出車行道，而是在車行道橫行已有一段時間【見卷宗第 50 至 52 頁之觀看錄像筆錄(一)圖片-9 至圖片-12，被害人由事發路段水馬缺口位置橫過車行道直至碰撞，至少有 5 秒的時間】，這已給上訴人留下足夠的時間反應以避免碰撞。雖然被害人在此橫過馬路並非尋常，但其行為亦沒有違反《道路交通法》第 70 條第 5 款的規定。然而，上訴人亦盲目自信地斷定有關路段不會有行人橫過，顯

然未有遵守駕駛者應有的謹慎義務。

5.另一方面，作為已駕駛重型汽車十六年的上訴人，在駕駛時應更為小心謹慎，本案事發時天氣晴朗，日光視線充足，交通流量正常，加上事發路段為大直路並無任何障礙物阻擋上訴人之視線，在發生碰撞時被害人已經越過兩條車行道，即越過了依行車方向由左起計的第三及第二條車道(包括以水馬分隔開之車道)，足以證明被害人以正常步速開始橫過車行道直至被上訴人所駕駛的重型汽車撞倒時，其在該車行道上已有一定的時間，至少在上訴人前方視線清晰可見的情況下，上訴人應該且應當留意到被害人正在橫過車行道。

6.上訴人在庭審中亦承認「當時欲向左轉轉線故看向左邊...及後再望向前方便見到被害人已身處馬路中間位置」。由此可見，上訴人在切線時只顧切入左車道，欠缺留意左車道前方的交通，亦沒有留意右車道前方的交通，尤其是被害人正在從右邊橫過進入左車道，倘上訴人有留意，就不會作出切線的決定[而是會先減速]，也就不會發生是次悲劇了。

7.根據卷宗第 59 至 60 頁之 XXMW-26-XX 行車監控記錄(鏡頭編號:Ch2)的片段亦正正證實了以上的內容:上訴人撞上被害人前上訴人未有留意前方的交通狀況，直至碰撞前一剎那才「立刻向右扭動轉向軚盤」。

根據卷宗第 57 至 58 頁之 XXMW-26-XX 行車監控記錄(鏡頭編號:Ch1)的片段:當被害人於 12 時 20 分 56 秒開始進入行車監控的拍攝範圍內，巴士與被害人有一段距離，如果巴士司機有留意路況及開始減速，是尚有足夠距離採取措施以避免撞上被害人。同時，片段中可見巴士全程沒有減速，甚至在撞到被害人剎那之時仍維持著之前的速度。

8.原審法院在被上訴判決中對卷宗資料，包括事故發生的路面情況之圖片，以及於庭上播放的影像進行客觀分析並清晰闡明如何作出心證及量刑，並未存有顯然易見的錯誤，尤其是在判定上訴人與被害人的過錯程度。

9.至於上訴人引用中級法院於 2015 年 1 月 22 日的第 581/2013 號合議庭裁判，本院認為不適用於本案，理由是：在該裁判中證實被判刑人車輛留下 17 米的剎車痕跡，顯示駕駛者已採取了一定的努力以圖剎停車輛，其過失的程度應相對地減輕。但在本案中，在事發現場沒有留下任何剎車痕跡，並未能顯示上訴人為着避免撞到被害人而採取任何措施。(見卷宗第 29 頁之實況筆錄編號:12/2023/CTZSM, 及第 144 頁至 149 頁之現場圖片)

10.上訴人所引用之終審法院於 2017 年 11 月 15 日作出之第 48/2017 號案件合議庭裁判，本院認為並不適用於本案作以參考，理由在於：

i.兩者的案發時間不同，在該終審法院案件，案發時為夜間、天氣晴朗，道路上駕駛者能見程度會有所降低，而本案案發時為日間，天氣晴朗；

ii.在終審法院案件中行人沿人行橫道橫過馬路，當時該人行橫道的行人信號燈亮著紅燈信號，而本卷宗資料顯示現場五十公尺範圍內並沒有行人過路設施，行人在違反行人信號燈的情況下橫過馬路，在事故中的過錯顯然較高。

11.上訴人主張被上訴判決不給予暫緩徒刑執行的部分沾有審查論

據方面的明顯錯誤及違反《刑法典》第 48 條

12.上訴人在庭上表示願意就被控訴之事實回答問題，其在庭上雖承認因其分心大意而導致本案發生，但依然堅稱其下橋時曾望向前方但沒有見到被害人，卻在確認左方無來車之後再望前方才突然發現被害人身處馬路中間。

13.但是，根據卷宗資料，被害人已年逾八十，步速定然不會太快，相信斷不會在上訴人望向前方至望向左方來車這一短暫空隙瞬間出現在馬路中央，上訴人的說辭亦顯然與卷宗的客觀證據不符——上訴人在切線時沒有望向前方才是事實真相。

14.另一方面，上訴人在庭上其連最基本的向受害人家屬真誠道歉都不曾做到，更甚者，直至現在上訴階段，亦不斷主張被害人在車行道上出現是“始料不及”，對於其是否真心反省及悔過，本院認為是存疑的。

15.儘管如此，根據被上訴判決中的量刑部分，原審法院還是承認了嫌犯在庭上作出完全以及毫無保留的自認，同時在庭前存入 2 萬澳門元作賠償，亦已將之視為本案的減輕情節。

16.至於自認對減刑的效果，根據中級法院於 2020 年 12 月 3 日作出之第 1095/2020 號刑事上訴案的見解，倘若卷宗內的其他客觀證據已能充分顯示案情，則自認對減刑的效果一般。相信原審法院在被上訴判決中解釋“本案有眾多清晰的錄影片段，由路面情況到車廂實況，甚至巴士的行駛速度變化等，都已有鉅細無遺的資料，嫌犯是否自認，案中都可謂鐵證如山。”想必亦是如此的邏輯。

17.根據澳門過往判例，亦不乏觸犯過失殺人罪而被判處實際徒刑的例子，例如中級法院於 2014 年 7 月 24 日作出之第 701/2010 號刑事上訴案，於 2016 年 7 月 14 日作出之第 173/2015 號刑事上訴案，均維持原審法院判處實際徒刑的判決，以及中級法院於 2015 年 12 月 3 日作出之第 972/2015 號刑事上訴案<sup>1</sup>中，基於檢察院對初級法院判處兩年徒刑及緩刑三年的刑罰上訴，最終改判以兩年實際徒刑〔此案與本案的情節最為接近〕。

18.上訴人並非初犯，根據卷宗顯示，上訴人在合議庭普通刑事案 CR5-20-0097-PCC 及獨任庭普通刑事案 CRI-20-0276-PCS 中，分別於 2018 年 10 月 4 日觸犯一項過失嚴重傷害身體完整性罪及於 2018 年 11 月 12 日觸犯一項過失傷害身體完整性罪，分別被判處一年六個月徒刑，暫緩執行兩年以及被判處一百五十日罰金，日罰金額 90 澳門元，並於 2020 年 11 月 18 日及 2021 年 3 月 3 日轉為確定。

19.上述兩個前科案件與本案的性質相似，均是上訴人駕駛重型汽車期間所發生之事故，在 CR5-20-0097-PCC 一案中更對被害人造成生命危險及導致其左側肢體偏癱，需要長期坐輪椅，且大小便不能自理。(見卷宗第 242 背頁至 244 背頁)

20.自 2018 年 10 月 4 日至 2023 年 1 月 19 日，在短短的五年間(即《刑法典》累犯所予以考慮的年期)，上訴人在駕駛重型汽車時，已

---

<sup>1</sup> 案情為：嫌犯在本案的交通意外中唯一責任人，其作為「發財巴/旅遊巴」職業司機，其沒有履行司機的謹慎義務；有關的案發路段為一寬闊的大馬路，當時的交通情況暢順及沒有障礙物阻視線下，嫌犯都沒有留意現場環境，沒有去注意已在此工作的被害人及其工友 C；其二是嫌犯在距離被害人及工友二十多米才注意到他們，但仍沒有適當減慢車速，嫌犯駛至與被害人十分接近時才懂得剎車，該旅遊巴最終撞向被害人的手推車及使該手推車衝前衝向被害人〔見「已證事實」第五項〕；該意外使被害人倒地昏迷，隨後被害人於 1 個月因此而死亡〔見「已證事實」第六、七項〕

經三次分別對他人的身體完整性造成傷害/嚴重傷害/死亡。不得不提的是 CR5-20-0097-PCC 案件的緩刑期間為 2020 年 11 月 18 日至 2022 年 11 月 18 日(見卷宗第 240 頁至 256 背頁), 嫌犯在緩刑期間屆滿後不久再次違反交通規則觸犯本案(2023 年 1 月 19 日), 由此可見, 上訴人未有從前科中汲取教訓, 駕駛時依然固我, 駕駛態度並沒有變得更加謹慎。此外, 上訴人在理由陳述中故意避重就輕地忽略上訴人兩次的交通意外, 僅對其駕駛巴士二十年間少數交通違例紀錄加以着墨, 更能顯示出上訴人對他人生命或身體完整性的漠視。

21.考慮到澳門社會的現實情況, 從交通意外多發的情況可體現出本澳駕駛者對道路安全的不重視, 上訴人所觸犯的雖然是過失罪行, 但是令他人喪失生命是不可逆轉的嚴重後果, 該一般預防的要求亦應比同類型之交通案件為高。

22.上訴人在上訴陳述中亦指出其配偶患病, 其主觀上及客觀上已不會再駕駛, 實際上禁止駕駛以及吊銷其駕駛執照經已達到避免上訴人再次觸犯相同犯罪的效果;以及原審法院未有考慮到上訴人配偶的身體狀況, 判處上訴人 1 年 9 個月之實際徒刑必將使上訴人及其配偶的生活面臨絕境。

23.但是, 上訴人過去在駕駛巴士期間曾兩次致使他人身體完整性受損, 雖然法院曾給予嫌犯緩刑機會, 但嫌犯的駕駛態度並不見有明顯的改善。在是次意外中更導致被害人死亡, 更能顯示出上訴人的行為並非單純能透過以監禁作威嚇即可得以糾正的。

24.上訴人配偶的現況固然值得同情, 但被害人家屬何嘗不是同樣

失去了陪伴至親的機會?上訴人不能只考慮自己的家人的感受, 卻不曾反省其過失行為直接導致一個生命的喪失及被害人的家庭破碎。

25. 本案中, 儘管上訴人作出完全以及毫無保留的自認, 對被害人家屬作出澳門元 2 萬元之賠償, 考慮到其犯罪前科, 本院認同原審法院認為僅對事實作譴責並以監禁作威嚇已經不足以實現處罰的目的, 亦不符合社會大眾對法律維持社會秩序以及保障市民生命及財產安全這一功能的合理期盼。

26. 基於此, 檢察院認為上訴人就原審法院不給予徒刑暫緩執行, 並沒有沾有審查證據方面的明顯錯誤及違反《刑法典》第 48 條。

綜上所述, 本院認為上訴理由不成立, 應予以駁回。

\*

案件卷宗移送本院後, 駐本審級的檢察院代表作出檢閱並提交了法律意見, 認為上訴人的上訴理由不成立, 應維持原審判決 (詳見卷宗第 366 頁至第 367 頁背頁)。

\*

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

原審法院經庭審後認定以下事實:

獲證明屬實的事實:

1. 2023年1月19日中午約12時11分, 被害人D獨自在澳門「海天居」

附近的行人道步行(參閱卷宗第44至53頁的觀看錄像筆錄)。

2. 其後，被害人從上述行人道橫過澳門東北大馬路的行車道，途經友誼圓形地，並以逆行車方向沿友誼橋大馬路往友誼大橋方向步行。

3. 之後，被害人以逆行車方向在友誼橋大馬路第三條行車道(依行車方向由左起計)往友誼大橋方向步行。當中，上述第三條行車道以水馬與其餘兩條行車道作分隔。

4. 2023年1月19日中午約12時20分，被害人沿上述行車道步行至放置水馬的缺口位置，且近友誼橋大馬路近編號184B04燈柱對出的路段時，被害人橫過上述路段至第一條行車道(依行車方向由左起計)。

5. 與此同時，嫌犯A駕駛車牌編號為MW-26-XX的巴士沿友誼橋大馬路第二條行車道(依行車方向由左起計)，由友誼大橋往友誼圓形地方向行駛，並準備切線至第一條行車道(依行車方向由左起計)行駛。

6. 當嫌犯駕駛上述巴士接近友誼橋大馬路近編號184B04燈柱對出的路段時，嫌犯沒有適當控制速度，亦沒有留意路面情況，尤其沒有留意到被害人正在其所駕巴士前方可見且清晰的視線範圍內的路段中行走，故此，嫌犯沒有適時制動所駕巴士以避免撞及被害人，最終，使其所駕巴士撞倒被害人，並使被害人跌倒在地上，及引致被害人頭部出血(參閱卷宗第44至53頁及第56至60頁的觀看錄像筆錄)。

7. 之後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受搶救，然而，被害人經搶救後不治，於2023年1月19日下午約1時5分死亡。

8. 嫌犯的上述不謹慎駕駛行為導致其所駕巴士撞到被害人，直接及必然地引致被害人頭顱血管嚴重創傷而致死(參閱卷宗第133至136頁的

屍體解剖報告及第158至160頁的譯本，有關內容在此視為完全轉錄)。

9. 當時天晴，路面乾爽，日間光線充足，交通流量正常。

10. 嫌犯是在有意識的情況下作出上述行為。

11. 嫌犯在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，尤其在駕駛期間沒有適當控制車速，也沒有注意路面情況，尤其在行車過程中沒有留意前方的道路有否行人行走，以致沒有適時制動巴士防止發生碰撞，導致其所駕巴士撞及正橫過馬路的行人，並使他人死亡。

12. 嫌犯明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然嫌犯行為時不希望亦不接受交通意外或受傷結果的發生，但嫌犯在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人死亡。

13. 嫌犯清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。

\*

**另外，亦查明以下事實：**

嫌犯於庭前向本案存入20,000澳門元作為賠償。

根據刑事紀錄證明，嫌犯並非初犯。

嫌犯在CR1-20-0276-PCS號卷宗內，因於2018年11月12日觸犯一項「過失傷害身體完整性罪」而於2021年2月4日判處150日罰金，日金額90澳門元，罰金總金額13,500澳門元，如不繳付罰金或不以勞動代替，則轉為100日徒刑，以及判處禁止駕駛為期六個月，暫緩一年執行。有關判決於2021年3月3日轉為確定。嫌犯已繳付該案的罰金及訴訟費用。該案已因禁止駕駛附加刑的緩刑期滿而作歸檔處理。

嫌犯在CR5-20-0097-PCC號卷宗內，因於2018年10月4日觸犯一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」而於2020年10月29日判處一年六個月徒刑，暫緩兩年執行，以及判處禁止駕駛為期一年，暫緩兩年執行，條件為判決確定後30日內支付5,000澳門元捐獻予澳門特別行政區。有關判決的刑事部分於2020年11月18日轉為確定。嫌犯已繳付該案的訴訟費用。該案已因緩刑期滿而作歸檔處理。

嫌犯聲稱具高中畢業的教育程度，無業，無收入，需供養母親、外母及妻子。

\*

**未經查明之事實：**

沒有。

\*

### 三、法律方面

本案上訴涉及以下問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 量刑、緩刑

\*

#### **（一）關於 “審查證據方面明顯有錯誤”**

上訴人認為，結合事故發生的路段實際情況、一般經驗法則以及被害人橫過行車道違反應負有的義務，原審法院認定上訴人為事故發生的唯一過錯方，在審查證據方面明顯有錯誤，被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第400條第2款c項規定的瑕疵。

\*

關於“審查證據方面明顯有錯誤”，終審法院於2001年3月16日在第16/2000號刑事上訴案的判決中指出：“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。”

簡言之，審查證據方面明顯有錯誤，是指法院在審查證據並認定事實時，明顯有違經驗法則和常理，或明顯違反法定證據價值法則，或明顯違反職業準則。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。

本院認為，上訴人是否為唯一過錯方，被害人是否對交通意外負擔一定過錯比例，是審判者價值判斷的結果，與審查證據方面是否有錯誤無涉。

事實上，上訴人提出此理據，意在降低其過錯程度從而獲得輕判。

基於此，被上訴判決並不存在審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，上訴人的相關上訴理由不成立。

\*

## （二）量刑 緩刑

上訴人認為，原審法院錯誤認定其為本案事故的唯一過錯方，請求對所科處的刑期作出修正；此外，考慮到其庭審前存放賠償款項、個人及家庭情況，請求對所科處的刑罰准予緩期執行。

\*

《刑法典》第 40 條、64 條和第 65 條規定了刑罰的目的、選擇刑罰之標準以及確定具體刑罰份量的準則。

根據《刑法典》第 40 條第 1 款規定，刑罰之目的旨在保護法益及使行為人重新納入社會，即：從一般預防和特別預防兩個方面作考量。前者，主要從一般預防的積極方面考慮，通過適用刑罰達到恢復和加強公眾的法律意識，保障其對因犯罪而被觸犯的法律規範的效力、對社會或個人安全所抱有的期望，並保護因犯罪行為的實施而受到侵害的公眾或個人利益，同時遏止其他人犯罪；後者，旨在通過對犯罪行為人科處刑罰，尤其是通過刑罰的執行，使其汲取教訓，銘記其犯罪行為為其個人所帶來的嚴重後果，從而達到遏止其再次犯罪、重新納入社會的目的。

《刑法典》第 40 條第 2 款規定了刑罰之限度，確定了罪刑相當原則。根據該原則，刑罰的程度應該與罪過相對應，法官在適用刑罰時不得超出事實當中的罪過程度。

在具體量刑時，《刑法典》第 64 條規定了選擇刑罰之標準，規定：如對犯罪可選科剝奪自由之刑罰或非剝奪自由之刑罰，則只要非剝奪自由之刑罰可適當及足以實現處罰之目的，法院須先選非剝奪自由之刑罰。

《刑法典》第 65 條規定了確定具體刑罰份量的準則：法院在確定刑罰的份量時，須按照行為人之罪過及預防犯罪的要求為之，同時，亦須考慮所有已確定的不屬犯罪罪狀的情節，特別是，犯罪行為的不法程度、實行之方式、後果之嚴重性、行為人對被要求須負義務之違反程度、

故意之嚴重程度、所表露之情感、行為人之動機、行為人之個人狀況及經濟狀況、事發前後之行為。

\*

《刑法典》第 40 條及第 65 條規定，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，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。既然法律容許法院自由在法定的刑幅之間決定一個合適的刑罰，簡單引用《刑法典》第 65 條的量刑情節，已經足以表明法院確實考慮了這些因素，只不過是在衡平的原則下選擇一個自認為合適的刑罰，而上訴法院的審查也僅限於原審法院的最後選擇的刑罰明顯過高或者刑罰不合適的情況。<sup>2</sup>

換言之，按照《刑法典》第 40 條及第 65 條規定，在確定具體刑罰份量時，應對事實和情節作整體考量，依據罪過和刑罰的目的，在法定刑幅之間，確定一個適合的刑罰；而對於量刑時需考慮的情節，判決書可作重點闡述，並無需逐一系列明，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，也不存在所確定的具體刑罰顯示出完全不適度的話，上訴法院不應介入具體刑罰的確定。

\*

上訴人在審判聽證中對被指控的事實作出完全及毫無保留的自認，認為案發時因其分心大意而導致本案意外發生。

根據卷宗資料，於 2023 年 1 月 19 日中午約 12 時 11 分，被害人獨自在澳門「海天居」附近的行人道步行，隨後，橫過東北大馬路的行車

---

<sup>2</sup> 參見中級法院 2019 年 7 月 11 日第 23/2019 號合議庭裁判。

道，途經友誼圓形地，以逆行車方向在友誼橋大馬路第三條行車道（依行車方向由左起計）往友誼大橋方向步行，該條行車道以水馬與其餘兩條行車道分隔。於中午約 12 時 20 分，被害人沿上述行車道步行至放置水馬的缺口位置，在橫過馬路至第一條行車道（依行車方向由左起計）時，被上訴人駕駛的巴士撞倒，及引致頭部出血。被送往仁伯爵綜合醫院接受搶救，於同日下午約 1 時 5 分死亡。事發現場五十公尺範圍內沒有行人過路設施。

事發時天氣晴朗，路面乾爽，光線充足，交通流量正常；被害人並非突然由水馬缺口處衝出車行道，考慮到年逾八十之被害人的行走速度，其自水馬缺口處至事發地點，至少耗時 5 秒至 6 秒，且之前其於第三條行車線內逆向行走已有一段時間；如果上訴人在視線良好、沒有任何障礙物阻擋視線、且車流量正常的情況下，充分留意路面狀況，謹慎駕駛，完全應當提早發現被害人，並適時制動所駕駛的巴士而避免碰撞事故的發生；但是，上訴人卻僅專注於向左轉線，沒有充分注意路面情況，且未適當控制車速，沒有留意到被害人正在其所駕巴士前方可見且清晰之視線範圍內的路段內行走，最終導致意外的發生。

藉此，本院認為，原審法院認定上訴人未履行謹慎義務，粗心大意，過失程度十分高，且為交通意外的唯一過錯方，是正確的。

\*

### **關於確定具體刑罰份量**

被上訴判決在「量刑」中指出：

.....

按照上述的量刑標準，同時考慮到在本個案中的具體情節，對嫌犯

作出量刑。

人的生命不可以重來，故生命法益被置於刑法分則之首以昭示其重要性，嫌犯的過失行為令一個人的生命殞落，本案犯罪後果相當嚴重。

儘管死者在非行人區域橫過車行道，然而，卷宗資料顯示現場五十公尺範圍內沒有行人過路設施，根據《道路交通安全法》第 70 條第 5 款的規定，行人得在不影響車輛通行的情況下橫過車行道。卷宗第 51 頁、第 57 頁的圖片以及庭上播放的影像所見，當被害人開始橫過車行道時，與嫌犯所駕駛的車輛仍有一段距離，而且，根據卷宗第 58 頁的圖片，碰撞發生時，被害人已差不多完全橫過兩條車行道。嫌犯作為有經驗的重型車輛駕駛者，身處巴士內視線清晰廣闊。另一方面，當時沒有任何障礙物阻擋嫌犯的視線，嫌犯理應能清楚看到就在其正前方的、正在橫過馬路的被害人。嫌犯當時正在進行轉線操作，更應處於警覺的狀態，留意整個路面情況，但嫌犯並未專心駕駛。嫌犯駕駛的是載客重型車輛，更須謹慎為主，因為巴士司機手裡握著的不只是軚盤，而是每個巴士乘客及周圍道路使用者的生命安全，本案中，嫌犯那怕只看一眼車輛的正前方都足以避免意外發生，但嫌犯沒有履行謹慎義務，反而粗心大意，其過失程度十分高，且為唯一過錯方。因此，就嫌犯觸犯的一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」，判處罰金刑不足以實現刑罰的目的，須處以徒刑，判處一年九個月徒刑最為合適。

.....

本院認為，原審法院依據上訴人的罪過及預防犯罪的要求，經充分考慮對上訴人有利和不利的所有情節，對上訴人觸犯的一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失殺人罪」，在一年一個月至三年徒刑的法定刑幅內，以及兩個月至三年之禁止駕駛附加刑的法定刑幅內，判處其一年九個月徒刑，以及禁止駕駛為期兩年，符合預防犯罪的需求，不存在刑罰明顯過高或者刑罰不合適的情況。故此，本院沒有介入的空間。

藉此，上訴人的相關上訴理由不成立。

\*

### 關於緩刑

《刑法典》第 48 條（前提及期間）規定：

一、經考慮行為人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節，認為僅對事實作譴責並以監禁作威嚇可適當及足以實現處罰之目的者，法院得將科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。

.....

緩刑是行為人承擔其刑事責任的一種獨立的刑事法律制裁方式，而並非一種放寬處理刑罰責任的措施。在符合法定前提的條件下，法院針對個案“可以”（而並非“必須”）裁定徒刑的暫緩執行。

給予刑罰的暫緩執行應以對行為人將來的行為作有利的預測為基礎，且令人有信心透過刑罰的威嚇，行為人能從判刑中汲取到教訓，並有理由相信其藉著將來遵守法律及符合法律的生活而不會再次犯罪。<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> 《澳門刑法典註釋及評述 第二冊》 盧映霞、陳曉疇 譯 第 66 頁，摘自 1991 年 7 月 10 日葡萄牙最高法院合議庭裁判，《司法見解匯篇》，第 16 期，第 4 卷，第 14 頁。

緩刑的前提要件包括形式要件（針對不超逾三年的徒刑）及實質要件（存在正面的社會期盼）。所謂“正面的社會期盼”，或稱為“社會的良好預測”，是指透過分析行為人的人格、生活條件、實施犯罪前後的行為表現、犯罪情節，判斷暫緩執行徒刑是否足以讓行為人遠離犯罪，及藉此維護社會所希望保障的法益。對行為人將來行為的預測，需要考慮可預測的風險，且有具體的資料予以支持，令人有理由相信會出現正面的、而非負面的情況。只有當法院考慮到行為人的責任、其生活狀況以及案件顯示的其他情節，認為緩刑能適當令行為人遠離犯罪、且法益得以獲得維護時，方可適用緩刑。

簡言之，在符合緩刑的形式要件的前提下，仍須仔細考量相關的實質要件是否得到確認，包括特別預防及一般預防兩個層面。

\*

原審法院於被上訴判決的「量刑」部分，就緩刑問題指出：

根據《刑法典》第 48 條之規定，考慮到嫌犯之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節以決定是否給予嫌犯刑罰暫緩執行。案中的減輕情節，是嫌犯在庭上作出完全以及毫無保留的自認，同時在庭前存入 2 萬澳門元作賠償。首先，本案有眾多清晰的錄影片段，由路面情況到車廂實況，甚至巴士的行駛速度變化等，都已有鉅細無遺的資料，嫌犯是否自認，案中都可謂鐵證如山。另一方面，其的確在庭上表示後悔及反省，然而嫌犯至庭審之時，尚未以任何形式向死者家屬表示過歉意，以告慰他們痛失摯親的哀傷。雖然嫌犯存入 2 萬澳門元作賠償，但直面自己的錯誤、向死者家屬真誠道歉才能體現對行為的真切反省和承

擔，畢竟金錢既不能彌補生命的殞落，亦不能撫慰死者親人的心。最後，嫌犯並非初犯，其曾兩次觸犯過失傷人罪，同樣是交通意外導致他人受傷，其中一次令被害人蒙受 90%的傷殘(CR5-20-0097-PCC 號卷宗)。且本案發生時，嫌犯於另案的緩刑期間僅僅屆滿兩個月。由此可見，嫌犯沒有從以往的判刑中汲取教訓，沒有意識到自己的行為對他人所造成的巨大的影響，對於他人因其過失而承受的傷痛並沒有放在心上。因此，本院認為僅對該事實作譴責及以監禁作威嚇，不足以適當地達致刑罰的目的，上述一年九個月徒刑必須實際執行。

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(一)項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期兩年。

同時根據《道路交通安全法》第 108 條第(一)項的規定，吊銷其駕駛執照。

本院認為，結合本案獲證事實、上訴人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節，尤其考慮其曾有兩次因交通意外觸犯過失傷人犯罪，而其中一次更令到被害人蒙受 90%的傷殘，以及本案發生於另案之緩刑期間屆滿僅僅兩個月之後，足以顯見上訴人重復違反法律，守法意識十分薄弱，過去所給予的刑罰及徒刑暫緩執行均未能使其汲取教訓，難以令法院作出有利的給予其暫緩執行刑罰的預測結論。因此，對上訴人處以緩刑並不能適當及充分實現刑罰的目的，尤其不能滿足特別預防的需要。

另一方面，上訴人作為職業司機，未履行謹慎駕駛義務，造成對他人身體完整性乃至生命的傷害，對公共道路安全，特別是道路使用者的

生命和健康安全帶來極大風險，嚴厲打擊、遏制該類犯罪的一般預防之要求甚高。上訴人的行為對社會安寧造成負面影響，亦損害了人們對法律制度的期盼，其刑罰必須足夠反映事實的嚴重性，方能顯示法律對其行為的回應及修補由該不法行為所造成的損害，從而重建人們的信心。因此，在一般預防犯罪的層面，上訴人仍然不符合給予暫緩執行徒刑的實質要件。

此外，上訴人提出的其個人及家庭狀況、實際徒刑將對家庭生活造成衝擊的主張，不能成為其規避實際徒刑處罰的合法理據；再者，正是由於其自身的行為，最終導致其個人及家庭陷於此困境之中；尤為重要的是，法院在決定是否對行為人適用緩刑時，不能單純考慮行為人的個人及家庭困境而置保障法益及穩定社會大眾對打擊犯罪之期盼於不顧。

藉此，本院裁定上訴人的相關上訴理由不成立，原審裁決予以維持。

\*\*\*

#### 四、決定

**綜上所述，本院裁定上訴人 A 的上訴理由皆不成立，維持原審判決。**

\*

本案上訴之訴訟費用由上訴人負擔，其中，司法費定為 4 個計算單位。

著令通知。

—\*—

澳門，2024 年 1 月 25 日

---

周艷平  
(裁判書製作人)

---

蔡武彬  
(第一助審法官)

---

陳廣勝  
(第二助審法官)