

案件編號:103/2024

日期: 2024 年 9 月 12 日

重要法律問題:

- 車輛間的安全距離
- 行車速度

摘 要

1. 對於如何調節車速才能使車輛在前方無阻且可見的空間內安全停車、與前車保持多少距離才能避免因前車突然停車或減速而發生意外,《道路交通法》中沒有也不可能作出具體的數字式的規範,現實中,需要駕駛者依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靈活調整、具體掌握。

2. 本案之交通意外涉及三部車輛:

第一部重型電單車的駕駛員突然越過分隔對向車道的實線進行掉頭操作,明顯違反《道路交通法》的相關規定,甚或構成危險駕駛行為。

對此,尾隨其後的輕型汽車的駕駛員緊急剎停,此舉是為了避免迫在眉睫的危險,屬於《道路交通法》第 30 條第 2 款規定的例外情形,不構成對於《道路交通法》的違反。

相較而言,嫌犯駕駛重型巴士行駛於輕型汽車的後方,依據《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 21 條第 1 款的規定,應根據道路狀況、

車輛的規格及狀況、運載情況、天氣及交通狀況而調節車速，使所駕駛的車輛能夠在前方無阻且可見的空間內安全停車，同時，亦應與前車保持足夠的距離，以避免因前車突然停車或減速而發生意外。

3. 從重型電單車在實線掉頭、跟隨其後的輕型汽車見狀緊急剎停、隨之巴士緊急剎車但仍撞向前車輕型汽車的車尾，導致巴士上的乘客受傷，整個過程發生於 1 至 2 秒鐘的時間之內，由此，足以證明巴士司機當時的車速並配合與前車的距離，並不足以使巴士在前車突然停車的情況下避免意外的發生，嫌犯的行為違反《道路交通法》第 30 條第 1 款以及第 21 條第 1 款的規定。

4. 行駛在最前面的重型電單車的駕駛員突然越過實線掉頭的行為，無疑對於本案交通意外的發生也有影響。但是，即便如此，仍不能排除巴士司機作為駕駛者應有的謹慎義務，其駕駛重型巴士在輕型汽車後方行駛，應保持適當距離，即：在前車突然停車或減速時，能夠在不造成意外的情況下制動車輛的距離。更何況，嫌犯作為巴士司機，負有更高的責任要求須顧及車上的乘客安全，盡可能地避免任何可對所運送的乘客產生危險的駕駛操作。

5. 至於重型電單車的駕駛員應否負上責任及其過錯比例，非本案審理的標的。

周艷平（裁判書製作人）

澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 103/2024 號（刑事上訴案）

上訴人：檢察院

日期：2024 年 9 月 12 日

一、案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR5-23-0272-PCS 號獨任庭普通刑事案中，法院於 2023 年 12 月 6 日作出判決，裁定：

嫌犯 A 被指控以直接正犯及既遂的方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，罪名不成立，予以開釋。

根據《刑事訴訟法典》第 71 條第 4 款規定，不對被害人 B 提出的民事損害賠償請求作出決定，並讓當事人透過獨立之民事訴訟解決該等問題。

＊

檢察院不服，向本院提起上訴（上訴理由闡述載於卷宗第 193 頁至第 196 頁背頁）。

檢察院提出以下理據（上訴理由闡述之結論部分）：

1. 檢察院認為，被上訴的判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之對適用法律的解釋錯誤之瑕疵。

2. 原審法院的邏輯為：儘管《道路交通法》第 21 條規定駕駛員行車時，應與前車保持足夠的距離，以免因前車突然停車或減速而發生意外，以及按同一法律第 30 條之規定調節車速，但基於嫌犯 A 在案發時不會預見電單車駕駛者 C 會選擇在該時間點和地點進行掉頭操作，其並沒有違反一般駕駛者應有之謹慎義務，不存在過失。

3. 原審法院過於著重電單車駕駛員 C 的違規操作，而忽略了前車即輕型汽車 MS-XX-X1 的部分。

4. 的確，是次事故的發生的起始是由於電單車駕駛員 C 毫無預兆地在實線位置掉頭到對向車道，引致後車 MS-XX-X1 急剎，繼而引致嫌犯駕駛的巴士 MW-XX-X0 停車不及並撞向前車車尾，但不能忽視的是，導致嫌犯所駕駛的重型汽車 MW-XX-X0 收掣不及撞上前車的直接原因，是與前車 MS-XX-X1 的急剎有關，但此為道路上常發的情況。

5. 我們認為本案討論的側重點應為面對前車駕駛者在這一具體個案突然停車，嫌犯收掣不及撞上前車的行為導致車上乘客 B 受傷是否違反《道路交通法》第 21 條第 1 款、第 30 條第 1 款的規定，並符合《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」的主觀要素，簡言之，嫌犯在此處有否違反《道路交通法》對駕駛者所要求之謹慎義務。

6. 眾所週知，在公共道路上駕駛車輛構成一種固有的危險，故駕駛者在公共道路上行駛車輛時必須懷有時刻警惕之心，以避免對其他道

路使用者造成傷害的發生。

7. 而對於駕駛集體交通工具的嫌犯，謹慎義務的要求應比一般輕型汽車的駕駛者要高，因為其所肩付的，還有車上一眾乘客的生命安全。

8. 立法者在《道路交通法》並沒有對「足夠距離」及「超速」加以釐定，而是交由法律適用者在依照事故的具體情況(如事發時的天氣、道路能見度、路面狀況、車流量、涉事車輛的機動性等等)對之作出認定，為一不確定概念。

9. 嫌犯作為重型汽車的駕駛者，其事發時更應該按照自己的個人狀態、其車輛規格、性能以及載客量，以適當車速之行車並與前車保持適當距離，以應對道路上發生的特殊情況。

10. 而正正是因為嫌犯沒有盡到駕駛者之謹慎義務，以至巴士於前方的輕型汽車 MS-XX-X1 急停之時收掣不及，繼而撞上 MS-XX-X1 的車尾及導致巴士上的乘客 B 衝前受傷。

11. 儘管留給嫌犯的反應時間僅有 1、2 秒的時間，但檢察院認為並不應將這一道路常見的緊急狀況用以排除嫌犯的過失，反之，更能顯示出嫌犯的過失，更能顯示出其當時的車速以及與前車的距離根本未能使其以保障車上乘客安全的方式減速及停車。

12. 嫌犯明顯沒有根據當時道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況以適當的速度行駛，亦沒有與前車保持足夠的安全距離，以至輕型汽車 MS-XX-X1 因故突然停車時，其來不及將巴士停下，明顯違反《道路交通法》第 21 條及第 30 條之規

定。

13. 總括而言，嫌犯在本案中違反與前車保持足夠的安全距離及應保持適當車速以應對道路上的特殊情況之義務，導致是次事故發生，故控訴書第八條及第九條的全部內容應視為證實，繼而嫌犯應被裁定 1 項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」。

14. 儘管檢察院認為嫌犯在本案中有違反駕駛者應有之謹慎義務，但同樣認為其過失的程度不高，結合其為初犯的情節，就量刑方面，請求選擇非剝奪自由之刑罰。

15. 基於此，請中級法院法官 閣下裁定上訴理由成立，判處嫌犯 A 觸犯的 1 項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」罪名成立，並根據終審法院第 130/2019 號案的統一司法見解直接作出量刑。

請中級法院一如既往作出公正的裁決！

嫌犯 A 沒有作出答覆。

*

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，認為應裁定上訴人提出的上訴理由成立（詳見卷宗第 206 頁至第 209 頁）。

*

本院接受檢察院提起的上訴後，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的事實

獲證明屬實的事實：

一、

2023 年 3 月 9 日早上 9 時 15 分，澳門居民 C 駕駛屬其的重型電單車 MU-XX-X2 沿友誼大馬路往海立方方向行駛。

二、

同一時間，澳門居民 D 駕駛屬其的輕型汽車 MS-XX-X1 緊隨重型電單車 MU-XX-X2 其後，嫌犯 A 則駕駛屬 E 有限公司，路線 XX，編號 MW-XX-X0 尾隨輕型汽車 MS-XX-X1。

三、

被害人 B 正坐在上述“E”車廂右方的關愛座位上。

四、

此時，C 突然越過用作分隔對向車道的實線進行掉頭操作。

五、

D 見狀立即剎停輕型汽車 MS-XX-X1，嫌犯收剎不及，巴士車頭撞向輕型汽車 MS-XX-X1 車尾，引致坐在巴士上的被害人衝前，胸口及其他身體位置撞向前方扶手及車廂受傷。

六、

根據被害人 B 臨床法醫學鑑定書，被害人胸壁挫傷伴胸骨骨折

(胸骨柄前上緣)，頸部及右膝挫傷，右下肢淺表損傷，共需 3 至 4 個月康復，對被害人 B 的身體的完整性造成普通傷害，相關臨床法醫學鑑定書在此為著適當的法律效力被視為全部轉錄（第 73 頁）。

六-A

於 2023 年 11 月 13 日進行的補充法醫學鑑定中，法醫維持對被害人的臨床診斷為胸壁挫傷伴胸骨骨折（胸骨柄前上緣），頸部及右膝挫傷，右下肢淺表損傷，共需 100 天康復（由 2023 年 3 月 9 日至 2023 年 6 月 16 日）；被害人並未因是次意外存在傷殘，且其後不需持續接受治療（參閱卷宗第 163 頁臨床法醫學鑑定書，有關內容在此視為完全轉錄）。

七、

直至同年 6 月 6 日，被害人的醫療費用為不詳。

七-A

被害人為治療本案受傷之處，曾於 2023 年 3 月 9 日在鏡湖醫院急診部接受清創包紮、外固定及藥物對症治療；期後，被害人於 2023 年 3 月 13 日在鏡湖醫院覆診。

七-B

被害人有家屬為 F 的工作人員；因符合 F 對工作人員的家屬之醫療保障，該校已為被害人全數支付涉及上點治療之醫療費用，且不會要求被害人退回該等費用。

八、

嫌犯 A 在有意識的情況下作出上述行為。

九、
(未獲證實)

*

另外還證實：

1) 嫌犯聲稱具有初中一年級學歷，每月收入 16,000 澳門元，需供養妻子。

2) 根據刑事紀錄證明書，除本案外，嫌犯沒有其他刑事紀錄。

*

未獲證明屬實的事實：

控訴書第七點部分內容： 直至同年 6 月 6 日，被害人的醫療費用為澳門幣壹萬伍仟元 (MOP\$15,000)。

控訴書第八點部分內容： 嫌犯 A 在自由及自願的情況下，明知身為職業司機，必須小心及遵守交通規則，與其他車輛保持安全車距以使在特殊情況下能及時停車，仍不注意導致事故發生，對被害人的身體完整性造成傷害。

控訴書第九點： 嫌犯明知上述行為是法律所不容及受法律制裁。

三、法律方面

本上訴涉及之問題：

– 法律解釋錯誤 車輛間的安全距離 行車速度

*

上訴人檢察院認為，被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第

1 款之對適用法律的解釋錯誤之瑕疵，原審法院過於著重最前面的重電單車駕駛員的違規操作，而忽略了面對前車即輕型汽車 MS-XX-X1 的突然停車，嫌犯是否盡到了駕駛者之謹慎義務。在本案中，正是嫌犯違反了與前車保持足夠的安全距離及應保持適當車速以應對道路上的特殊情況之義務，才導致巴士於前方的輕型汽車急停之時收掣不及，繼而撞上前車 MS-XX-X1 的車尾並導致巴士上的乘客 B 衝前受傷，嫌犯的行為違反《道路交通法》第 21 條第 1 款、第 30 條第 1 款的規定，並符合《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」的主觀要素，應被裁定觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」。

*

本上訴須解決的問題是，嫌犯的駕駛操作是否違反了須與前車保持安全距離的法律要求，並因此導致意外發生，從而過失地令到其車上的乘客受傷。

卷宗資料顯示，案發時，證人 C 駕駛 MU-XX-X2 重型電單車、證人 D 駕駛 MS-XX-X1 輕型汽車及嫌犯駕駛的 MW-XX-X0 “E” 依次朝同一方向行使。證人 C 駕駛 MU-XX-X2 重型電單車突然越過用作分隔對向車道的實線進行掉頭操作，尾隨其後的證人 D 駕駛的 MS-XX-X1 輕型汽車立即剎停，而在 MS-XX-X1 輕型汽車後面行駛的嫌犯所駕駛的 MW-XX-X0 “E” 巴士雖緊急剎車，但巴士車頭仍撞到輕型汽車 MS-XX-X1 的車尾，過程中引致坐在巴士上的被害人衝前，胸口及其他身體位置撞

向前方扶手及車廂而受傷。

《道路交通法》第 30 條（一般原則）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。

同法第 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。

原審法院於被上訴判決的“事實判斷”中指出：

除了《刑法典》的一般規定外，上述提及的《道路交通法》第 21 條規定同樣是本案中尤其應小心分析的條文。參考《澳門法律學刊》特刊對《道路交通法》的註釋[《澳門法律學刊》特刊—《道路交通法》註釋，2011 年，印務局，第 49 頁至第 51 頁。]，當中對上述條文之註釋尤其指出，該條規定是車輛之間應保持適當的距離，以免發

生意外，而「適當距離是指足夠讓車輛在不會造成意外的情況下進行任何制動操作的距離」；由於葡國的《道路法典》與本澳的《道路交通法》有一定相似性，相關註釋還引用了一個葡國高等法院 2004 年 4 月 29 日第 04B1302 號卷宗之合議庭裁判作為參考的司法見解，該裁判尤其認為「道路法特別規定駕駛者應能在前方預留空間停車，意在確保駕駛車輛時與任何能見的障礙物能保持足夠的距離，以便在有需要時停車，這並不代表要求駕駛者亦能隨時預計到障礙物突然在道路出現或第三人的不謹慎行為……」（該翻譯同見《道路交通法》註釋之內容；底線由本法庭加上）。經參考對適用於案中條文的釋義，尤其是考慮到本案嫌犯是否存有過失的部分，本法庭認為，其實《道路交通法》之相關規定並沒有對《刑法典》第 14 條之一般規定作出不同的規範，所採取的應該是客觀、合理的標準，即應當以一般正常駕駛者可預見的情況作為判斷準則，而一般駕駛者在行車期間，會信賴其他駕駛者同樣是遵守道路交通規則而行駛。

回到本案中，經翻閱卷宗第 21 頁背頁，交通意外現場資料登記表中記錄了案發時為日間、晴天、交通密度為暢通、行車方向是單向、路面狀況為乾爽。案發地點（即友誼馬路往海立方方向之車行道）為單一車行道，與對向車行道之間為實線且部分由水馬作分隔，而且該段道路沒有設置交通訊號燈或斑馬線，按照於該路段駕駛之經驗，除非遇有交通阻塞或其他特殊情況，駕駛者在該路段一般是不會及不需要停車的。嫌犯於庭審中有表示知悉左方為橋腳出口位置，該處可能會有車輛駛出，故當時其稍有將巴士減速；行車紀錄儀亦顯示嫌犯曾

有將原來為每小時 44 公里至 48 公里的車速減至每小時 42 公里，之後再減至每小時 40 公里。本法庭認為，嫌犯此一舉動正是考慮了案中道路的特點而調節了車速。更何況，嫌犯表示本來已將巴士與前方的編號 MS-XX-X1 輕型汽車保持著約有 6 米的距離，雖然難以量度，但巴士行車紀錄儀亦拍攝到巴士與前方輕型汽車確是保持著一段距離（尤其見卷宗第 66 頁截圖），證人 D 在庭審中亦表示在駕駛期間並沒有注意到嫌犯巴士之位置，只是後來車尾被撞才知悉有巴士尾隨著他。按照案中的客觀證據，本法庭認為嫌犯針對案中路段之情況本已是保持著合適的車速和距離。案中情況顯然是證人 C 突如其來、毫無預兆地在實線位置掉頭至對向車道，而引致證人 D 急剎編號 MS-XX-X1 汽車，繼而引致嫌犯急剎巴士並撞向證人 D 的汽車車尾。一如上述所提及，由證人 C 將電單車在實線掉頭、至編號 MS-XX-X1 汽車剎車、至編號 MW-XX-X0 巴士撞向編號 MS-XX-X1 汽車車尾均是在 1 至 2 秒內發生的，證人 D 在庭審中亦指出，其當時是大力剎車的，容許其反應之時間非常短促。如此，本法庭認為，在面對案中如此特殊之他人違規行為，而且駕駛著重型車輛，嫌犯只有約 1 至 2 秒的反應時間，最終導致剎車不及而撞及前方車輛，被害人 B 撞向前方扶手及車廂而受傷。

為此，結合案中路段於案發時之特徵及狀況、嫌犯駕駛之車輛的規格及狀況，本法庭認為嫌犯於案發時並不會預見電單車駕駛者 C 會選擇在此時間點和地點進行掉頭操作，嫌犯並沒有違反一般駕駛者應有之謹慎，其於本案中不存在過失。

*

本案之意外涉及三部車輛：

證人 C 駕駛重型電單車突然越過分隔對向車道的實線進行掉頭操作，明顯違反《道路交通法》的相關規定，甚或構成危險駕駛行為。

對此，尾隨其後的證人 D 將所駕駛的輕型汽車緊急剎停，此舉是為了避免迫在眉睫的危險，屬於《道路交通法》第 30 條第 2 款規定的例外情形，故此，證人 D 的行為並不構成對於《道路交通法》的違反。

相較而言，嫌犯駕駛重型巴士行駛於證人 D 將所駕駛的輕型汽車的後方，依據《道路交通法》第 30 條第 1 款及第 21 條第 1 款的規定，應根據道路狀況、車輛的規格及狀況、運載情況、天氣及交通狀況而調節車速，使所駕駛的車輛能夠在前方無阻且可見的空間內安全停車，同時，亦應與前車保持足夠的距離，以避免因前車突然停車或減速而發生意外。

在考察本案嫌犯的行為是否存在過失時，尤其需要注意到：

首先，對於如何調節車速才能使車輛在前方無阻且可見的空間內安全停車、與前車保持多少距離才能避免因前車突然停車或減速而發生意外，《道路交通法》中沒有也不可能作出具體的數字式的規範，現實中，需要駕駛者依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靈活調整、具體掌握。

嫌犯於庭審聽證時表示，其駕駛的屬重型車輛，而該類型車輛是不可能一下子完全剎停的；前方的私家車突然急剎，其便跟著一起緊剎，緊剎是為出於保護乘客的安全，由於巴士不可能一下子便完全停車，

最終撞及了前方的汽車車尾。

顯然，嫌犯知悉其駕駛的巴士屬於重型車輛，不可能一下子剎停車輛，而需要較一般私家車更多的時間、更長的距離。案中，雖然嫌犯在接近路口時已將車速減至每小時 40 至 42 公里，且與前車之間保持至少約四條白色虛線（分隔兩條車道之白色虛線）的距離，但是，當前車急剎停車時，即使嫌犯採取了緊急剎車的措施，其車頭仍與前車的車尾產生碰撞。由證人 C 駕駛 MU-XX-X2 重型電單車在實線掉頭、至證人 D 所駕駛的 MS-XX-X1 輕型汽車緊急剎停、再至嫌犯所駕駛的 MW-XX-X0 巴士撞向前車 MS-XX-X1 輕型汽車的車尾，均發生於 1 至 2 秒鐘的時間之內，由此，足以證明嫌犯當時的車速並配合與前車的距離，並不足以使巴士在前車突然停車的情況下避免意外的發生，嫌犯的行為違反《道路交通法》第 30 條第 1 款以及第 21 條第 1 款的規定。

其次，承前所述，面對證人 C 駕駛重型電單車突然越過實線掉頭，尾隨其後的證人 D 將所駕駛的輕型汽車緊急剎停，是為了避免迫在眉睫的危險發生，該行為屬於《道路交通法》第 30 條第 2 款規定的例外情形，不構成對於《道路交通法》的違反，也並非所謂“第三人的不謹慎行為”。

證人 C 突然越過實線掉頭的行為，無疑對於本案交通意外的發生也有影響。但是，即便如此，仍不能排除嫌犯作為駕駛者應有的謹慎義務。嫌犯駕駛重型巴士在證人 D 所駕駛的輕型汽車後方行駛，應保持適當距離，即：在前車突然停車或減速時，能夠在不造成意外的情況下制動車輛的距離。

此外，嫌犯作為巴士司機，負有更高的責任要求須顧及車上的乘客安全，盡可能地避免任何可對所運送的乘客產生危險的駕駛操作。

《道路交通法》第 21 條對於行駛中之車輛間的安全距離作出規範，其中，第 1 款針對的是與前車的距離，第 2 款針對的是與同一車行道上同向或對向行駛之車輛的側面距離。

本案，在前車因避免迫在眉睫的危險而剎停的情況下，嫌犯雖緊急剎車但其駕駛的巴士車頭仍與前車車尾發生碰撞。對此，嫌犯存在過失，正是其違反謹慎駕駛義務，未能適當控制車速並配合與前車的距離，從而導致碰撞的發生。同時，嫌犯的過失，亦不因證人 C 的違規駕駛行為而得以排除。

而至於證人 C 的違規駕駛行為是否需要對受害人受傷負上刑事或民事責任，則非本案審理的標的。

*

綜上，本院認為，嫌犯違反謹慎駕駛義務，未能適當控制車速並配合與前車的距離，當前車緊急煞車時，其須強烈煞車未能安全停下並與前車發生碰撞，直接及必然地導致其車上的乘客被害人 B 撞向前方扶手及車廂而受傷。原審法院認定嫌犯並未違反一般駕駛者應有之謹慎、於本案中不存在過失，構成適用法律錯誤。

藉此，本院裁定，上訴人檢察院的上訴理由成立，原審法院適用法律錯誤，導致被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定的瑕疵，依法改判：

嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結

合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立。

*

承上，本院依法作出量刑。

根據《刑法典》第 64 條的規定，如對犯罪可選科剝奪自由的刑罰或非剝奪自由的刑罰，則只要非剝奪自由的刑罰可適當及足以實現處罰的目的，法院須先選科非剝奪自由的刑罰。

量刑須根據《刑法典》第 40 條及第 65 條之規定。

具體刑罰之確定須按照行為人之罪過及預防犯罪的要求為之，同時，亦須考慮犯罪行為之不法程度、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、嫌犯之動機、嫌犯之個人狀況及經濟狀況、事發前後之行為及其他已確定之情節。

依照上述選擇刑罰的標準，考慮到本案的犯罪事實和具體情節，尤其嫌犯為初犯、過失的程度不高等因素，本院認為對嫌犯科處非剝奪自由的刑罰（罰金）已可適當及足以實現處罰的目的。

在確定刑罰份量方面，根據本案的具體情節，尤其考慮到本次犯罪不法性程度普通、罪過程度普通、對被害人的身體完整性造成普通傷害，同時考慮到嫌犯為初犯、過失程度不高，以及為着預防犯罪的需要（包括特別預防及一般預防），本院認為，針對嫌犯觸犯的一項「過失傷害身體完整性罪」，判處一百日罰金最為適合。

根據嫌犯的經濟及財力狀況以及其個人負擔，本院將罰金的日額

訂定為澳門幣 80 元，即總共為澳門幣 8,000 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服六十六日徒刑。

同時，根據《道路交通法》第 94 條第 2 項的規定，考慮嫌犯所觸犯的罪行的嚴重性及本案的具體情節，本院認為應科處禁止駕駛三個月最為適合。嫌犯現為職業司機，考慮其職業需要，本院根據第 3/2007 號法律第 109 條的規定，決定允許暫緩執行禁止駕駛的處罰，為期一年。

*

關於原審判決就「依職權裁定損害賠償」問題之決定，受害人已申請證明書用作提出獨立民事賠償，故本院在此不依職權就賠償問題作裁定。

四、決定

綜上所述，本院裁定檢察院的上訴理由成立，改判如下：

嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處一百日罰金，罰金的日額訂定為澳門幣 80 元，即總共為澳門幣 8,000 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服六十六日徒刑；

另根據《道路交通法》第 94 條第 2 項的規定，科處禁止駕駛三個月，暫緩一年執行。

維持原審的其他決定。

*

豁免本上訴之訴訟費用。

著令通知。

—*—

澳門，2024 年 9 月 12 日

周艷平（裁判書製作人）

陳廣勝（第二助審法官）

蔡武彬（第一助審法官）（本人認為應維持原判，因為巴士司機沒有過失，即使在可以急剎停巴士，其乘客亦會因前車所引起的被迫急剎而向前衝而撞傷。）