

上訴案第 308/2019 號

上訴人：A

B

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以普通訴訟程序控告嫌犯 B 為直接正犯，其既遂行為觸犯了：

- 澳門《刑法典》第 142 條第 1、3 款結合第 138 條 c)項及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」。
- 建議依據《道路交通法》第 94 條第(一)款之規定，中止嫌犯駕駛執照之效力。

並請求初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理。

民事請求人 A 提出民事請求 (見卷宗第 89 頁至第 104 頁)，為著一切法律效力，其等理據在此視為完全轉錄，請求：

- 財產損害賠償澳門幣五十七萬九千二百一十八元八角七分 (MOP579,218.87)及非財產損害賠償不少於澳門幣一百萬元正 (MOP1,000,000.00)，即合共不少於澳門幣一百五十七萬九千二百一十八元八角七分 (MOP1,579,218.87)；
- 依據澳門《民事訴訟法典》第 392 條和第 564 條第 2 款的規定，請求人因是次交通意外事故而倘在將來所需要的醫療費用，而

相關金額於執行判決是方結算；

- 加上自作出確定相關賠償金額的司法判決之日起計算的遲延利息，而不論該司法判決為一審或上訴法院的判決或是清算債務之執行之訴中所作的決定；
- 原告在將來為滿足其債權而實施必要措施所支付的一切費用，及直至結算執行為止的遲延利息；及
- 判處被告支付因提起本訴訟而所需要支付的一切開支及訴訟費用，包括原告方的律師職業代理費。
- 追加請求：請求追加判處兩名被告須向原告支付澳門幣二十九萬六千二百二十元九角三分 (MOP296,220.93)，另加自一審判決日起之法定利息 (見卷宗第 379 頁至第 382 頁)，為著一切法律效力，其等理據在此視為完全轉錄。
- 追加請求：
 - a) 請求追加判處兩名被告須向原告支付澳門幣 225,516.2 元。
 - b) 依據澳門《民事訴訟法典》第 392 條和第 564 條第 2 款的規定，判處支付將來因不能加班工作而喪失之收益每月澳門幣 11,791 元，此部份留待於判決執行時結算；及
 - c) 另加自一審判決日起之法定利息(見卷宗第 487 頁至第 488 頁)，為著一切法律效力，其等理據在此視為完全轉錄。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR5-17-0013-PCC 號案件中，經過庭審，最後作出了以下的判決：

- 嫌犯 B 被指控以直接正犯，其既遂行為觸犯了澳門《刑法典》第 142 條第 1、3 款結合第 138 條 c)項及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項「過失嚴重傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處一年六個月徒刑；並根據澳門《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行上述刑罰，為期兩年；

- 根據《道路交通法》第 94 條第(一)款的規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期一年，根據《道路交通法》第 121 條第 7 款所規定，被判刑人必須在本判決轉為確定起十日內，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，根據《道路交通法》第 92 條的規定，警告被判刑人倘在停牌期間內駕駛，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；
- 民事請求人 A 提出民事請求理由部份成立：1)判令 C 保險(澳門)股份有限公司支付民事賠償請求人 A 賠償金合共澳門幣七十五萬零四百九十元 (MOP\$750,490.00)，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息；2)宣告民事被請求人 B 不具備訴訟當事人的正當性，駁回對其之起訴；3)駁回其餘部份的民事請求。

被害人 A 不服判決，向本院提起了上訴：

1. 被上訴之決定違反《民法典》第 489 條及第 560 條規定。
2. 喪失收入能力的賠償上限應為 MOP267,517 (MOP35,115÷30X4,571X5%)，而下限應為 MOP168,552 (因工作意外或職業病引致工作能力下降或謀生能力下降之計算方式：MOP35,115X96X5%。)
3. 以長期部份無能力 5% 之賠償金額應訂為不少於 MOP200,000。

嫌犯 B 也不服判決，向本院提起了上訴：

1. 被上訴判決中裁定上訴人觸犯了一項澳門《刑法典》第 142 條第 1、3 款結合第 138 條 C)項及《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的一項“過失嚴重傷害身體完整性罪”，判處上

訴人一年六個月徒刑，獲暫緩執行為期兩年，以及禁止駕駛為期一年之決定不服。

2. 對上指決定，上訴人給予充分及應有尊重，但不表認同。
3. 在本案中，上訴人不能認同“沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，導致與一輛編號 MJ-91-XX 之重型電單車發生碰撞”之事實。
4. 透過車輛損毀圖，上訴人之車輛右方車前位置明顯損壞及凹陷（請參見卷宗第 24 頁）。按照一般常理，發生碰撞時，被害人車輛的車頭或其行駛方向是位於上訴人之車輛的右上方的。
5. 按照一般正常人的理解，按照撞擊點是意外圖的 X 點，並結合碰撞時被害人之行駛方向，被害人駕駛車輛時，該行車地方應為意外圖中所示的箭嘴 B 的車道上（下稱“右線”）。
6. 綜述之，單純按照卷宗資料已可以排除被害人之車輛不是一直在中線位置駕駛的。
7. 被上訴判決中亦指出，警員 D 作證時，指出被害人表示行駛內線右線，當時被害人正想轉入順景街，期間被撞（請參見被上訴判決第 12 頁）。
8. 這與被害人指稱的一直在左線行駛之口供有矛盾，被害人之口供並不可信。
9. 警員證人明確指出，當時在現場，被害人指出是在右線行駛的，以及隨後再切線到中線，目的是駛入順景街。
10. 因此，證人才作成了“交通意外報告書編號：1049/2015”，當中將箭嘴 B 放在左線，以表示被害人的行車方向。
11. 單純按照卷宗資料及庭上警員證人之證言，以一般正常人之想法，亦會得出被害人之車輛是在右線駕駛的。
12. 綜合卷宗及庭審資料，被害人之車輛為一直在右線駕駛，之後再切線到中線後，再與上訴人之車輛發生碰撞。

13. 關於被害人之車輛是否有亮指揮燈，卷宗內未有資料，僅能參考上訴人及被害人之陳述。但透過兩人之陳述，均未能確定被害人切線時是否有亮指揮燈。
14. 在事實認定上，對有疑問之事實，應以有利被告之方式處理。因此，應視為被害人切線時沒有亮指揮燈。
15. 當被害人之車輛在右線駕駛時，上訴人仍在讓先位置。因為，上訴人明確表示“確認右邊完全沒有來車才再起步行車，看不見電單車出現”（請參見被上訴判決第 10 頁）。
16. 第 3/2007 號法律第 34 條第 1 款規定，“有義務讓先的駕駛員應減慢車速或於必要時停車，又或會車時應當倒車，以便其他車輛能在無需變速或轉向的情況下通過。”，但從反意理解，若需遵守讓先義務者，其行駛不影響到其他車輛時，則可以排除其讓先義務。
17. 在本案中，為履行讓先的義務，上訴人必須停車或減慢車速，以令圓形地之左線及中線的車輛無須改變其車速而繼續行駛。
18. 事實上，被害人之車輛左右線行駛，對此，不存在需要被讓先或者讓其先行通過的情況。除非，被害人有亮指揮燈，表示要切線。
19. 那麼，若右線行駛的車輛無亮指揮燈，以示意切線到中線時，則代表該車輛欲繼續維持在右線行駛，此時，上訴人實無義務讓先，而可直接行駛。
20. 況且，按照交通意外圖，在撞擊點 X，上訴人之車輛已完全進入了圓形地，整個車身都在圓形地之左線，而在發生碰撞時，被害人之車輛則只是駛離右線不遠。
21. 按常理分析，上訴人在駛入圓形地時，被害人之車輛仍在右線內行駛。
22. 綜述之，基於被害人是在右線行駛，這排除上訴人駛入圓形地

之讓先義務。因此，被上訴判決中認定“上訴人沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，而導致與一輛編號 MI-91-XX 之重型電單車發生碰撞”，此為存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C)項規定之審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵，這依法構成上訴依據。

23. 如前所述，若應廢止被上訴判決中關於上訴人違反讓先規則之事實時，則因欠缺了量刑之加重情節而應獲重新量刑。因此，請求中級法院合議庭廢止被上訴判決之量刑，並依據《刑法典》第 65 條規定對上訴人作重新量刑。
24. 在量刑上，附加刑亦較主刑為重。
25. 主刑在量刑上未達刑幅之 $\frac{1}{3}$ ，相反附加刑則接近至刑幅之 $\frac{1}{3}$ 。
26. 在附加刑上，被上訴判決存在量刑過重，請求中級法院廢止該附加刑之量刑，並重新作出量刑。

請求：

1. 基於適時及具正當性，請求接納本上訴，並繼續餘下程序，直至案件終結為止；
2. 基於本上訴之理由，請求法庭重新審視卷宗內第 12 及 24 頁之書證；
3. 請求中級法院合議庭針對被上訴判決中關於上訴人“沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，導致與一輛編號 MJ-91-XX 之重型電單車發生碰撞”之事實認定作出廢止，並按照卷宗資料作出改判及作出倘有之重新量刑；
4. 倘認為存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C)項規定之瑕疵，但不可能對案件作出裁判時，則請求將卷宗移送作重新審判；

5. 針對附加刑，因存在量刑過重，請求中級法院廢止該附加刑之量刑，並重新作出量刑。

民事請求人 A 就嫌犯 B 提出的上訴作出答覆：

1. 上訴人在上訴的理由陳述中指出原審法院判決沾有以下瑕疵；審查證據方面存有明顯的錯誤。
2. 上訴人認為原審法院從形成心證的過程違反應適用的規則，而錯誤認定有關事實，然而，有關不認同只是質疑原審法庭之自由心證。
3. 有關證人、交通意外圖及證人陳述，均由法庭自由判斷其證據價值。
4. 而警員證人在卷宗內作成之筆錄，當中曾記錄由民事請求人作供之陳述，當中提及其行駛中線，由此可見，似乎交通意外圖示在繪製上已出錯。
5. 況且警員制作有關意外圖實質上是間接證據，並不能證明任何事實，同時可以肯定警員證人沒有目擊意外過程，故此，可以肯定警員證人之陳述意外發生只是其個人想法。
6. 上訴人主要理由為以警員證人作證時指 A 曾指其行駛右線，然而，這只屬間接證言，且民事請求人在案中作供及作出了宣讀之口供均稱其行駛中線，法庭只能考慮經宣讀及庭上作供之直接證言。
7. 綜觀意外發生碰撞點在中線以內，以及各證人證言，認定民事請求人意外時行駛在中線是具有正常邏輯推論所得出，屬最有可能如此發生。
8. 上述推論符合經驗法則，實不存在錯誤，更不可能具有明顯的錯誤。
9. 上訴人在上訴的理由陳述中指出原審法院判決沾有審查證據

方面存有明顯的錯誤是沒有理據的。

10. 而意外中之三條行車線均沒有應遵方向，均屬虛線，即使從右線轉往左線，應沒有違反交通規則，而上訴人假如看見另一車，便應停於讓先線以後，而非駛入迴轉處，其操作是明顯導致意外的唯一過錯方。

綜上所述，請求法庭裁定上訴人提出之上訴理由不成立，駁回上訴。

檢察院就上訴人 B 所提出的上訴作出答覆，其內容如下：

1. 原審法院在已證事實第二點中，認定被害人“當時正沿北安圓形地中間車道行駛，方向由北安碼頭馬路往順景街”，與交通意外圖中被害人駕駛的車輛與上訴人駕駛的車輛發生碰撞時的位置吻合。
2. 上訴人駕駛車輛沿氹仔偉龍馬路行駛，該位置設置了三角讓先符號，加上上訴人正駛進圓形地，故根據《道路交通法》第 35 條第 2 款(四)項及第 34 條第 1 款的規定，上訴人必須在駛進圓形地時減慢車速或於必要時停車，以便讓正在圓形地行駛的被害人先行通過圓形地。
3. 無論被害人當時是在左線、中線、或右線，當時被害人仍是處於圓形地的位置，上訴人都必須要讓被害人先行通過該路段。
4. 上訴人聲稱其已進行圓形地，事實上，正正因為上訴人要進入圓形地才要遵守上述讓先的規定。
5. 另外，即使上訴人認為被害人是從右線切線到中線行駛，但從交通意外圖的撞擊點，可以顯示被害人的車輛已完全進入中線的位置，相反，上訴人只是車頭進入了中線，車身位置仍然位於左線及中線的虛線位置，上訴人切線到撞擊點的位置時要遵守讓先的規定。

6. 因此，本院認為，無論被害人是從左線切線到中線，或是從右線切線到中線，上訴人在駛進圓形地時都要仔細看清路面的情況，讓身處於圓形地的被害人先行通路該路段。
7. 原審法院是根據經驗法則及自由心證從而認定本案的事實，當中並沒有明顯的錯誤。
8. 因此，上訴人認為被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C)項的瑕疵的理由是不成立的。
9. 上訴人的過失行為導致被害人的身體受到嚴重傷害，因而被判處 1 年 6 個月徒刑，暫緩執行，為期 2 年；以及禁止駕駛之附加刑，為期 1 年。相關量刑符合犯罪的一般及特別預防要求，並沒有過重的情況。
10. 綜上所述，本院認為，上訴人的上訴理由不成立，應予以駁回。

民事被請求人 Companhia de Seguros da C (Macau), S.A.就民事請求人 A 所提出的上訴作出答覆。¹

¹ 其葡文內容如下：

1. Veio a Recorrente insurgir-se contra a douta decisão proferida pelo Tribunal Judicial de Base, referente à indemnização da Incapacidade Parcial Permanente com 5% fixado em MOP\$50,000.00.
2. Ponderando os argumentos subjacentes às sobreditas questões colocadas pelo Recorrente, com a decisão recorrida e demais elementos juntos aos autos, não assiste, salvo devido respeito, qualquer razão ao Recorrente.
3. O Recorrente considera que foi violado o arguido 489º e o artigo 560º do Código Civil, pois entende, que o Tribunal a quo aplicou o princípio da equidade previsto no nº 6 do artigo 560º do Código Civil na determinação do valor da indemnização da Incapacidade Parcial Permanente de 5%, e que deveria ter sido considerado o nº 5 desse mesmo preceito legal, e assim deveria aplicar a fórmula de cálculo que indicou na sua motivação de recurso (salário diário x dias até aos 65 anos x 5%) perfazendo o montante de MOP\$267,517.00, pedindo a final, o montante superior a MOP\$200,000.00.
4. A ora Recorrida entende que não assiste qualquer razão ao Recorrente, pois reconhece que há danos de Incapacidade Parcial Permanente de 5% a serem ressarcidos, danos que pela gravidade merecem a tutela do direito, de resto, jamais poderia defender o contrário, atenta a factualidade dada como provada, e nem sequer em momento algum colocou em causa esse ressarcimento.

駐本院助理檢察長提出法律意見書：

2018 年 11 月 22 日，初級法院判處嫌犯 B 以直接正犯及既遂方式觸犯 1 項《刑法典》第 142 條第 1 款及第 3 款結合第 138 條 c) 項及《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失嚴重傷害身體完整性罪」，判處 1 年 6 個月徒刑，緩刑 2 年，以及禁止駕駛 1 年的附加刑。

嫌犯 B 及被害人 A 均不服上述初級法院合議庭裁判而分別向中級法院提起上訴。

在其上訴理由中，被害人 A 僅針對被上訴的合議庭裁判中的賠償金額提出上訴，認為違反《民法典》第 489 條及第 560 條規定。

-
5. Entende que existe um prejuízo verificável, em que não é possível suprimi-lo, logo a indemnização tem que ser fixada em dinheiro, tal como a Recorrida foi condenada, no entanto, na situação dos presentes saltos, em que está em causa a indemnização por Incapacidade Parcial Permanente, a norma nº 5 do artigo 560º do Código Civil não resolve todos os problemas, por isso é que se deve aplicar o nº 6 do artigo 560º do mesmo preceito legal, tal como foi o entendimento do Tribunal recorrido.
 6. É unanime, quer a doutrina, quer a Jurisprudência no entendimento desta matéria, em que nos casos de atribuir a indemnização a título de Incapacidade Parcial Permanente, o Tribunal deve recorrer aos princípios da equidade, conforme o previsto na alínea a) do artigo 3º do Código Civil, tendo em conta a situação concreta do presente caso.
 7. A ora Recorrida entende que o valor a ser atribuído a título de Incapacidade Parcial Permanente deverá ser aferido com os critérios definidos legalmente, de modo a que os mesmos sejam ajustados a valores ponderados e aceites pela jurisprudência, por isso entende não assistir razão à Recorrente, tendo-se por mais uma vez correcta a decisão tomada pelo Tribunal recorrido, arbitrando o montante de MOP\$50,000, pois tal montante enquadra-se nos valores indemnizatórios que usualmente são arbitrados em casos similares pelos Tribunais de Macau.
 8. O quantum indemnizatório arbitrado pelo Tribunal a quo parece ir ao encontro dos aludidos critérios e bem assim ao encontro dos montantes que têm vindo a ser arbitrados pelos Tribunais de recurso desta Região.
 9. Não obstante a justiça do caso concreto que os Tribunais devem sempre almejar, sendo que cada caso é um caso, porque diferente são as pessoas, as situações, os circunstancialismos, em nome da certeza e da segurança não devem os Tribunais ignorar a jurisprudência e os valores que tendencialmente se vão arbitrando.
 10. E será certamente também com base em tais princípios que se entenderá manter inalterável a quantia arbitrada pelo douto Tribunal a quo a título de indemnização pelo direito à vida no presente caso, que se considera justa e razoável.
 11. Pelo que, deve improceder o recurso, mantendo-se a decisão recorrida.

Termos em que, Deverá o recurso interposto pelo ora Recorrente do douto Acórdão proferido nestes autos ser considerado improcedente, mantendo-se tal decisão nos precisos termos em que foi proferida, Fazendo-se assim a boa e costumada Justiça!

鑒於上訴人 A 的上訴標的僅涉及民事事宜，根據經第 4/2019 號法律修改之第 9/1999 號法律的《司法組織網要法》第 56 條、第 60 條及《民事訴訟法典》第 59 條之規定，檢察院在此無正當性發表意見。

在其上訴理由中，嫌犯 B 認為被上訴的合議庭裁判沾有“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C 項之規定，並應依據《刑法典》第 65 條規定對上訴人重新量刑，及認為附加刑之部分量刑過重。

首先，上訴人 B 認為根據卷宗資料及庭上警員證人之證言，被害人之重型電單車一直在右線駕駛，之後再切線到中線後與其駕駛之車輛碰撞，而且當時其確實有讓先，是在確認右邊完全沒有來車才駛入圓形地，加上基於被害人是在沒有亮指揮燈的情況在右線行駛，排除了上訴人 B 駛入圓形地之讓先義務，因而指責被上訴的合議庭裁判中認定“上訴人沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，而導致與一輛編號 MI-91-XX 之重型電單車發生碰撞”是沾有“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C 項之規定。

眾所周知，《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，對於原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審合議庭判決書內容的人士在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，均會認為原審法庭對案中爭議事實的審判結果屬明顯不合理，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤(參見中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等)。

在本具體個案中，被上訴的合議庭裁判是對所有證據一一進行審查後，才形成心證的，而且，正如尊敬的檢察官在其上訴答覆中細緻的分析，上訴人 B 駕駛車輛沿氹仔偉龍馬路行駛，該位置設置了三角讓先符號，加上上訴人正駛進圓形地，故上訴人必須在駛進圓形地時減慢車速

或於必要時停車，以便讓正在圓形地行駛的被害人先行通過圓形地，無論被害人當時是處於圓形地的左線、中線或右線亦然。

再者，結合卷宗第 12 頁交通意外示意圖，尤其關於撞擊點“X”點的觀察，該撞擊點位於嫌犯 B 所駕駛的汽車右前方位置，該車頭部分進入了中線，但車身位置仍然位於左線及中線的虛線位置，至於被害人的電單車則已完全進入中線的位置，這樣，我們完全可以清楚看到，嫌犯 B 所駕駛的車輛至少未完全等待被害人所駕駛的重型電單車完全越過自己右邊的火線，及注意被害人的行車走向就向前駛出圓形地，毫無疑問，是基於嫌犯 B 未有遵守三角讓先符號的讓先義務才導致本案的意外發生。

事實上，我們在被上訴的裁判的事實判斷中，亦可以清楚看到原審法院審查及調查證據後形成心證的依據及過程，尤其表明了“經考慮嫌犯及被害人提供的版本，並考慮撞擊點位置、證人的證言，車輛相片及車輛檢驗表，分析當時的路面及天氣狀況”，從而認定嫌犯 B 駕駛汽車進入道路交界處時，沒有遵守讓先通過標誌的規定，在進入路口前讓其他駕駛者先行，導致駛出路口時與被害人的重型電單車發生碰撞的事實。

明顯地，上訴人 B 只是在表示其不同意被上訴的合議庭的心證而已，這正正是法律所不容許的。

綜上所述，我們認為被上訴的合議庭裁判此部分並沒有沾有“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵，並無違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C 項之規定。

此外，上訴人 B 還認為基於其沒有違反上述的讓先義務，原審裁判因而欠缺了量刑之加重情節，故認為應依據《刑法典》第 65 條規定對上訴人 B 作重新量刑。

然而，正如前述，基於本次意外完全是基於嫌犯 B 沒有遵守三角讓先符號的讓先義務所致，因此不存在重新量刑的討論空間。

最後，上訴人 B 還指責被上訴的合議庭在判處主刑上量刑未達刑

幅之三分之一，相反附加刑則接近至刑幅之三分之一，主刑比附加刑重，從而指責被上訴的合議庭裁判針對附加刑部分量刑過重。

根據《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。

在本案中，就附加刑的量刑方面，被上訴的合議庭裁判是根據嫌犯 B 所觸犯犯罪之危險性，才在《道路交通法》第 94 條第 1 款規定的 2 個月至 3 年的抽象刑幅中選判了禁止駕駛 1 年，在罪刑相適應的層面上是符合比例原則的，並無過重之嫌。

因此，我們認為，被上訴的判決並無違反《刑法典》第 40 條及第 65 條之規定，上訴人 B 之上訴理由不成立。

綜上所述，應裁定上訴人 B 所提出的上訴理由全部不成立，應予駁回。

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：

- 2015 年 12 月 10 日晚上約 10 時 20 分，嫌犯 B 駕駛一輛編號 MM-33-XX 之輕型汽車沿氹仔偉龍馬路右車道行駛，方向由飛機場圓形地往北安大馬路，當駛至北安圓形地交匯處時，沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，導致與一輛編號 MJ-91-XX 之重型電單車發生碰撞。
- 上述重型電單車由被害人 A 駕駛，當時正沿北安圓形地中間車道行駛，方向由北安碼頭馬路往順景街。
- 有關碰撞直接導致被害人連人帶車倒地受傷且兩車損毀，被害

人由救護車送往鏡湖醫院接受治療。

- 上述碰撞直接及必然地導致被害人第 7 頸椎椎板骨折，腦震盪及全身多處挫擦傷，其傷勢檢查報告及臨床法醫學鑑定書詳述於卷宗第 32 至 35 頁、50 頁、52 頁、54 頁、58 至 59 頁，為著適當的法律效力在此視為全部轉錄。
- 據法醫鑑定，被害人之傷勢若無任何合併症，約需 6 至 9 個月康復，該交通意外已使被害人長期患病及對其身體完整性造成嚴重傷害。
- 意外發生時為夜間（街燈亮著）、晴天、路面乾爽及交通密度暢通。
- 嫌犯明知駕駛汽車進入道路交界處時，應遵守讓先通過標誌的規定，但其沒有遵守上述規定，在進入路口前讓其他駕駛者先行，導致駛出路口時與被害人的重型電單車發生碰撞及直接對被害人的身體完整性造成嚴重傷害。
- 嫌犯清楚知悉其行為是法律所不容及受法律制裁。
- 民事部份下列事實獲證明：
 - 交通意外發生後，原告立即被送往鏡湖醫院急診接受治療，原告當日被診斷為第 7 頸椎椎板骨折，腦震盪及全身多處挫擦傷，引致一過性意識障礙及頸痛持續 4 小時，需要即時止痛、頸托外固定等治療，直至 2015 年 12 月 21 日才出院。
 - 於 2016 年 7 月 25 日的臨床醫學意見書中指出，“因被鑑定人於 2016 年 1 月 19 日(第 35 頁)接受臨床法醫學檢查時尚未痊癒，步態正常，神清，對答切題，可見頸套外固定，雙上肢活動未見明顯異常，但自訴左上肢仍常有痺痛不適感。其傷患特徵符合由鈍器或其類似物（交通意外）所致，若無任何合併症的話，估計共需 9 個月康復（以其主診醫生所判定之康復期為準）；而僅以傷勢而言，實已對其身體的完整性造成嚴重傷害，符合澳門刑法典第 138 條 C)項所指—使其長期患病。”（參見

載於卷宗第 54 頁之臨床法醫學意見書，該等內容在此視為獲完全轉錄)。

- 是次交通事故對原告造成的後遺創傷是永久性的，傷殘率為 5%。
- 根據鏡湖醫院於 2016 年 12 月 28 日所發出的疾病證明顯示，原告被診斷如下：

“ ...

病史：C7 椎板骨折 12 個月，伴頸椎間盤突出，仍間覺頸痛乏力。右上肢乏力明顯。傷殘率為 10% (第 III 章 72 條)。

診斷 Diagnosis：

頸椎間盤突出，特指頸椎骨折

...”

- 發生交通意外時，第二被告 B 所駕駛的編號 MM-33-XX 號輕型汽車已向 C 保險 (澳門) 股份有限公司購買汽車民事責任之強制性保險，保險單編號為 MTV-15-024474E0/R1N，每起事故的賠償限額為澳門幣 150 萬元。
- 因交通事故，令原告從出院後至 2016 年 12 月 28 日期間需定期到醫院門診接受康復治療和複查等。
- 在上述交通意外發生時，原告以月薪制度受聘於澳門清潔專營有限公司，並擔任司機一職。
- 意外發生後，自 2015 年 12 月 10 日至 12 月 21 日，原告連續住院 12 日，以致不能上班工作，直至 2015 年 12 月 22 日才獲准出院。
- 作為一名清潔公司的職業司機，原告需要長時間坐於駕駛位置，並運用手部以控制車輛軟盤，工作期間更需要經常協助同事搬運大型清潔工具到清潔場所，因此頸部和手部均需要長時間運用。
- 原告於 2015 年 12 月 22 日獲准出院，但由於是次交通意外對

原告造成的傷害，導致原告的 C7 椎板骨折連續 12 個月，其後雖然骨折尚有好轉，但頸椎間盤仍突出，令原告的頸部經常疼痛乏力，右手更明顯乏力，以致在該段期間完全無法勝任清潔公司的司機一職，無法到工作崗位上班。

- 上述交通意外所引起的傷害以致原告自 2015 年 12 月 10 日開始至 2016 年 12 月 28 日，合共 384 日無法上班，於缺勤期間，原告失去其所原應獲得的工作收入，令原告感到困擾，對生活和工作均構成影響。
- 原告在送院接受治療的過程中承受著意外所帶來的不安和痛楚。同時亦要承受著相當的心理壓力，在等待接受治療的過程中，原告恐懼。
- 原告於出院後曾接受頸部外固定治療，於固定期間對原告的身體活動造成不便，使之無法像往常般正常活動，阻礙原告日常生活，令原告憂慮。
- 原告育有四名子女，最大的兒子現年有 25 歲，而最小的女兒現年 5 歲，在意外發生前，原告需負責照顧和接送 5 歲女兒上學放學。
- 在事故發生後的首 4 個月，由於原告的頸部外固定治療，導致原告無法像往常般照料女兒，期間除了需要家人代為照顧女兒外，不能照顧自身，在生活方面增加了家人的負擔。
- 原告為家庭的重要經濟支柱。
- 原告的子女在求學階段，在原告發生交通事故後至 2016 年 12 月 28 日，一直沒辦法正常工作，沒有收入，對原告造成打擊，心理受到壓力。
- 原告現年 55 歲，在是次交通意外發生前，能獨立完成任職職位之工作。
- 原告在清潔公司任職司機，工作內容需要其駕駛車輛和搬運重

物。

- 是次事故令原告的內心存有陰影。
- 根據鏡湖醫院於 2017 年 8 月 15 日所發出的疾病證明顯示，原告被診斷如下：

“...

疾病情況：

病史：2015-12-10 交通意外致頸椎骨折、腦震蕩急診，經住院治療後仍覺左上肢麻痺，疼痛，伴頭暈，全身無力，腰部疼痛。於 2015.12.26 到中醫骨科診治。至 2016.5.30 期間曾因上述病史多次在本科診治，給予中藥及針灸治療。

診斷：

1.頸椎骨折，2.腦震蕩，3.頸椎間盤突出

治療建議：

因應病情康復需要，主診醫生建議中藥及針灸治療。

...”

- 民事請求人從 2017 年 11 月 1 日起復工。
- 原告之僱主因原告精神狀態不佳，不容許原告加班工作。
- 原告亦因沒有加班而喪失加班收入。
- 以 2015 年 5 月至 11 月之加班工作收益作平均計算，原告每月加班收入不少於澳門幣 11,791 元。
- 經庭審未查明的事實：
- 控訴書第二點：上述重型電單車在左車道行駛。
- 直到提出民事請求（即 2017 年 1 月 6 日），原告仍須因是次交通意外而定期到醫院門診複診並接受康復治療，同時，因是次交通意外對其造成的傷患導致原告從 2016 年 12 月 29 日至提出民事請求（即 2017 年 1 月 6 日）無法正常工作，因而需請假休息。

- 是次交通事故對原告造成的永久性傷殘率為 10%。
- 因交通事故，令原告從 2016 年 12 月 29 日至今期間需定期到醫院門診接受康復治療和複查等。
- 原告在是次交通意外發生前，身體狀況健康良好，沒有任何重大病患，行動自如，頭腦清晰，手腳靈活，溝通正常。
- 原告在是次交通事故發生前一直以電單車代步。
- 事故對原告造成的傷患疼痛使原告完全無法駕駛車輛，原告自意外發生後已再沒有駕駛車輛。
- 自 2016 年 12 月 29 日至今，請求人並未完全康復，仍需繼續接受治療。
- 自 2017 年 1 月 6 日遞交民事損害賠償請求書後，請求人仍需要多次前往鏡湖醫院接受康復治療以檢查康復進度等狀況。
- 自於 2017 年 1 月 6 日遞交起訴狀之日起直至 2017 年 8 月 21 日，原告因是次交通意外導致的傷患而無法正常工作的日子增加 7 個月有多，於缺勤期間，原告因是次交通意外而失去該段期間的工作收入。
- 原告每月平均薪金應為澳門幣 39,166.99 元。
- 自 2017 年 8 月 22 日至 2017 年 11 月 9 日，原告因是次交通意外而需要休息。
- 原告因是次交通意外而使其上班精神狀態大不如前。
- 原告因是次交通意外而使其失去加班工作機會。
- 自 2018 年 10 月起，原告因是次交通意外而喪失加班收入亦將繼續。
- 因是次交通意外而使原告將來因不能加班工作。
- 其他與上述已證事實不相符的事實。

三、法律部份

本程序需要審理嫌犯對刑事判決部分的上訴以及民事請求人就民事損害賠償部分的決定提起的上訴。

在嫌犯 B 的上訴理由中，認為根據卷宗資料及庭上警員證人之證言，被害人之重型電單車一直在右線駕駛，之後再切線到中線後與其駕駛之車輛碰撞，而且當時其確實有讓先，是在確認右邊完全沒有來車才駛入圓形地，加上基於被害人是在沒有亮指揮燈的情況在右線行駛，排除了上訴人 B 駛入圓形地之讓先義務，因而指責被上訴的合議庭裁判中認定“上訴人沒有遵守設於路口之讓先通過標誌之規定，沒有讓交匯處之車輛先行通過並駛出路口，而導致與一輛編號 MI-91-XX 之重型電單車發生碰撞”是沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C 項規定之“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，並應依據《刑法典》第 65 條規定對上訴人重新量刑，及認為附加刑之部分量刑過重。

而民事請求人的上訴理由僅對原審法院裁定喪失收入能力的賠償為 5 萬澳門元的賠償金額不服，認為喪失收入能力的賠償上限應為 MOP267,517($MOP35,115 \div 30 \times 4,571 \times 5\%$), 而下限應為 MOP168,552 (因工作意外或職業病引致工作能力下降或謀生能力下降之計算方式： $MOP35,115 \times 96 \times 5\%$), 因此，長期部份無能力 5% 的賠償金額應訂為不少於 MOP200,000。

我們逐一看看。

(一) 審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵

眾所周知，《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，對於原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審合議庭判決書內容的人士在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，均會認為原審法庭對案中爭議事實的審判結果屬明顯不合理，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守

的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤。²

這個瑕疵在於法院在審理證據以及基於認定事實的時候出現的明顯錯誤，不同於法院在認定事實之後對客觀的事實進行解釋並進行法律的適用的情況。

本案的上訴人所提出的“嫌犯是否遵守讓先義務”的問題，純粹屬於一個法律問題，³ 因為得出這個結論，僅依據其他事實，如當事人雙方的行車路線，相遇時候的行車狀況以及駕駛操作的過程等具體實施，就可以作出解釋，認定沒有讓先的一方。

終審法院於 27/09/2018 在相似的案情的第 50/2018 號上訴案中，認為：

“根據《道路交通法》第 35 條第 2 款(四)項及第 34 條第 1 款的規定，駕駛員駛進圓形地時應讓先，而有義務讓先的駕駛員應減慢車速或於必要時停車，以便讓其他車輛通過。

在本案中，考慮到被告負有讓先義務，以及被告在看到被害人駕駛的電單車已經在圓形地內行駛並正駛近的情況下仍然駛入圓形地這一已認定的事實，應得出被告違反了讓先義務的結論。”

事實上，根據已證事實，上訴人 B 駕駛車輛沿氹仔偉龍馬路行駛，該位置設置了三角讓先符號，加上上訴人正駛進圓形地，故上訴人必須在駛進圓形地時減慢車速或於必要時停車，以便讓正在圓形地行駛的被害人先行通過圓形地。

我們也留意到，終審法院在上述案件中還認為：“如果被害人沒有遵守路面上箭頭所指示的方向，在轉向時他所駕駛的電單車撞到了被告的汽車，那麼被害人便違反了謹慎駕駛的義務，因而他對於交通意外的發生同樣存有過錯。”

² 參見中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等。

³ 參見終審法院於 27/09/2018 在第 50/2018 號上訴案的判決。

因為，根據《道路交通規章》第 9 條第 9 款的規定，路面上標記的選擇性箭頭是為了指引交通方向，其意義是強制跟隨箭頭所指方向或跟隨其中一個方向。

在本案中，結合卷宗第 12 頁交通意外示意圖，尤其關於撞擊點“X”點的觀察，該撞擊點位於嫌犯 B 所駕駛的汽車右前方位置，該車頭部分進入了中線，但車身位置仍然位於左線及中線的虛線位置，至於被害人的電單車則已完全進入中線的位置，這樣，我們完全可以清楚看到，嫌犯 B 所駕駛的車輛至少未完全等待被害人所駕駛的重型電單車完全越過自己右邊的火線，及注意被害人的行車走向就向前駛出圓形地。

受害人所行走的中間線，屬於可以直行以及轉向右邊的行車線，因此，作為處於三角讓先符號的嫌犯必須遵守三角讓先符號的讓先義務，等待確認受害人選擇行走方向後才能作出啟動的操作。可以肯定，受害人並沒有違反地面的箭頭符號的指示方向，因此，原審法院所認定的嫌犯違反了讓先義務，並對造成交通意外承擔全部責任的認定沒有任何的錯誤，應該予以支持。

上訴人這部分的上訴理由不能成立。

（二） 量刑以及附加刑

上訴人 B 還認為基於其沒有違反上述的讓先義務，原審裁判因而欠缺了量刑之加重情節，故認為應依據《刑法典》第 65 條規定對上訴人 B 作重新量刑。

然而，基於本次意外完全是基於嫌犯 B 沒有遵守三角讓先符號的讓先義務所致，因此不存在重新量刑的討論空間。

最後，上訴人 B 還指責被上訴的合議庭在判處主刑上量刑未達刑幅之三分之一，相反附加刑則接近至刑幅之三分之一，主刑比附加刑重，從而指責被上訴的合議庭裁判針對附加刑部分量刑過重。

根據《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。

在本案中，就附加刑的量刑方面，被上訴的合議庭裁判是根據嫌犯 B 所觸犯犯罪的危險性，才在《道路交通法》第 94 條第 1 款規定的 2 個月至 3 年的抽象刑幅中選判了禁止駕駛 1 年，在罪刑相適應的層面上是符合比例原則的，並無過重之嫌。

因此，被上訴的判決並無違反《刑法典》第 40 條及第 65 條的規定，上訴人這部分的上訴理由不成立，予以駁回。

關於民事原告的上訴理由，上訴人僅人為原審法院所確定的喪失收入能力的 5 萬澳門元的賠償應該提高至 20 萬澳門元。

我們一直認為，因永遠失去工作能力的損失，是已遭受了的損失，不是將來的損失，而是現行的損失。而對此損失的賠償，在無法確定地定出賠償的金額的情況下，由法院根據《民法典》第 560 條第 6 款所規定的衡平原則作出。

在本案中，受害人自其出院時失去收入能力的減低，最終不可挽回地失去了，其無能力率為 5%(總體無能力)，這屬於一項現在的損失，而不是將來的。⁴

那麼，既然是容許依照衡平原則定出，上訴法院的介入也只有在原審法院的決定明顯不合適以及明顯不公的情況下才有空間。雖然如此，我們在考慮到這部分損害雖然為現有的損害，但始終並非可以簡單物質化的損害，而仍然具有單純給予受害人“安慰”的功能，尤其是應該對人的身體完整性的價值予以重要性的考慮，根據原審法院所依據的決定理由以及所依據的證據，對遭受 5% 的傷殘率的賠償確實明顯的不平衡，我們認為確定 15 萬澳門元的金額比較合適。

因此，民事原告的上訴理由部分成立，作出符合上述決定的改判。

⁴ 參見終審法院於 2012 年 11 月 7 日在 62/2012 號上訴案中的判決。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定：

- 嫌犯的上訴理由不能成立，予以駁回。
- 民事原告的上訴理由部分成立，將原判喪失收入能力的的 5 萬澳門元的賠償提高至 15 萬澳門元。

本程序的刑事訴訟費用由嫌犯支付，以及支付 4 個計算單位的司法費，而民事部分由民事原告與民事被告按落敗比例分別承擔。

澳門特別行政區，2020 年 4 月 29 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

陳廣勝 (第二助審法官)