

編號：第 337/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

B

C

日期：2026 年 5 月 14 日

### 主要法律問題：

- 自認的效力
- 在說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯比例

### 摘要

1. 經分析卷宗資料，本案嫌犯的確在審判聽證中，對被控訴之事實作出了完全及毫無保留的自認。雖然嫌犯對被控訴之事實作出了完全及毫無保留的自認，但原審法庭仍對案中的某些證據作出了調查，並在此基礎上認定了第 8 條獲證實之事實。可以看到，原審法院的做法符合上述第 325 條第 3 款 b) 項之排除性規定。

2. 在本案中，原審法院在說明理由部分已說明其形成心證的過程，並清楚、客觀及合理地說明了不採納上訴人的陳述的理由。其後，分析原審法院所認定的事實、未經法院認定的事實以及相關的判決及理由說明，原審法院在說明理由方面並未出現不可補救之矛盾。

3. 嫌犯駕駛其車輛在接載同事後重新啟動時，被害人的電單車已經越過嫌犯的車輛以不高的車速在圓形地內行駛，隨後，被害人更亮起左轉

方向燈準備進入左車道。換句話說，嫌犯從圓形地 45 號門牌對開路面啟動車輛時，被害人所駕駛的電單車在嫌犯前方，亮起左轉方向燈準備轉線，在這一情況下，即使被害人違反了轉線的規定，但由於其已在嫌犯車輛的前方，且已亮轉向指示燈，嫌犯亦是有條件察覺被害人車輛以及其準備轉線的行徑，並非不可預見的障礙物。

另一方面，事發地點是三線行車的圓形地，且有多個出入口，車輛進出頻繁，在這一複雜的道路狀況下，嫌犯更應該調節其車速，以避開在正常情況下可預見的任何障礙物，而由於嫌犯過高的車速令其未能避開在其右前方，亮起轉向燈轉入其行車線的電單車及避免撞擊，其駕駛行為亦是造成是次兩車相撞的原因之一，存在過失的情況。

4. 考慮到本案情況，是次不幸的意外確實是被害人沒有觀察到左車道的車輛，違反了轉線的規定而引致的。然而，嫌犯在可預見的障礙物的情況下，因未適當調節車速及煞車，而猛烈撞擊被害人的電單車。

上述事實中可以看到，嫌犯的不適當車速行為亦是造成是次兩車碰撞意外的原因之一，因此，嫌犯及被害人的過錯比例應分別為 40%及 60%較為適合。

另一方面，上述過錯比例再結合嫌犯在碰撞後踏錯油門而導致第一被害人被車輛輾過而傷重死亡的情況，第一被告(嫌犯)對造成被害人死亡應承擔 70%的過錯比例。

裁判書製作人

---

譚曉華

# 合議庭裁判書

編號：第 337/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

B

C

日期：2026 年 5 月 14 日

## 一、 案情敘述

於 2025 年 2 月 21 日，嫌犯 D 在初級法院刑事法庭第 CR1-24-0106-PCC 號卷宗內被裁定以直接正犯及既遂方式觸犯一項《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，被判處一年九個月徒刑，暫緩三年執行。嫌犯被判處禁止駕駛為期一年，且嫌犯須於判決確定日起計的五日內將其駕駛執照交予治安警察局以便執行該禁止駕駛的決定。

另外，嫌犯被指控觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款、第 94 條第 1 項之規定的過失傷害身體完整性罪，被判處無罪。

民事損害賠償方面，判決如下：

判處從原告 C 的民事損害賠償請求中開釋所有被告。

另外，判處從兩名原告 A 及 B 的民事損害賠償請求中開釋所有被告。

輔助人 C 對刑事及民事開釋裁決不服，向本院提起上訴，並提出有

## 關上訴理由。<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 其葡文結論內容如下：

1. No caso dos autos, o Arguido foi absolvido do crime de ofensas simples à integridade física. Por conseguinte, foram os Réus absolvidos do pedido de indemnização civil formulado pelo Recorrente.
2. Versa o presente recurso sobre a fundamentação e os fundamentos com que o Tribunal a quo adoptou para dar como provados ou não provados alguns dos factos relevantes nessa parte (als. b) e c) do n.º 2 do art. 400.º do CPP), bem como ainda sobre a aplicação da lei aos factos (n.º1 do art. 400.º)
3. Denota-se uma contradição insanável da fundamentação, quando no artigo 8º dos factos provados se diz que“由於嫌犯未能調節車速，以致與 MU-44-XX 號電單車碰撞後無法將車停下或無法減慢車速，反而以均速繼續向前行。”， enquanto nos factos não provados se diz que“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊。”
4. Ficou evidentemente provado nos autos, tanto pela visualização das imagens do incidente, como pelo depoimento das testemunhas policiais, que o Arguido não moderou a velocidade quando circulava pela rotunda, e que por isso, ou também por isso, causou o embate no motociclo.
5. Não se pode dizer, por um lado, que o Arguido não conseguiu moderar a velocidade, e, por outro, que não se provou que o Arguido não conseguiu moderar a velocidade.
6. O Tribunal a quo concluiu que não houve culpa por parte do Arguido no embate com o motociclo, tendo o 1.º Ofendido sido o único culpado neste embate.
7. No entanto, resulta claro das imagens de videovigilância, que captaram todo o percurso do incidente, que houve não só culpa, mas culpa grosseira por parte do Arguido.
8. Das imagens resulta que o 1º Ofendido andava a velocidade moderada - e relativamente lenta aliás - e que, com pisca aceso, atravessou a faixa de rodagem da rotunda, do eixo direito em direcção ao eixo esquerdo, separados por linha descontinua, numa manobra que é perfeitamente admitida por lei.
9. Pelo que, se não fosse a velocidade alta do veículo conduzido pelo Arguido, e se não fosse a falta de cuidado do mesmo, nomeadamente por não ter avistado o motociclo conforme está provado, qualquer bom pai de família - que não é qualquer homem médio, mas um verdadeiro bom cidadão com nível de prudência acima da média - poderia e deveria ter evitado o embate.
10. Pois que, o motociclo não surgiu de repente, do nada, ou inesperadamente à frente do veículo conduzido pelo Arguido.
11. Nem poderia ser o caso, porque para surgir repentinamente à frente do Arguido sem que houvesse culpa deste, o motociclo teria que andar a uma velocidade muito alta - o que evidentemente não foi o caso.
12. O motociclo encontrava-se já em frente do veículo, e em pleno eixo esquerdo da rotunda, quando foi colidido.
13. Ou seja, não se trata de um caso de colisão de veículos lado-a-lado, mas sim dum embate frontal do veículo no motociclo.
14. Segundo também resulta das imagens captadas, o veículo conduzido pelo Arguido não só vinha a velocidade alta, como ainda estava a fazer uma manobra, sem pisca, do eixo esquerdo para pisar o eixo direito da faixa da rotunda, mas que acabou por parar a meio dessa manobra em virtude da colisão.
15. No relatório da polícia e conforme o depoimento das testemunhas policiais, é

- 
- entendimento da polícia que o Arguido violou a norma do art. 30.º da Lei do Trânsito Rodoviário, não tendo regulado a velocidade adequadamente.
16. Dizer-se que o Arguido não teve culpa nenhuma é insustentável perante as imagens gravadas.
  17. Só o facto provado de que o Arguido não avistou o motociclo pesado com 2 adultos nele, quando o motociclo estava a circular na parte dianteira direita do veículo conduzido pelo Arguido, sentado no assento direito do carro, basta para concluir que houve culpa por parte do Arguido.
  18. A isto acresce o facto de que o Arguido confessou todos os factos em tribunal, integralmente e sem reservas, conforme resulta das gravações da audiência, da matéria de facto provada e do facto de se ter reduzido a taxa de justiça em metade nos termos da al. c) do n.º 2 do art. 325.º do CPP.
  19. Foi pois intenção e decisão do Tribunal a quo fazer produzir os efeitos da confissão integral e sem reservas previstos no n.º 2 do art. 325.º do CPP, onde se inclui a força probatória plena da confissão, entendimento unânime na jurisprudência.
  20. Não estando perante nenhuma das situações do n.º 3 do art. 325., é evidente que se produzem os efeitos do n.º 2 do mesmo artigo, implicando a consideração dos factos da acusação como provados - algo que não sucedeu.
  21. Pelo que vem violado o disposto no n.º 2 do art. 325.º do CPP, implicando a revogação da sentença e a sua alteração no sentido de se incluírem na matéria de facto provada todos os factos constantes da acusação.
  22. Sendo claro que houve culpa por parte do Arguido, e devendo considerar-se provados todos os factos da acusação, em que se incluem os relevantes para se concluir pela actuação culposa do Arguido, a sentença violou os arts. 477.º, 556.º, 560.º e 489.º do CC por não ter atribuído nenhuma indemnização por danos patrimoniais ou não patrimoniais ao Recorrente, bem como o art. 137.º do CP por não ter condenado o Arguido na prática dum crime de ofensas simples à integridade física.
  23. Assim, em face dos factos provados relativamente aos danos sofridos pelo Recorrente, deve ser atribuída uma indemnização por danos patrimoniais no valor total de MOP23,080.80 e uma indemnização por danos não patrimoniais no valor de MOP500,000.00.
  24. Devendo ser compensado o tempo e labor despendidos pelos familiares (pai, mãe, duas irmãs e cunhado) durante os 6 meses em que o Recorrente esteve em casa a recuperar, pois que tiraram tempo do seu trabalho para cuidar do Recorrente, deve ser fixada equitativamente uma remuneração em valor não inferior a MOP3,000.00 por mês por um período de 6 meses - MOP18,000.00.
  25. Tendo em conta os factos provados sobre os 3.º e 4.º Demandados, é evidente que estão preenchidos os pressupostos da responsabilidade do comitente nos termos do art. 493.º do CC.
  26. Assim, devem responder pelos valores acima indicados, no que exceder o valor coberto pela seguradora, o Arguido e os 3.º e 4.º Demandados a título solidário (art. 500.º do CC), sem qualquer dedução por não haver concorrência de culpa do Recorrente.

#### Da renovação da prova

Para dar cumprimento ao disposto no art. 402º, n.º 3, do CPP, requer-se a renovação da prova relativa à visualização das imagens de videovigilância constantes dos autos, para prova e esclarecimento dos seguintes factos:

1. 嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊。

檢察院對輔助人 C 的上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分):

1. 上訴人/輔助人認為原審法院的裁判中應認定嫌犯在交通意外的第一次撞擊的責任人，理由是原審法院在已證事實第 8 點及未證事實中存有矛盾〔見上訴狀主文 II.〕
2. 根據第 364 至 365 頁，檢察官提出的原控訴事實是以嫌犯於首次碰撞〔控訴事實第 4.點第一段〕及第二次碰撞〔控訴事實第 4.點第二段〕中均具有過失，故此控告一項過失殺人罪〔針對第一被害人，控訴書第 4.點第一段及第二段〕，及一項過失傷害身體完整性罪〔針對第二被害人，控訴事實第 4.點第一段〕。
3. 然而，經過庭審〔2024 年 12 月 10 日，庭審記錄見第 902 至 904 頁〕後，本人經聽取嫌犯及控方證人之聲明後，聲請變更有關控訴事實，有關更新後控訴事實第四點及第八點的版本見第 939 頁及背頁(見主文 1 至 4 頁之列表)。
4. 根據經修改後的控訴事實第四點〔客觀控訴事實〕，可見整個意外是由兩部份造成—

---

2. Devido à conduta do Arguido, que não conduziu de acordo com as regras de prudência e de cuidado que se lhe impunham, nomeadamente, não tendo mantido a distância necessária com o motociclo MU-44-XX quando lhe era exigido por lei, mas antes ainda acelerando em direcção ao motociclo que se encontrava à frente é com pisca aceso, o Recorrente sofreu vários danos.

3. O Arguido agiu com desconsideração, ligeireza e com violação das regras da condução.

A renovação da prova justifica-se pelo facto de ser insustentável concluir que o Arguido não teve culpa nenhuma no embate no motociclo perante as imagens captadas, pois que resulta daí que um bom cidadão colocado na posição do Arguido poderia e deveria ter evitado o embate, porque o motociclo se encontrava a circular pela parte dianteira direita do veículo e não surgiu subitamente à frente deste porque vinha a uma velocidade moderada.

Termos em que, e contando com o muito douto suprimento de Vossas Excelências, deve ser dado provimento ao presente recurso e, em consequência, a sentença recorrida revogada e substituída por uma que, após renovação da prova, condene o Arguido pela prática de um crime de ofensas simples à integridade física e que condene o Arguido e os 3.º e 4.º Demandados a indemnizar o Recorrente, a título solidário, no valor total de MOP541,080.80, no que exceder o valor coberto pela seguradora.

Assim procedendo, farão Vossas Excelência a habitual Justiça.

第一部份是：嫌犯汽車 MK-91-XX 沒有觀察到右方行駛的 MU-44-XX 號電單車，同時電單車 MU-44-XX 於轉線前及轉線時也沒有觀察到嫌犯車輛，最終兩車相撞。〔即第四點第一段〕

第二部份是：兩車相撞後導致兩名被害人最終彈落至嫌犯車輛的右前方地面，此時，嫌犯因過度驚恐而踏錯油門，直至導致其車輛向前推行並輾過已倒在地面的第一被害人。〔即第四點第二段〕

5. 經修改後的控訴事實第八點作為主觀控訴事實，便指出嫌犯的違反道路規章之處，即「未根據道路的特殊情況而調節車速。」：《道路交通法》第 30 條「一般原則」的規定，即車輛在原道路駕駛時應負有之義務，例如「因應特殊情況而調節車速，使其車輛可安全停車，以及可避開在正常情況下可預見的任何障礙物。」，結合本案經變更後控訴事實第四點第一段，即指控嫌犯汽車是因為沒有調節車速才導致與 MU-44-XX 號電單車碰撞。
6. 這與已證事實第八點之「由於嫌犯未能調節車速」內容不同，後者〔已證事實第八點〕，僅是指嫌犯的車於碰撞後沒有立即剎停反而踏錯油門繼續前進，這一行為違反了《道路交通法》第 30 條的規定，而嫌犯踏錯油門繼續前進的行為導致輾過第一被害人〔造成了其死亡〕，所以原審法院才將「未根據道路的特殊情況而調節車速」視為「未證事實」，原審法院的寫法是想表明第一次碰撞〔已證事實第四點第一段〕中嫌犯沒有違反交通義務：雖然嫌犯在第一次碰撞時沒有調節車速，但嫌犯當時並沒有調節車速的義務，相反，第一被害人〔MU-44-XX 號電單車之駕駛者〕才具有調節車速的義務，因第一被害人正在轉線欲駛入嫌犯的車行道。

7. 故此，我們認為已證事實第八點與未證事實之間不存在任何矛盾。
8. 至於上訴人認為原審法院在審查證據方面有明顯錯誤〔見上訴狀主文 III.〕，其認為根據已證事實第八點，結合錄影片段，其認為嫌犯具有重大過失(culpa grosseira)，尤其考慮到被害人以慢速過線，嫌犯以高速且沒有注意到正在駕駛電單車的被害人，否則有關意外可以避免〔見上訴狀主文第 8-9 點〕；而本案碰撞時，電單車早已完全進入左線且正處於嫌犯汽車之前，所以碰撞並非車身與車身間發生，而是汽車車頭撞及電單車〔見上訴狀主文第 13-14 點〕；警方於第 321 頁之報告亦表示嫌犯違反了《道路交通法》第 30 條之規定〔見上訴狀主文第 17 點〕；故此，不可否認被害人應承擔部份責任，但不能說嫌犯對碰撞完全沒有責任〔見上訴狀主文第 18-19 點〕。
9. 我們不同意上訴人對錄像片段的描述及評價，而錄像片段中確實反映了嫌犯汽車的速度高於被害人的電單車速度〔34-37km/h，判斷標準見的士 MU-95-XX 車廂內之記錄，第 276-277 頁同速同行，故可能判斷電單車之速度〕，但是，無任何資料可以判斷嫌犯汽車當時之速度超過道路一般限速 60km/h，但不能以此來證明汽車車速是「高速」，或僅以速度之快慢來判斷誰是撞擊時的過失方。
10. 另一方面，被害人的電單車欲轉線駛入嫌犯車輛位於的左線，故此，根據《道路交通法》第 21 條第 2 款的規定，被害人存有注意義務下進行轉線的駕駛操作〔例如要確保轉線時不會碰到隔離線的車輛〕，同時，由於嫌犯車輛一直在其行車線〔即左線〕行車且沒有轉線的打算，則其沒有注意義務〔在此指其針

對於右方且轉線的來車〕，故此，嫌犯汽車當時沒有觀察到右方來車〔電單車〕雖為事實，但也不構成違反義務的情況。

11. 正是因為被害人的違規轉線，這是嫌犯駕駛汽車時不能預判的，加之其本身於車道內行駛時並沒有觀察右線來車的義務〔相反，其有注意同一線道內其他車輛的義務〕，不能視「轉線中的電單車」為正常情況下可預見的障礙物了。
12. 透過錄像便可知道碰撞發生於電單車轉線的過程中，而不是發生「電單車已完全成功轉線及已駛入左車道後，才與嫌犯汽車車頭發生碰撞」，故此，不能說「嫌犯汽車車頭與電單車車身碰撞」便等同「嫌犯有過錯」，這只能反映電單車轉線時與汽車之速度的比較〔倘電單車慢些，便是車身與車身的碰撞了；或相反，倘汽車快些，也是車身與車身的碰撞〕，重點還是應放在電單車轉線時違反了注意義務。
13. 事實上，如果本案中嫌犯汽車及被害人電單車在駕駛中均有留意到對方，相信本案的慘劇不會發生；然而，在判斷哪一方具有過失時，也需判斷哪一方具有注意義務，且當該方應注意而不注意時方構成過失犯罪；我們不能因為電單車的被害人一死一傷，就將意外的部份責任歸咎於沒有受傷的嫌犯。
14. 至於第 321 頁之報告中〔嫌犯違反了《道路交通安全法》第 30 條之規定〕，經由作成該報告之警員 XXX 的庭上證言指出：嫌犯汽車違反《道路交通安全法》第 30 條乃指「撞車後嫌犯沒有停車的行為」，嫌犯於首次碰撞時沒有違反《道路交通安全法》的規定。
15. 故此，我們完全同樣原審法院對首次碰撞的分析〔見第 1004 頁背頁〕，在此視為完全轉錄。
16. 原審法院違反《刑事訴訟法典》第 325 條第 2 款之「自認效果」

之規定，因著裁判中已註明嫌犯作出了毫無保留之自認，故此，應按原控訴書的控訴事實視為既證，則經變更後的控訴事實及相關已證事實應予廢止〔見上訴狀主文 IV.〕。

17. 嫌犯在首次庭審〔2024 年 12 月 10 日〕中是完全承認控訴書的事實；續審〔2025 年 1 月 10 日〕時，由於控訴事實第四點及第八點已被變更，為穩妥起見，原審法院再次訊問嫌犯是否承認變更後的控訴事實，嫌犯再作出毫無保留的自認，該自認內容是針對變更後控訴書的全部事實。
18. 作為比較法之目的，在此援引科英布拉中級法院的司法見解：「嫌犯於庭審時毫無保留的自認不一定導致被歸罪之成立」。
19. 原控訴事實第四點與經變更後的控訴事實第四點〔亦即已證事實第 4 點〕的不同之處在於後者刪除了「因其沒有充份注意路面狀況並以適當車速行駛」，而此一被刪除部份是結論性事實，亦是涉及「嫌犯駕駛行為有沒有違反道路交通規則」的法律論述，故此，有關刪除是合理及合適〔尤其法律論述不應納入控訴事實/既證事實之中〕；已證事實第八點是主觀犯罪部份，亦屬結論性事實。
20. 嫌犯雖然承認事實〔包括「其沒有觀察到其右側前方行駛並已亮起左轉方向燈進入左車道 UM-44-XX 號電單車」〕，但是，如前所述，嫌犯的「沒有觀察」並沒有違反其道路上之義務，相反，駕駛電單車的被害人/上訴人才有「觀察」之道路義務〔由於其轉線〕，故此，嫌犯即使承認此部份之事實也不能構成過失傷人罪〔針對第二被害人，已證事實第四點第一段〕。
21. 同理，嫌犯承認了經變更後控訴事實第四點第二段，其「沒有剎停車輛且踏錯油門」之行為構成違反道路上之義務，那麼，

其承認便具有法律意義的自認之效果了，從而使法庭認定其觸犯了一項過失殺人罪。」

22. 至於上訴人於主文第 22 點所援引之波爾圖中級法院的司法見解，其適用前提在於「該承認之重要事實構成犯罪」，故此，法院在接受自認時等於全盤接受控訴事實而不能變更之。

23. 綜上，我們認定上訴人的此部份理由不成立。

綜上所述，本檢察院認為上訴人的理由不成立，應予以駁回。

嫌犯 D 對輔助人 C 的上訴作出了答覆，並提出下列理據(結論部分)：

關於上訴人澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 b)項所指的在說明理由方面明顯有錯誤之瑕疵

1. 被上訴人需要指出的是，上述判決根本沒有任何矛盾，更談不上不可相容性的矛盾，反而上述判決很清晰細緻地判定上訴人與被上訴人的過錯尤其是過錯的時間點和認定過錯原因，並以碰撞和碰撞後兩部分進行描述；
2. 發生碰撞的責任是“第一被害人為是次兩車相撞的唯一過錯方，第一被害人的傷勢完全是因第一被害人的過失行為而導致，嫌犯在上述事故中不存在過失”，即被上訴人在發生碰撞上沒有過失，那麼得出的未證事實為“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊”；
3. 發生碰撞後的責任是“嫌犯在兩車碰撞發生後因過度驚恐而踏錯油門，直接導致 MK-91-XX 號輕型汽車不但沒有被剎停反而繼續向前推行並碾過倒臥在地面的第一被害人身體，導致第一被害人傷重死亡”和“考慮到雖然嫌犯因踏錯油門而導致未能及

時剎停車輛，確實存有過失，但因事出突然而導致嫌犯在極度驚恐下犯錯，顯示嫌犯的過失程度較低，而且是次事故是因第一被害人(死者)首先違反交通規則而引致，第一被害人在事故中亦有相當過失”，即上述嫌犯在發生碰撞後是存有程度較低的過失，故得出的已證事實第 8 點的內容為“由於嫌犯未能調節車速，以致與 MU-44-XX 號電單車碰撞後將車停下或無法減慢車速，反而以勻速繼續向前行。雖然嫌犯並不希望發生有關結果，但其行為仍然導致第一被害人因被其所駕駛車輛輾過而傷重致死”；

4. 故此，已證事實第 8 點與未證事實“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊”或民事賠償請求第 17 條和 24 條之未證事實並沒有任何矛盾，更沒有出現上訴人所指稱的出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 b)項所指的在說明理由方面明顯有錯誤之瑕疵；

關於上訴人指稱被上訴的判決出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 c)項所規定的在審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵和澳門刑事訴訟法典第 400 條第 1 款所規定的錯誤理解法律而生之瑕疵

5. 上訴人自認為事故的主要原因為“被上訴人駕駛速度過快，以及正在進行無轉向燈的變道操作”和“電單車司機以適中且相對較慢的速度行駛，並開啟左轉信號燈則可以進行變道，是一個駕駛常規操作”，被上訴人不予認同且被上訴的判決已清楚在該方面明確表達觀點和依據；
6. 被上訴的判決指出“經分析，在兩車發生碰撞前，嫌犯所駕駛的輕型汽車和第一被害人所駕駛的重型電單車各自在自己的車道

上行駛且兩事的行駛速度均沒有超過相關道路的法定速度上限，假如重型電單車不轉換車道，是次或通事故便不會發生，事故發生的原因為重型電單車由右車道轉換左車道期間，沒有遵守謹慎駕駛義務，第一被害人在變換車道前，必須確保不會影響其他道路使用者的安全，在進行任何駕駛操作前，應通過側視鏡觀察周圍交通情況以確保安全，然而，第一被害人僅啟動了左轉方向燈示意，但其沒有注意左方輕型汽車的行車速度以及其電單車與汽車之間的距離。

根據《道路交通安全法》第 35 條第 1 款所定的行車規則，在一般情況下，駕駛員應讓左方來車先行，而且，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(據《道路交通安全法》第 34 條第 1 款)。另外，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(據《道路交通安全法》第 21 條第 2 款)。本案中，第一被害人明顯違反了上述交通法的規定，在轉線時不小心撞到輕型汽車。

根據《道路交通安全法》第 30 條第 1 款的規定，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。考慮到是第一被害人不小心違規駕駛而導致兩車相撞，本院認為不應視重型電單車在左車道的出現屬於“在正常情況下可預見的障礙物”，故嫌犯未能避開該重型電單車則不能歸責於嫌犯。”(加粗及底線為被上訴人所加)

7. 透過卷宗第 273 頁至 287 頁之交通意外之觀看錄影報告，可推

斷出被上訴人駕駛速度約 40km/h，只是駕駛速度比電單車快，但沒有超過相關道路的法定速度上限，且透過卷宗第 59 頁至 64 之觀看錄影筆錄，被上訴人發生交通意外之前整個駕駛過程均是沿著自身的左車道正常行駛，亦沒有任何超速情況；

8. 在審判聽證過程中，交通警員證人 XXX 結合卷宗資料和觀看錄影亦推斷被上訴人的駕駛速度在 45km/h，沒有超過相關道路的法定速度上限，亦沒有認為被上訴人要減速；【請翻閱庭審錄音光碟 2025-1-29 中 4P6CTA\$103520121\_join-Part 中 0:08:45 至 0:09:23 和 0:11:30 至 0:14:18】
9. 上訴人自認為的常規駕駛操作“電單車司機以適中且相對較慢的速度行駛，並開啟左轉信號燈則可以進行變道，是一個駕駛常規操作”，是一個極之錯誤的駕駛習慣，這也是澳門經常發生交通意外的其中一個主要原因；
10. 此外值得指出的是，在審判聽證過程中，兩名交通警員證人均表示有觀看交通意外的錄影光碟，均以斬釘截鐵的態度一致表示是次交通意外完全是因死者駕駛電單車(上訴人所乘坐)進行變道操作但不讓先而造成的；【請翻閱庭審錄音光碟 2024-12-13 中 4K6MQ{2103520121\_join-Part 中 2:52:40 至 2:55:24、3:01:55 至 3:02:46、3:13:22 至 3:14:40 和 3:26:20 至 3:28:25，以及庭審錄音光碟 2025-1-29 中 4P6CTA\$103520121\_join-Part 中 0:06:19 至 0:06:34、0:08:45 至 0:09:23 和 0:11:30 至 0:14:18】
11. 並且，兩名交通警員證人對不遵守上述該行車規則是“零容忍”，只要右車道進行變道操作至左車道的情況，只要右車道不能確保左車道無需變速或轉向的情況下通過而強行變道，發生交通意外必然是右車道的駕駛者承擔完全過錯，不讓違反上述

行車規則的駕駛者有任何僥倖的心態；【請翻閱庭審錄音光碟 2024-12-13 中 4K6MQ{2103520121 \_join-Part 中 2:52:40 至 2:55:24、3:01:55 至 3:02:46、3:13:22 至 3:14:40 和 3:26:20 至 3:28:25，以及庭審錄音光碟 2025-1-29 中 4P6CTA\$103520121 \_join-Part 中 0:06:19 至 0:06:34、0:08:45 至 0:09:23 和 0:11:30 至 0:14:18】

12. 一旦縱容違反上述行車規則的駕駛者或有關駕駛者僥倖心態得逞，往往會使駕駛歪理變成真理，從而更瘋狂地違反上述行車規則或者大肆向他人宣傳該駕駛歪理；
13. 而且，從已證事實可以知道，被上訴人當時是從氹仔運動場圓形地出發至金峰南岸，行車路線是會沿著左車道行駛至運動場道路口，再左轉轉入運動場道路口，那麼被上訴人無可能亦無需要進行變道操作，即無可能嘗試從左車道轉向右車道；
14. 而上訴人指稱被上訴人正在進行無轉向燈的變道操作，試圖從左車道轉向右車道，該言論根本是天馬行空；
15. 此外，上訴人指稱“卷宗第 321 頁的治安警察局調查報告及警方證人的證言，警方認為被告違反《道路交通法》第 30 條的規定，未適當調整車速”，但上述說法很明顯是斷章取義的；
16. 其實，卷宗第 320 頁背頁的治安警察局調查報告“是次交通意外為重型電單車 MU-44-XX 由右車道轉換左車道期間，沒有注意左方輕型汽車 MK-91-XX 行駛，雙方車輛都在沒有減速的情況下發生碰撞”，已明確寫明被上訴人在發生碰撞沒有責任；
17. 上述調查報告正正是交通警員證人 XXX 作成，該名證人在審判聽證過程中亦多次重申上述立場，尤其是是次交通意外完全是因死者駕駛電單車(上訴人所乘坐)進行變道操作但不讓先而造成的；

18. 而上訴人的傷勢僅僅是因為電單車司機的過失行為而導致的，被上訴人在上述事故中不存在過失；
19. 同時，上訴人還認為由第一被害人駕駛的電單車並非突然、毫無預兆地出現在被上訴人車輛前方，而該事實理應納入為已證事實；
20. 上述判決援引道路交通安全法第 35 條第 1 款、第 34 條和第 24 條第 2 款，第一被害人駕駛的電單車不應該出現在左車道，按照當時的情況，電單車轉入左車道不能確保被上訴人無需變速或轉向的情況下通過及極可能發生碰撞；
21. 身處左車道的被上訴人不可能預見電單車違反交通規則從右車道強硬變換車道至其車道，且被上訴人答辯狀的獲證明屬實的事實為“雖然當時被告 D 駕駛 MK-91-XX 收掣不及與重型電單車 MU-44-XX 發生碰撞，但已立即作出左轉閃避的動作，故才偏離車道撞上石壘和花圃，可見被上訴人已無法避開，且盡可能作出左轉閃避動作；
22. 故此，上述判決並沒有出現上訴人所指稱的出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 c)項所規定的在審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵和澳門刑事訴訟法典第 400 條第 1 款所規定的錯誤理解法律而生之瑕疵；
23. 因此，被上訴人被控的過失傷害身體完整性罪理應如被上訴的判決一定獲判處無罪，且駁回上訴人的民事賠償請求；
24. 最後，需要指出的是，卷宗第 938 頁之批示中可見“現時民事被請求人 E(澳門)股份有限公司同意向民事請求人 C 支付澳門幣 140,000 元，以抵充其提出的民事請求內的澳門幣 200,000 元的損害賠償”；

25. 更何況上訴人自身亦承認第一被害人駕駛的電單車存在過錯，但卻要求被上訴人不按過錯比例承擔且不扣減上述已收取的抵充其提出的民事請求內的澳門幣 200,000 元的損害賠償，是毫無道理及依據的。

請求

綜上所述，現向法院請求如下：

接納本答复及裁定上訴人上訴理由不成立。

民事請求人 A 及 B 對民事裁決不服，向本院提起上訴，並提出有關的上訴理由。<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> 其葡文結論內容如下：

1. Centram-se os presentes autos sob um acidente de viação ocorrido na Taipa, envolvendo o automóvel com a matrícula MK-91-XX, conduzido pelo arguido, e o motociclo com a matrícula MU-44-XX, conduzido pelo ofendido B, que perdeu a vida como causa directa do acidente.
2. Os ora Demandantes, enquanto herdeiros legítimos do malogrado Ofendido, deduziram nestes autos pedido de indemnização civil, pedindo a condenação solidária do Arguido, a seguradora do automóvel por este conduzido, E (Macau) Lda., bem como os seus empregadores aquando do acidente e sob ordem de quem ele conduzia, no pagamento de indemnização no montante global de MOP2,411,267.00.
3. Na primeira sessão do julgamento os Demandantes e a 2.<sup>a</sup> Demandada, chegaram a acordo para pagamento da indemnização legalmente devida por esta, ficando saldada a quantia correspondente à MOP1,500,000.00peticionada por todos os demandantes, e prosseguindo a instância civil apenas contra os restantes demandados.
4. Foi proferido Acórdão que condenou o Arguido pelo crime de homicídio por negligência de que vinha acusado, determinando-se, porém, 70% de culpa na produção dos danos ao Ofendido, pelo que tendo sido embora atribuída uma indemnização aos Demandantes no valor de MOP2,358,302.00, foi a mesma limitada ao valor de MOP707,490.60 por força desse grau de culpa, nos termos do estatuído no art.º 564.º do CCM.
5. O presente recurso tem por âmbito o segmento da sentença que atribuiu ao Ofendido 70% de culpa no acidente e que fixou a indemnização que efectivamente deve ser recebida pelos Demandantes em MOP707,490.60, por força dessa atribuição de culpa:
6. Face à matéria de facto provada, entendeu o Tribunal recorrido que o embate inicial entre os veículos ocorreu por culpa exclusiva do Ofendido, sem prejuízo de, seguidamente, a causa de morte ter provindo da negligência do Arguido ao ter acelerado o carro e atropelado o Ofendido após esse embate inicial, ao invés de imobilizar o automóvel, daí ter sido ele condenado pelo homicídio negligente.
7. Ressalvado o devido respeito, afigura-se que mal andou o Tribunal a quo ao julgar ter sido

- 
- o embate inicial entre os veículos causado exclusivamente por negligência do Ofendido.
8. Foi dado como provado que o Arguido não ajustou a velocidade e que devido a isso não conseguiu parar ou regular a velocidade, resultando no embate com o motociclo conduzido pelo Ofendido; e concomitantemente foi dado como não provado que ele não tenha regulado a velocidade de acordo com as condições da estrada e que não tenha prestado atenção a essas mesmas condições, o que se afigura tratar de uma contradição insanável da fundamentação, devendo ser ultrapassada com recurso à renovação da prova, que infra se requer, ou através do reenvio do processo para novo julgamento, nos termos do disposto nos artigos 415.º e 418.º do Código de Processo Penal.
  9. Afigura-se ter também incorrido o douto Tribunal a quo em erro notório na apreciação da prova com relação à real causa do acidente sub judice, na modalidade da violação das regras de experiência e legis artis, porquanto a conclusão de que o embate inicial entre os veículos envolvidos se deveu unicamente à condução negligente do Ofendido afigura-se estar contra aquilo que efectivamente se provou, mormente com recurso ao vídeo documentando o acidente que foi visionado e amplamente escrutinado em sede de audiência de julgamento.
  10. Afigura-se-nos patente que o acidente sub judice se deveu sobretudo ao excesso de velocidade empregue pelo Arguido aquando do embate entre os veículos, bem como à sua distração ao não ter conseguido visionar que o motociclo do Ofendido se preparava para virar à esquerda.
  11. Conforme resultou provado, o Ofendido conduzia a baixa velocidade e sinalizou com o pisca a intenção de virar à esquerda, num local onde era lícita essa operação, face às linhas tracejadas que separam as faixas de rodagem, a acção do Ofendido foi aquela que centenas de pessoas fazem diariamente em rotundas em Macau abrandamento da velocidade, sinalização da intenção de mudar de faixa de rodagem e finalmente concluir a mudança de faixa.
  12. Conforme resulta do facto provado 3, imediatamente antes do acidente o Arguido havia parado o automóvel na rotunda para buscar o seu patrão, 3.º demandado, e que após parar e o 3.º demandado entrar no automóvel, o Arguido acelerou para uma velocidade claramente desajustada às condições da estrada, conforme se pode facilmente visionar nos registos vídeo do acidente.
  13. Resulta do 1.º parágrafo do relatório final do CPSP, a fls. 321 dos autos, que o condutor do veículo com a matrícula MK-92-XX (i.e., o Arguido), violou aquando do acidente a regra estatuída no art. 30.º, n.º 1, da LTR, sendo que o próprio Arguido em audiência reconheceu que no momento do acidente não prestou atenção ao motociclo.
  14. Razões pelas quais deve ser reconhecido o erro notório na apreciação da prova, passando a constar como provados os art.ºs 17.º e 24.º do pedido de indemnização civil, com as devidas consequências legais, nomeadamente para alteração dos graus de culpa atribuídos ao Arguido e Ofendido no Acórdão recorrido; caso assim não se entenda, deve sanar-se o erro notório com recurso à renovação da prova, que infra se requer, ou através do reenvio do processo para novo julgamento.
  15. Incorreu o douto Acórdão recorrido em a violação de lei, mormente do artigo 564.º do Código Civil e artigos 30.º e 32.9, n.º 1, al. 5), e 34.º, n.º 2, da LTR.
  16. Afigura-se que o Tribunal a quo, desconsiderou o que dispõem normas relevantes da Lei do Trânsito Rodoviário, que mereciam ter sido trazidas à colação no julgamento do mérito da causa.
  17. Conforme resultou provado nos factos 4 a 8 da acusação, e que aliás decorre de forma clara do vídeo documentando o acidente, o Arguido conduziu a uma velocidade superior a 37Km/h e não teve o cuidado de ajustar a velocidade e/ou reparar que o Ofendido tinha

- 
- sinalizado que iria virar à esquerda.
18. Dos artigos 30.º, n.º 1, art. 32.º, n.º 1, al. 5) e 34.º, n.º 2, todos da Lei do Trânsito Rodoviário, resulta que, sem prejuízo do dever de cedência a que estava adstrito o Ofendido, o Arguido também tinha o dever de observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito, e devia ter regulado a sua velocidade, principalmente tendo em conta que circulada numa rotunda, que exige cuidados redobrados, tal como previsto no supracitado art.º 32.º, deveres esses que não observou.
  19. Sendo que a conduta do Ofendido, no momento em que se deu o acidente, corresponde a uma prática que se vê centenas de vezes diariamente em Macau, na qual o condutor que pretende virar à esquerda abranda a marcha e sinaliza a sua intenção de viragem.
  20. Em condições normais, caso o Arguido tivesse regulado a velocidade às condições da estrada, mormente tendo em conta que circulava numa rotunda, e se tivesse prestado atenção à circulação que advinha do seu lado direito, o acidente não teria ocorrido.
  21. Ao abrigo do art.º 564.º do Código Civil, a culpa na produção do embate devia ter sido repartida, no máximo, na proporção de 50/50 para cada uma das partes, e tendo em conta que a morte do Ofendido, conforme resultou provado e o próprio Arguido confessou em audiência, derivou do facto de que na sequência do embate inicial entre os veículos o Arguido, por ter entrado em pânico, acelerou o automóvel e atropelou o Ofendido, deve a culpa na produção dos danos ser repartida em medida de 90% para o Arguido e 10% para o Ofendido.
  22. Operada a alteração na proporção de culpas aqui peticionada, devem os restantes demandados (o Arguido e os seus patrões, F e G, respectivamente, 3.º e 4.º demandados, ao abrigo da responsabilidade do comitente, prevista no art.º 493.º, n.º 1, do Código Civil) ser condenados, solidariamente, a pagar aos Demandantes o valor de MOP622,471.8, em consonância com o resultado do seguinte cálculo MOP2,122,471.8 - MOP1,500,000.00 (este último correspondente ao valor já saldado pela seguradora automóvel).
  23. Em suma, incorreu o douto Acórdão recorrido em contradição insanável da fundamentação, erro notório na apreciação da prova e em violação dos artigos 564.º do Código Civil e artigos 30.º e 32.º, n.º 1, al. 5), e 34.º, n.º 2, da LTR, devendo ser alterado nos termos supra peticionados.

#### Renovação da prova

Face aos vícios assacados ao Acórdão recorrido relativos à contradição insanável da fundamentação e erro notório na apreciação da prova, pedem os Demandantes, como forma de evitar o reenvio do processo para novo julgamento, nos termos do art. 418.º do Código de Processo Penal, que seja, ao abrigo do art. 415.º, renovada a seguinte prova o visionamento do vídeo documentando o acidente sub judice, a que se alude nas fls. 275-285 dos autos.

TERMOS EM QUE, pelos fundamentos expostos e nos demais de Direito que Vossas Excelências doutamente suprirão, deve o presente recurso ser declarado procedente, por provado, e consequentemente revogado o douto Acórdão recorrido e substituído por outro no qual:

- (i) se reconheçam os vícios apontados ao julgamento da matéria de facto, com as devidas consequências legais; e, em qualquer caso,
- (ii) se altere a proporção de culpas na produção dos danos resultantes do acidente nos termos supra requeridos e se passe, consequentemente, a condenar os 1.º, 3.º e 4.º Demandados a pagarem solidariamente aos ora Recorrentes a quantia de MOP622,471.8 (seiscentas e vinte e duas mil e quatrocentas e setenta e uma patacas e oitenta avos), acrescida de juros de mora à taxa legal.

Mais pedindo que se proceda à renovação da prova supra requerida, abrigo do art. 415.º do Código de Processo Penal.

嫌犯 D 對 A 及 B 的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

關於上訴人澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 b)項所指的在說明理由方面明顯有錯誤之瑕疵

1. 被上訴人需要指出的是，已證事實第 8 點的內容僅為“由於嫌犯未能調節車速，以致與 MU-44-XX 號電單車碰撞後將車停下或無法減慢車速，反而以勻速繼續向前行。雖然嫌犯並不希望發生有關結果，但其行為仍然導致第一被害人因被其所駕駛車輛輾過而傷重致死”，“但其行為仍然導致第二被害人身體完整性受到侵害的結果”並非已證事實，上訴人出現明顯錯誤；
2. 另外需要指出的是，上述判決根本沒有任何矛盾，更談不上不可相容性的矛盾，反而上述判決很清晰細緻地判定上訴人與被上訴人的過錯尤其是過錯的時間點和認定過錯原因，並以碰撞和碰撞後兩部分進行描述；
3. 發生碰撞的責任是“第一被害人為是次兩車相撞的唯一過錯方，第二被害人的傷勢完全是因第一被害人的過失行為而導致，嫌犯在上述事故中不存在過失”，即被上訴人在發生碰撞上沒有過失，那麼得出的未證事實為“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊”；
4. 發生碰撞後的責任是“嫌犯在兩車碰撞發生後因過度驚恐而踏錯油門，直接導致 MK-91-XX 號輕型汽車不但沒有被剎停反而繼續向前推行並碾過倒臥在地面的第一被害人身體，導致第一被害人傷重死亡”和“考慮到雖然嫌犯因踏錯油門而導致未能及

---

Assim se fazendo a tão costumada, JUSTIÇA.

時剎停車輛，確實存有過失，但因事出突然而導致嫌犯在極度驚恐下犯錯，顯示嫌犯的過失程度較低，而且是次事故是因第一被害人(死者)首先違反交通規則而引致，第一被害人在事故中亦有相當過失”，即上述嫌犯在發生碰撞後是存有程度較低的過失，故得出的已證事實第 8 點的內容為“由於嫌犯未能調節車速，以致與 MU-44-XX 號電單車碰撞後將車停下或無法減慢車速，反而以勻速繼續向前行。雖然嫌犯並不希望發生有關結果，但其行為仍然導致第一被害人因被其所駕駛車輛輾過而傷重致死”；

5. 故此，已證事實第 8 點與未證事實“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊”或民事賠償請求第 17 條和 24 條之未證事實並沒有任何矛盾，更沒有出現上訴人所指稱的出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 b)項所指的在說明理由方面明顯有錯誤之瑕疵；

關於上訴人指稱被上訴的判決出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 c)項所規定的在審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵和澳門刑事訴訟法典第 400 條第 1 款所規定的錯誤理解法律而生之瑕疵

6. 上訴人自認為事故的主要原因為“被上訴人在碰撞時超速駕駛，以及其分心未註意到受害人駕駛的電單車正準備左轉”和“上訴人以低速行駛，並開啟左轉信號燈則可以進行變道，是一個駕駛常規操作”，被上訴人不予認同且被上訴的判決已清楚在該方面明確表達觀點和依據；
7. 被上訴的判決指出“經分析，在兩車發生碰撞前，嫌犯所駕駛的輕型汽車和第一被害人所駕駛的重型電單車各自在自己的車道

上行駛且兩車的行駛速度均沒有超過相關道路的法定速度上限，假如重型電單車不轉換車道，是次交通事故便不會發生，事故發生的原因為重型電單車由右車道轉換左車道期間，沒有遵守謹慎駕駛義務，第一被害人在變換車道前，必須確保不會影響其他道路使用者的安全，在進行任何駕駛操作前，應通過側視鏡觀察周圍交通情況以確保安全，然而，第一被害人僅啟動了左轉方向燈示意，但其沒有注意左方輕型汽車的行車速度以及其電單車與汽車之間的距離。

根據《道路交通安全法》第 35 條第 1 款所定的行車規則，在一般情況下，駕駛員應讓左方來車先行，而且，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**(據《道路交通安全法》第 34 條第 1 款)。另外，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(據《道路交通安全法》第 21 條第 2 款)。本案中，**第一被害人明顯違反了上述交通法的規定，在轉線時不小心撞到輕型汽車。**

根據《道路交通安全法》第 30 條第 1 款的規定，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。**考慮到是第一被害人不小心違規駕駛而導致兩車相撞，本院認為不應視重型電單車在左車道的出現屬於“在正常情況下可預見的障礙物”，故嫌犯未能避開該重型電單車則不能歸責於嫌犯。**”(加粗及底線為被上訴人所加)

8. 被上訴人並沒有上訴人所指的超速駕駛，只是沿著自身的左車

道正常行駛，而上訴人自認為的常規駕駛操作“以低速行駛，並開啟左轉信號燈則可以進行變道”，是一個極之錯誤的駕駛習慣，這也是澳門經常發生交通意外的其中一個主要原因；

9. 此外值得指出的是，在審判聽證過程中，兩名交通警員證人均表示有觀看交通意外的錄影光碟，均以斬釘截鐵的態度一致表示是次交通意外完全是因上訴人駕駛電單車進行變道操作但不讓先而造成的；【請翻閱庭審錄音光碟 2024-12-13 中 4K6MQ{2103520121 \_join-Part 中 2:52:40 至 2:55:24、3:01:55 至 3:02:46、3:13:22 至 3:14:40 和 3:26:20 至 3:28:25，以及庭審錄音光碟 2025-1-29 中 4P6CTA\$103520121\_join-Part 中 0:06:19 至 0:06:34、0:08:45 至 0:09:23 和 0:11:30 至 0:14:18】
10. 並且，兩名交通警員證人對不遵守上述該行車規則是“零容忍”，只要右車道進行變道操作至左車道的情況，只要右車道不能確保左車道無需變速或轉向的情況下通過而強行變道，發生交通意外必然是右車道的駕駛者承擔完全過錯，不讓違反上述行車規則的駕駛者有任何僥倖的心態；【請翻閱庭審錄音光碟 2024-12-13 中 4K6MQ{2103520121\_join-Part 中 2:52:40 至 2:55:24、3:01:55 至 3:02:46、3:13:22 至 3:14:40 和 3:26:20 至 3:28:25，以及庭審錄音光碟 2025-1-29 中 4P6CTA\$103520121 \_join-Part 中 0:06:19 至 0:06:34、0:08:45 至 0:09:23 和 0:11:30 至 0:14:18】
11. 一旦縱容違反上述行車規則的駕駛者或有關駕駛者僥倖心態得逞，往往會使駕駛歪理變成真理，從而更瘋狂地違反上述行車規則或者大肆向他人宣傳該駕駛歪理；
12. 此外，上訴人還援引卷宗第 321 頁的治安警察局調查報告第 1 段“輕型汽車 MK-91-XX 駕駛者：D 違反《道路交通法》第三十

- 條(一般原則第一款之規定”，但上述援引很明顯是斷章取義的；
13. 其實，卷宗第 320 頁背頁的治安警察局調查報告“是次交通意外為重型電單車 MU-44-XX 由右車道轉換左車道期間，沒有注意左方輕型汽車 MK-91-XX 行駛，雙方車輛都在沒有減速的情況下發生碰撞”，已明確寫明被上訴人在發生碰撞沒有責任；
  14. 上述調查報告正正是交通警員證人 XXX 作成，該名證人在審判聽證過程中亦多次重申上述立場，尤其是是次交通意外完全是因上訴人駕駛電單車進行變道操作但不讓先而造成的；
  15. 故此，上述判決並沒有出現上訴人所指稱的出現澳門刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 c)項所規定的在審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵和澳門刑事訴訟法典第 400 條第 1 款所規定的錯誤理解法律而生之瑕疵；
  16. 因此，上述判決認為“在過錯程度上第一被害人應佔百分之七十，而第一被告應佔百分之三十”是十分恰當的。

請求

綜上所述，現向法院請求如下：

接納本答复及裁定上訴人上訴理由不成立。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官作出檢閱及提交法律意見，認為上訴人 C 提出的上訴理由不成立，駁回上訴，維持原判。

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：

1. 事發時嫌犯工作於商業企業「H」(企業主為 I，見第 523 至 524 頁)，負責替有需要客人將汽車駕駛到指定地點。
2. 2023 年 3 月 22 日晚 10 時 20 分左右嫌犯接「H」公司領導 J 電話，要求其駕駛 MK-91-XX 號輕型汽車到氹仔運動場圓形地接載 J 後再駛往金峰南岸接載客人。
3. 當晚 11 時 31 分 35 秒嫌犯駕駛 MK-91-XX 號輕型汽車到達氹仔運動場圓形地並停靠在 45 號門牌對開路面接載到 J。(見卷宗第 1 冊第 275 頁的截圖，此處視為全文轉錄)

約 11 秒後 B (第一被害人)駕駛 MU-44-XX 號重型電單車搭載着 C (第二被害人)沿柯維納馬路方向由運動場圓形地右車道駛入該圓形地以前往奧林匹克大馬路方向。當 MU-44-XX 號電單車超越停靠在路邊的 MK-91-XX 號汽車後第一被害人啓動左轉方向燈示意將跨越路中虛綫以轉入奧林匹克大馬路方向。(見卷宗第 1 冊第 276 頁的截圖，此處視為全文轉錄)

與此同時，嫌犯重新啓動 MK-91-XX 號汽車並在 MU-44-XX 號電單車左後方的左車道內行駛。(見卷宗第 1 冊第 276 頁的截圖，此處視為全文轉錄)

4. 2 秒鐘後第一被害人將 MU-44-XX 號電單車向左移動以轉入運動場圓形地左車道再轉入奧林匹克大馬路往亞利雅架圓形地方向，此時嫌犯駕駛 MK-91-XX 號汽車沿圓形地左車道以較 MU-44-XX 號電單車行駛速度〔約為 34-37km/h〕為快的車速駛往運動場道方向(見卷宗第 1 冊第 277 頁的截圖，此處視為全文轉錄)

錄)，其沒有觀察到在其右側前方行駛並已亮起左轉方向燈進入左車道 MU-44-XX 號電單車，該 MU-44-XX 號電單車於轉線前及轉線時也沒有觀察到在左車道一直行駛的 MK-91-XX 號汽車，最終 MU-44-XX 號電單車左車身與 MK-91-XX 號汽車右前車頭相撞（見卷宗第 1 冊第 278 頁的截圖，此處視為全文轉錄）。

第一、第二被害人因兩車相撞而被“甩”離 MU-44-XX 號電單車，先跌落在 MK-91-XX 號汽車的右前車身及右前擋風玻璃上（第一被害人所戴頭盔此時也因被撞而飛脫），之後兩人再彈落在 MK-91-XX 號汽車右前方地面上。與此同時，嫌犯在碰撞發生後因過度驚恐而踏錯油門，直接導致 MK-91-XX 號輕型汽車不但沒有被剎停反而繼續向前推行並輾過倒卧在地面的第一被害人身體（見卷宗第 1 冊第 279、280、281 頁的截圖，此處視為全文轉錄）。

5. 第一被害人稍後被送至「仁伯爵綜合醫院」救治，但因傷重於翌日(23日)凌晨 0 時 36 分死亡（見卷宗第 1 冊第 262 頁的醫療報告，此處視為全文轉錄）。

經法醫解剖後確認第一被害人的直接死因是交通意外受到撞及後所導致的顱內損傷及胸腹損傷（參見卷宗第 264 至第 265 頁之屍體解剖報告，此處視為全文轉錄）。

6. 第二被害人在被送至「仁伯爵綜合醫院」急症室救治時被診斷為腦震盪，多處軟組織挫擦傷，需 6 個月時間康復（參見載於卷宗第 1 冊第 112、272 頁和第 2 冊第 348 頁之臨床法醫學意見書及鑑定書，此處視為全文轉錄）。
7. 意外發生時天晴，地面乾爽，交通稀疏，照明充足。
8. 由於嫌犯未能調節車速，以致與 MU-44-XX 號電單車碰撞後無法將車停下或無法減慢車速，反而以勻速繼續向前行。雖然嫌犯並

不希望發生有關結果，但其行為仍然導致第一被害人因被其所駕車輛輾過而傷重死亡。

9. 嫌犯清楚知道其行為是法律所禁止，會受到相應的制裁。

原告 C 的民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

10. Como consequência directa e imediata do incidente, o Demandante sofreu de concussão e de várias escoriações dos tecidos moles, necessitando, num diagnóstico inicial, de pelo menos 6 meses para recuperar (segundo os relatórios médicos e periciais a fls. 112 e 272 do Vol. 1, e 348 do Vol. 2 dos autos).
11. Nomeadamente, *deixando-se* cicatrizes e deformações permanentes (Doc. 1).
12. Como consequência do embate, o Demandante, não podendo andar normalmente, teve que comprar um dispositivo que lhe permitisse fazer deslocações curtas, no valor de **MOP330.00** (Doc. 2).
13. Como consequência dos danos corporais acima descritos, o Demandante despendeu **MOP8,409.00** a título de despesas médicas e hospitalares no Hospital Conde S. Januário (Doc. 3, e Doc. 3-A).
14. Bem como **MOP296.50 e MOP292.30**, para comprar medicamentos e suplementos durante a fase inicial após o acidente, no dia 24 de Março de 2023 (Doc. 4).
15. No dia 29 de Março de 2023, o Demandante teve que ir aos Serviços de Saúde para para uma consulta, em que despendeu **MOP42.00** (Doc. 5).
16. Conforme se mostra no atestado junto como Doc. 5, para além dos dias seguintes ao acidente, o Demandante teve que permanecer em casa

também durante os dias 29 de Março a 12 de Abril de 2023, sem poder trabalhar.

17. O Demandante teve que prosseguir com tratamentos no Hospital da MUST, despendendo MOP1,521.00, MOP430.00, MOP30.00 e MOP670.00 (Doc. 6).
18. Teve ainda que despende MOP260.00 na compra de mais medicamentos (Doc. 7).
19. Bem como um total de MOP10,800.00 na Policlínica Maya, onde recebeu tratamentos psiquiátricos (Doc. 8).
20. Com efeito, em virtude do incidente, o Demandante teve de se sujeitar a cuidados intensivos, e de ser hospitalizado na noite do acidente.
21. Tendo que usar cadeira de rodas durante o mês a seguir ao incidente por não poder andar, e um dispositivo para fazer deslocações curtas por mais um mês.
22. O Demandante passou o tempo que esteve no hospital com imensas dores de cabeça, confuso e angustiado.
23. E muito preocupado, sem saber quais as reais consequências do incidente.
24. Mas o maior sofrimento deu-se aquando do acidente, em que o Demandante teve que não só sofrer física e psicologicamente da colisão, como ainda teve que assistir ao cruel atropelamento mortal do seu amigo, o l.º Ofendido.
25. Pois, naquela noite, depois de jantarem e tomarem café perto da Barra, o Demandante disse ao l.º Ofendido que voltaria a casa sozinho de autocarro, porque aquele morava na Taipa e este perto das três

lanternas, e não fazia sentido ao 1.º Ofendido fazer todo esse percurso só para levar o Demandante a casa.

26. No entanto, o 1.º Ofendido ofereceu-se a transportá-lo, e só por causa disso é que ocorreu o trágico incidente.

27. Por essa razão, o Demandante sente-se muito triste e traumatizado, pelo incidente, pela causa do incidente, pelo decurso do incidente que teve que assistir, e pela perda de um amigo.

28. Após o incidente, o Demandante apenas consegue dormir com recurso a pílulas, especialmente durante os primeiros 6 meses, em que tinha insónias todos os dias.

29. Durante os primeiros 6 meses, em boa parte das tarefas, o Demandante mal conseguia tomar conta de si próprio.

30. Por isso, o Demandante teve que obter ajuda dos familiares (pai, mãe, duas irmãs e cunhado) no quotidiano durante os primeiros 6 meses em que esteve em casa, nunca deixando-o sozinho em casa.

原告 A 及 B 的民事損害賠償請求中獲證明屬實的事實如下：

31. O 3.º Demandado é patrão da empresa H, e sob ordens de quem o 1.º Demandado/Arguido estava a conduzir aquando do acidente (vide ponto 13 do relatório policial de fls. 314-322 dos autos).

32. O 4.º Demandado é empresário em nome individual, titular da empresa H, registada na Conservatória dos Registos Comercial e de Bens Móveis sob o n.º XXX, empresa essa para a qual o 1.º Demandado estava a prestar trabalho aquando do acidente e para a qual o automóvel causador do acidente se encontrava disponibilizado (conforme certidão do registo comercial que ora se junta como Doc. 5

e que aqui se dá por integralmente reproduzida para todos os efeitos legais).

33. O Arguido era funcionário da empresa “H” aquando do acidente, sendo responsável por conduzir o automóvel até ao local designado pelos clientes que precisavam de ser transportados.
34. A Vítima foi encaminhada ao Centro Hospitalar Conde de São Januário ("CHCSJ") para tratamento, mas faleceu às 00 horas e 36 minutos do dia seguinte (23) (vide relatório médico de fls. 262 dos autos, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
35. A empresa do 3.º Demandado é conhecida por procurar funcionários condutores conduzem rápido (vide publicações nas redes sociais da página da empresa que ora se juntam como Doc. 6 e Doc. 7 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidas).
36. A Vítima B tinha à data do acidente 21 anos de idade (cfr. Doc. 1).
37. A Vítima era estudante universitário, estando à data do acidente a frequentar o curso de licenciatura de artes em estudos japoneses na Universidade de Macau (vide Doc. 8 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
38. No âmbito desse curso recebeu o certificado de apreciação da associação de estudantes da Faculdade de Gestão de Negócios da Universidade de Macau (vide Doc. 9 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
39. Antes disso, a Vítima havia concluído o ensino primário na Escola Primária Luso-Chinesa da Flora (vide Doc. 10 e Doc. 11 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os

efeitos legais).

40. Sendo que o ensino secundário foi concluído na Escola Luso-Chinesa Técnico-Profissional, tendo recebido prémio pelo excelente desempenho (vide Doc. 12 e Doc. 13 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os efeitos legais).
41. Na Universidade de Macau recebeu também o certificado de admissão com honras (vide Doc. 14 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
42. Na escola secundária recebeu prémio por ter vencido um concurso de soletração (vide Doc. 15 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
43. Bem como outros prémios pelo bom desempenho académico (vide Doc. 16 e Doc. 17 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os efeitos legais).
44. Também obteve o certificado educacional em Gestão de Alojamento, Anos 1 e 2, atribuídos pelo *American Hotel & Lodging Educational Institute* (vide Doc. 18 e Doc. 19 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os efeitos legais).
45. A Vítima também participou na competição "*Macao Cultural Heritage Competition*", organizada pela Associação dos Embaixadores do Património de Macau (vide Doc. 20 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
46. A Vítima era, ademais, um amante de música (vide registos fotográficos que ora se juntam como Doc. 21).
47. Recebeu um certificado de apreciação da Universidade de Macau pelo

seu contributo para a Equipa de Banda *Cheong Kun Lun College*, no ano lectivo de 2020-2021 (cfr. Doc. 22 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).

48. Recebeu também uma bolsa de estudos da Associação de Macau de Compositores, Demandantes e Editores (cfr. Doc. 23 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais).
49. O acidente sub judice ocorreu sensivelmente às 23 horas e 32 minutos do dia 22 de março de 2023.
50. A Vítima sofreu lesões intracranianas e lesões torácicas e abdominais, melhor descritas a fls. 264-265 dos autos, cujo teor se dá aqui por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais.
51. Lesões essas que vieram a provocar a morte por volta das 00 horas e 36 minutos do dia seguinte, mais de uma hora depois.
52. A Vítima sofreu com dores intensas devido às lesões provocadas pelo acidente.
53. Os Demandantes despenderam quantias monetárias com o funeral do filho, despesas médicas relacionadas com o acidente, translação do corpo do filho para as Filipinas e arranjo do motociclo danificado.
54. Com velório, em Macau, e transladação do corpo para o país natal do Falecido (Filipinas) despenderam, na Casa Funerária Kiang Wu, o total de MOP\$111,220.00 (cento e onze mil e duzentas e vinte patacas), conforme documento que ora se junta como Doc. 24 que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais.
55. Nas Filipinas foi realizado o funeral de acordo com os costumes locais,

para o qual os Demandantes despenderam o total de PHP342,750.00 (trezentos e quarenta e dois mil e setecentos e cinquenta pesos filipinos), equivalente, ao câmbio actual, a MOP\$46,804.00 (quarenta e seis mil e oitocentas e quatro patacas) (conforme Doc. 25, Doc. 26, Doc. 27 e Doc. 28 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os efeitos legais).

56. Os Demandantes despenderam o valor de MOP\$2,565.00 (duas mil quinhentas e sessenta e cinco patacas) para o arranjo dos danos provocados no motociclo com a matrícula MU-44-XX, de marca Honda, modelo ADV 150 ABS A/T, por virtude do acidente (*vide Doc. 29 que ora se junta e que aqui se dá por integralmente reproduzido para todos os efeitos legais*).
57. Bem como o valor de MOP\$400.00 (*quatrocentas patacas*) para o reboque do motociclo (*cf. Doc. 29*).
58. Os Demandantes despenderam MOP\$278.00 (duzentas e setenta e oito patacas) em cuidados de saúde para a Vítima no CHCSJ (*conforme Doc. 30*).
59. Os Demandantes eram muito chegados ao filho, ora Vítima, sendo que viviam juntos na casa de morada de família.
60. Os Demandantes e a Vítima jantavam juntos diariamente.
61. A 1.ª Demandante vive com o filho desde que ele nasceu.
62. A Vítima e os Demandantes iam todos os domingos juntos à igreja de Santo António juntos.
63. A morte do filho fracturou irreparavelmente a toda a estrutura familiar dos Demandantes.

64. A 1.a Demandante quando soube da morte do filho ficou em choque total.
65. Até hoje chora compulsivamente sempre que lhe falam ou se se relembra da morte do filho.
66. A 1.a Demandante padece de insónias e profundo desgosto devido ao falecimento do filho.
67. A 1.a Demandante tem tido acompanhamento psicológico devido à morte do filho, no centro XX 家庭教育及輔導中心(cfr. Doc. 31, Doc. 32 e Doc. 33 que ora se juntam e que aqui se dão por integralmente reproduzidos para todos os efeitos legais).
68. A terapeuta nessa clínica referiu à 1.a Demandante que ela padece de depressão e de transtorno de estresse pós-traumático (PTSD) devido ao choque provocado pela morte do filho, sendo-lhe recomendado que prossiga com acompanhamento psicológico (conforme Doc. 34).
69. O 2.º Demandante era também muito chegado ao seu filho.
70. O 2.º Demandante sofreu de insónias e um profundo desgosto com a morte do filho.

被告 D 的民事答辯狀中獲證明屬實的事實如下：

71. 雖然當時被告 D 駕駛 MK-91-XX 收掣不及與重型電單車 MU-44-XX 發生碰撞，但已立即作出左轉閃避的動作，故才偏離車道撞上石壘和花圃。

同時，亦證明下列事實：

72. A **COMPANHIA DE SEGUROS DA E (MACAU),S.A.** aceita e reconhece que a responsabilidade civil pelos danos provocados pelo veículo ligeiro com a matrícula n.º **MK-91-XX**, de que é proprietário K,

conduzido aquando do acidente de viação *in casu* por **D**, Arguido nestes autos, se encontrava para si transferida nos precisos termos da apólice n.º **PTV23000047IC**, cuja cópia ora se junta a fls.599.

73. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
74. 嫌犯於庭審前向本案存入澳門幣 30,000 元作為賠償金(見第 875 頁)。
75. 嫌犯自願承認被指控的犯罪事實。
76. 嫌犯的個人及家庭狀況如下：
77. 嫌犯為兼職舞台搬運工，月入澳門幣 6,000 元至 7,000 元。
78. 需供養父母、妻子及三名未成年女兒。
79. 學歷為初中三年級。

未獲證明之事實：載於控訴書、刑事答辯狀、民事損害賠償請求及民事答辯狀內與已證事實不符之其他事實，尤其：

1. 嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速，導致第一被害人和第二被害人被其所駕車輛撞擊。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在審判聽證中就被指控的犯罪事實及其個人及家庭狀況作出了聲明，其自願承認被指控的犯罪事實及表示後悔，並承諾以後不會再犯。

證人 L(死者的鑑定人)在審判聽證中就第一被害人(死者)的傷勢及死亡作證，尤其稱第一被害人是因為頭部和胸腹的傷勢而於意外發生約一小時後死亡，其只能肯定死者於意外後處於昏迷狀態，但不能肯定其死亡前是否感到痛和是否感知到外部世界。

輔助人 C(第二被害人)在審判聽證中講述了意外的經過。

輔助人 A(死者的母親)在審判聽證中就其所知作證。

證人 J 在審判聽證中就其所知作出了聲明，尤其稱意外前嫌犯正駕車去接載客人，其認為嫌犯於兩車相撞後踏錯油門，因為兩車相撞後汽車的車速加快了。

證人 XXX 在審判聽證中就其所知作出了聲明，尤其稱其在駕駛的士轉彎後才發現涉案兩車相撞。

證人 XXX 及 XXX 在審判聽證中講述了案件調查的經過。

證人 XXX 及 XXX(死者的兩名朋友)、XXX (死者母親的朋友)及 XXX(死者的音樂老師)在審判聽證中就死者父母的民事損害賠償請求的內容作證。

證人 XXX、XXX 及 XXX(分別為原告 C 的妹妹、朋友及心理醫生)在審判聽證中就該原告的民事損害賠償請求的內容作證。

證人 XXX(嫌犯的妻子)在審判聽證中就嫌犯的生活狀況及人格特徵作出了聲明，尤其稱嫌犯為人孝順、負責及對是次意外感到內疚。

-

刑事部分：

針對過失殺人罪：

考慮到嫌犯自願承認被指控的犯罪事實，再配合卷宗內的錄像片段及警方的調查結果，本院認為現已具備充分的證據以印證控訴書內所載的相關犯罪事實。

針對過失傷害身體完整性罪：

根據警方的調查結果，尤其卷宗內的錄像片段，顯示是第一被害人駕駛的重型電單車沒有留意左車道是否有來車及對方是否讓道，便直接轉線駛入左車道而導致兩車發生碰撞，第二被害人因而被嫌犯的汽車撞到並

倒地受傷。

因此，本院認為現有的證據未能證實嫌犯沒有根據道路的特殊情況而調節車速，以致與第一被害人駕駛的重型電單車碰撞，導致第二被害人的身體受傷。

民事部分：

針對原告 A 及 B 的民事損害賠償請求：

根據兩名原告所提交的人證及書證，本院認為民事損害賠償請求內與死者的生活狀況、死者臨終前承受的痛苦、死者的醫療費用、喪葬費、移屍費、重型電單車的拖車費和維修費以及兩名原告的精神損害有關的大部分事實屬實。

針對原告 C 的民事損害賠償請求：

根據原告所提交的人證及書證，本院認為民事損害賠償請求內與醫療費用及精神損害有關的部分事實屬實。

然而，由於原告於 2023 年 10 月 30 日才入職 XX 有限公司，現欠缺人證和書證以證明其在傷病期間的工資損失。

最後，透過卷宗內的書證，本院亦認定了被告 D 的民事答辯狀內的部分事實。

在客觀綜合分析了嫌犯及第二被害人所作之聲明以及各證人的證言，並結合在審判聽證中審查的書證及扣押物證後，根據一般人的經驗作判斷，本合議庭認定了上述事實。”

### 三、法律方面

本上訴涉及刑事裁決的問題：

- 自認的效力
- 在說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 審查證據方面明顯有錯誤

本上訴涉及民事裁決的問題：

- 過錯比例
- 賠償金額

1. 上訴人 C(輔助人)認為，原審判決已註明嫌犯作出了毫無保留之自認，而且本案不存在《刑事訴訟法典》第 325 條第 3 款的情況，原審判決應當將控訴事實視為獲證，但原審判決沒有這樣做，繼而請求將控訴書的全部事實視為已證。

《刑事訴訟法典》第 325 條規定：

“一、如嫌犯聲明欲自認對其歸責之事實，主持審判之法官須詢問其是否基於自由意思及在不受任何脅迫下作出自認，以及是否擬作出完全及毫無保留之自認，否則無效。

二、完全及毫無保留之自認導致：

a)放棄就所歸責之事實之證據調查，以及該等事實因此被視作已獲證實；

b)立即轉作口頭陳述；如基於其他理由而不應判嫌犯無罪，則立即

確定可科處之制裁；及

c)司法費減半。

三、上款之規定不適用於下列情況：

a)有多名共同嫌犯，且非所有嫌犯均作出完全、毫無保留及不相矛盾之自認；

b)法院憑心證懷疑自認是否在自由狀態下作出，尤其是對嫌犯可否完全被歸責存有疑問，或法院憑心證懷疑所自認之事實之真實性；或

c)該犯罪可處以最高限度超逾三年之徒刑，即使可選科罰金。

四、在上款所指情況中出現完全或毫無保留之自認時，又或出現部分或有保留之自認時，由法院憑自由心證決定應否及在何等程度上就已自認之事實調查證據。”

經分析卷宗資料(特別是第 968 頁-970 頁所載之審判聽證紀錄)，本案嫌犯的確在審判聽證中，對被控訴之事實作出了完全及毫無保留的自認。

雖然嫌犯對被控訴之事實作出了完全及毫無保留的自認，但原審法庭仍對案中的某些證據作出了調查，並在此基礎上認定了第 8 條獲證實之事實。

可以看到，原審法院的做法符合上述第 325 條第 3 款 b)項之排除性規定。

因此，即便嫌犯自認，但原審法院認定了與控訴書不同或不完全一樣的事實，亦不能視為違反《刑事訴訟法典》第 325 條第 2 款 a)項規定。因為，本案正是該條文第 3 款 b)項規定的例外情況。

故此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

2. 上訴人 C(輔助人)認為，原審判決在認定第 8 條事實時，一方面認定“嫌犯未能調節車速”，另一方面又未能認定“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速”，並且本案證據已明顯能夠證明嫌犯在圓形地行車時沒有減慢車速。因此，原審法院的判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b) 項規定的在說明理由方面出現不可補救之矛盾之瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b) 項規定，上訴亦得以在說明理由方面出現不可補救之矛盾為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“理由說明中不可補救的矛盾之瑕疵，指事實部分的證據性理據中的矛盾，以及已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間的矛盾。矛盾必須是不可補正、不可克服的，也就是說，依靠被上訴的判決的整體內容和一般經驗法則不能克服。”

助理檢察長在意見書中有如下分析：

“經分析原審判決，本院認為，原審法院對控訴事實第 8 條的部份認定與未認定之事實並不存在矛盾。這是因為，結合其他獲證實之事實，原審認定的事實第 8 條中所述的“嫌犯未能調節車速”，是指嫌犯所駕之車輛在與被害人所駕之電單車碰撞後沒有適當控制車速(“踏錯油門”)，導致第一被害人因此被嫌犯所駕之車輛輾過而傷重死亡。而控訴書原本所述的“嫌犯未根據道路的特殊情況而調節車速”(未證實之事實)並未被原審法院認定，即嫌犯並非因未能調節車速而與被害人所駕之電單車碰撞。由此可

見，我們面對的是兩個時間順序不同的事件，此二者各有自身的因果關係，認定與不認定並不構成矛盾。”

在本案中，原審法院在說明理由部分已說明其形成心證的過程，並清楚、客觀及合理地說明了不採納上訴人的陳述的理由。其後，分析原審法院所認定的事實、未經法院認定的事實以及相關的判決及理由說明，原審法院在說明理由方面並未出現不可補救之矛盾。

因此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

3. 上訴人 C(輔助人)認為，本案證據可見嫌犯在圓形地時未能調節車速，以及第一被害人的電單車車輛早已完全進入左線，因此認為是源於嫌犯的行為與後者電單車車輛造成碰撞，且其行為構成重過失，繼而主張原審法院認定嫌犯無過錯的結論與客觀證據明顯不符，因此，原審法院判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵以及應改判嫌犯觸犯一項普通傷害身體完整性罪。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“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。”

具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了嫌犯在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件，尤其是播放了案發時的相關錄影片段等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對相關事實做出判斷。

雖然原審法院根據相關證據還原了事發時交通意外發生的過程，但在評價涉案駕駛者相關行為時對責任及過錯的分析卻存有不正確的認定。這並非認定事實或審查證據方面的瑕疵，而是對相關事實作法律定性方面的問題，本院得以更改。

首先，根據已證事實，被害人所駕駛電單車從圓形地右車道跨越路中虛線越過左邊車道以便轉入奧林匹克大馬路方向時沒有觀察到左車道的車輛，在轉線時違反了相關的規定，其行為是造成意外的原因之一。

然而，嫌犯駕駛其車輛在接載同事後重新啟動時，被害人的電單車已經越過嫌犯的車輛以不高的車速在圓形地內行駛，隨後，被害人更亮起左轉方向燈準備進入左車道。換句話說，嫌犯從圓形地 45 號門牌對開路面啟動車輛時，被害人所駕駛的電單車在嫌犯前方，亮起左轉方向燈準備轉線，在這一情況下，即使被害人違反了轉線的規定，但由於其已在嫌犯車輛的前方，且已亮轉向指示燈，嫌犯亦是有條件察覺被害人車輛以及其準備轉線的行徑，並非不可預見的障礙物。

另一方面，事發地點是三線行車的圓形地，且有多個出入口，車輛進出頻繁，在這一複雜的道路狀況下，嫌犯更應該調節其車速，以避開在正常情況下可預見的任何障礙物，而由於嫌犯過高的車速令其未能避開在其右前方，亮起轉向燈轉入其行車線的電單車及避免撞擊，其駕駛行為亦是造成是次兩車相撞的原因之一，存在過失的情況。

因此，嫌犯的行為觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款、第 94 條第 1 項之規定的過失傷害身體完整性罪。

由於改判嫌犯觸犯一項過失傷害身體完整性罪，需要重新量刑。

《刑法典》第 40 條規定：

“一、科處刑罰及保安處分旨在保護法益及使行為人重新納入社會。

二、在任何情況下，刑罰均不得超逾罪過之程度。

三、保安處分僅在其與事實之嚴重性及行為人之危險性相適應時，方得科處之。”

《刑法典》第 65 條規定：

“一、刑罰份量之確定須按照行為人之罪過及預防犯罪之要求，在法律所定之限度內為之。

二、在確定刑罰之份量時，法院須考慮所有對行為人有利或不利而不屬罪狀之情節，尤須考慮下列情節：

a)事實之不法程度、實行事實之方式、事實所造成之後果之嚴重性，以及行為人對被要求須負之義務之違反程度；

b)故意或過失之嚴重程度；

- c)在犯罪時所表露之情感及犯罪之目的或動機；
- d)行為人之個人狀況及經濟狀況；
- e)作出事實之前及之後之行為，尤其係為彌補犯罪之後果而作出之行為；
- f)在事實中顯示並無為保持合規範之行為作出準備，而欠缺該準備係應透過科處刑罰予以譴責者。

三、在判決中須明確指出量刑之依據。”

犯罪的預防分為一般預防和特別預防二種：前者是指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的積極作用，同時遏止其他人犯罪；後者則指對犯罪行為和犯罪人的恐嚇和懲戒，且旨在通過對犯罪行為人科處刑罰，尤其是通過刑罰的執行，使其吸收教訓，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。

《道路交通法》第 30 條規定：

“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。”

《道路交通法》第 32 條規定：

“一、儘管訂有最高車速限制，駕駛員接近下列地點時尤應減慢車速：

（一）車行道上標明供行人橫過的通道；

（二）以適當信號標明的學校、醫院、托兒所及類似場所；

（三）狹窄道路或路緣為建築物的道路；

（四）人群聚集處；

（五）彎角、十字形交叉路口、T 字形交叉路口、圓形地、駝峰路及其他能見度不足的地點；

（六）坡度大的下坡路段；

（七）以危險信號標明的地點。

二、違反上款規定者，如其他法律規定無訂定較重處罰，則科處罰款澳門幣 900 元。”

嫌犯所觸犯的一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款、第 94 條第 1 項之規定的過失傷害身體完整性罪，每項可被判處九個月至兩年徒刑或科九十日至二百四十日罰金。

對嫌犯有利的情節是其為初犯。

在本案中，考慮嫌犯之過錯，亦考慮到嫌犯的行為對社會治安和法律秩序所帶來的負面影響，以及上訴人的個人狀況及經濟狀況，因此，本合議庭裁定嫌犯觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款、第 94 條第 1 項之規定的過失傷害身體完整性罪，判處一年徒刑。

原審法院裁定嫌犯觸犯一項《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，判處一年九個月徒刑。

按照《刑法典》第 71 條規定，兩項以上犯罪實質競合者，數罪並罰，科處一單一刑罰；可科處的刑罰最低限度為各罪刑罰中最重者，而最高限度為各罪刑罰之總和；在量刑時一併考慮行為人所作之行為及其人格。

根據《刑法典》第 71 條規定，在刑幅為一年九個月至兩年九個月徒刑之間，考慮到嫌犯的人格及其所實施的事實，兩罪並罰，現合共判處嫌犯兩年徒刑之單一刑罰。

維持原審法院對嫌犯判處的徒刑暫緩三年執行及禁止駕駛為期一年的裁決，且嫌犯須於判決確定日起計的五日內將其駕駛執照交予治安警察局以便執行該禁止駕駛的決定。

4. 上訴人 A 及 B(民事請求人)提出原審法院判處第一被害人百分之七十過錯，而第一被告(嫌犯)百分之三十過錯的判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b)項規定的在說明理由方面出現不可補救之矛盾之瑕疵以及第 400 條第 2 款 c)項規定在審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，應該在兩車相撞過錯比例判處各人百分之五十，而結合被告踏錯油門而輾過第一被害人的情節，則第一被告(嫌犯)應負百分之九十的過錯責任。

雖然上訴人提出原審判決患有在說明理由方面出現不可補救之矛盾

及審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵，但上訴人所質疑的，是原審判決關於過錯比例的裁決，屬於法律事宜。

根據本裁判第 3 點所裁決，由於第一被告(嫌犯)未能根據道路的複雜情況而調節車速，使其可避開在正常情況下可預見的第一被害人所駕駛的電單車，存在過失的情況。

考慮到本案情況，是次不幸的意外確實是被害人沒有觀察到左車道的車輛，違反了轉線的規定而引致的。然而，嫌犯在可預見的障礙物的情況下，因未適當調節車速及煞車，而猛烈撞擊被害人的電單車。

上述事實中可以看到，嫌犯的不適當車速行為亦是造成是次兩車碰撞意外的原因之一，因此，嫌犯及被害人的過錯比例應分別為 40%及 60%較為適合。

另一方面，上述過錯比例再結合嫌犯在碰撞後踏錯油門而導致第一被害人被車輛輾過而傷重死亡的情況，第一被告(嫌犯)對造成被害人死亡應承擔 70%的過錯比例。

5. 在調整了過錯比例後，賠償金額亦需要作出修改。

根據原審判決已證事實，兩名上訴人 A 及 B (第一被害人父母，民事賠償請求人)的財產及非財產損害賠償金額為澳門幣 2,358,302.00 元，按照第一被告(嫌犯)應承擔 70%，即澳門幣 1,650,811.40 元，扣除 E(澳門)股份有限公司已承擔的澳門幣 1,300,000.00 元賠償，賠償金額為澳門幣 350,811.40 元。

按照卷宗第 933 頁至第 935 頁的協議，以及第 938 頁及背頁的確認裁

決，E(澳門)股份有限公司已解除和解協議以外的責任。因此，上述賠償由其餘民事被請求人D、J及I共同承擔。

關於上訴人C的非財產損害賠償方面，經綜合衡量已證事實中種種相關情節，尤其是上訴人因傷及治療所遭受的痛苦及不便，並由此而引起的不適，不安、焦慮及恐懼，根據《民法典》第489條第1款及第3款的規定，本院認為對受害人所遭受的精神損害賠償定為澳門幣250,000.00元較為適合。

另外，根據原審判決已證事實，上訴人C的財產損害賠償金額為澳門幣23,080.80元(根據已證事實第12點至第15點及第17點至第19點)，因此，上訴人C的財產及非財產損害賠償金額合共為澳門幣273,080.80元。

按照第一被告(嫌犯)應承擔40%的過錯，即賠償金額為澳門幣109,232.32元。然而，E(澳門)股份有限公司已向上訴人承擔了澳門幣200,000.00元賠償，足以抵銷上述上訴人在本案中可獲得的賠償額，本院維持原審開釋判決。

因此，三名上訴人的上述上訴理由部分成立。

#### 四、決定

綜上所述，合議庭裁定三名上訴人的上訴理由部分成立。

合議庭改判嫌犯D觸犯一項《刑法典》第142條第1款結合《道路交通安全法》第93條第1款、第94條第1項之規定的過失傷害身體完整性罪，判處一年徒刑。結合原審法院裁定嫌犯觸犯一項《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，判處一年九個月徒刑，兩罪並罰，現合共判處嫌犯兩年徒刑之單一刑罰；暫緩三年執行及禁止駕駛為期一年。

合議庭裁定兩名上訴人 A 及 B (第一被害人父母，民事賠償請求人) 的賠償金額為澳門幣 350,811.40 元，由其餘民事被請求人 D、J 及 I 共同承擔。

維持原審其餘裁決。

判處上訴人 C 繳付 3 個計算單位之司法費，以及三分之一上訴的訴訟負擔。

判處嫌犯 D 繳付 3 個計算單位之司法費，以及二分之一上訴的訴訟負擔。

著令通知。

2026 年 5 月 14 日

---

譚曉華 (裁判書製作人)

---

周艷平 (第一助審法官)

---

簡靜霞 (第二助審法官)