

編號：第 457/2020 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2021 年 11 月 25 日

主要法律問題：

- 危險駕駛罪與過失殺人罪之間的犯罪競合
- 刑罰的選擇
- 緩刑

摘 要

1. 上訴人因其明知自己處於睡眠不足的疲倦狀態下仍然駕駛車輛，並發生本案交通事故，最終造成被害人死亡，其危險駕駛的行為導致了使他人死亡的結果，而其行為亦延伸了令他人喪失生命這一因結果之加重的情況(《刑法典》第 273 條及第 281 條)，即是說，本案中，上訴人所觸犯的過失殺人是危險駕駛的延伸，加重危險駛道路上之車輛罪和過失殺人罪相互間存有因果關係，而兩罪之間屬於想像競合。

2. 考慮到本案的具體情況和澳門社會所面對的現實問題，本澳長期因交通事故而影響道路使用者的安全，這亦是一個長期困擾社會大眾的問題，因此，對上訴人所犯罪行進行特別預防及一般預防的迫切需要，本案對上訴人不應選擇罰金，而所科處的徒刑亦不應以罰金代替。

3. 經綜合考慮本案的具體情況，雖然嫌犯為初犯，而其犯罪行為是故意行為，而上訴人行為亦造成受害人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，

因此，僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇並未適當亦不充分實現刑罰的目的。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 457/2020 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2021 年 11 月 25 日

一、 案情敘述

於 2020 年 2 月 27 日，嫌犯 A 初級法院刑事法庭第 CR2-19-0375-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 279 條第 1 款 a) 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，被判處三年的徒刑。
- 以直接正犯、過失及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」，被判處兩年六個月的徒刑；作為附加刑，禁止嫌犯駕駛，為期 2 年。
- 兩罪並罰，合共被判處四年三個月實際徒刑的單一刑罰；維持禁止嫌犯駕駛為期 2 年的附加刑（實際執行徒刑的期間不計算在內）。

嫌犯不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 上訴人認為原審判決存有對犯罪競合之法律定性方面之錯誤及量刑方面明顯過重之瑕疵。
2. 上訴人在案件當中被指控觸犯加重危險駕駛道路上之車輛罪及過失殺人罪兩個犯罪。
3. 原審法庭於判決書第 18 頁指上述兩項犯罪—危險駕駛罪及過失殺人罪—屬兩種不同性質的犯罪，兩者所保障的法益不同，故應獨立論處。
4. 然而，在本案當中，上訴人所作出之駕駛行為同時造成道路上之危險或引致他人死亡的事實，案件的主軸應是上訴人駕駛車輛撞死了被害人，過失殺人就是危險駕駛的延伸，相互之間必然存在因果關係，犯罪基本上是可以以一罪涵蓋。
5. 根據中級法院第 10/2006 號合議庭裁判書指出：因為危險駕駛罪為一危險犯罪而殺人罪為一結果犯並且兩者所保護的法益又不同，所以危險駕駛罪及過失殺人罪之間可存在真實的競合。但如果結果是有人死亡的話（當然是因過失而引起），那麼便已包含了「危險駕駛導致他人死亡」的罪狀，因此兩個犯罪之間並無真正的競合。*(下劃線及斜體由上訴人加上)*
6. 正如上述，若原審法庭判定上訴人作出危險駕駛行為，而因為這危險的行為過失引致被害人死亡，便是「危險駕駛導致他人死亡」，危險駕駛及過失殺人之間就無真正的競合。
7. 又引述中級法院第 10/2006 號合議庭裁判書所指：死亡是危險駕駛導致死亡罪的必然後果，並不能同時在過失殺人罪的定性中受到評定，原因是死亡亦是這一犯罪中的必然後果。*(下劃線及斜體由上訴人加上)*
8. 同時，中級法院第 532/2011 號合議庭裁判書亦同樣指出：事實

上，嫌犯的行為表面上或者想像競合地觸犯了《刑法典》134條第2款及《道路交通法》第93條第2款配合第3款(一)項所規定及處罰的一項重過失殺人罪以及第279條配合281和273條的規定的加重處罰的一項危險駕駛道路上的車輛罪規定罪名。但這種競合是想像的，而非真正的競合，我們只要選擇其中抽象最嚴重的罪名作出處罰，即重過失殺人罪。因此，應該開釋原審法院所判處的第279條規定的危險駕駛道路上的車輛罪。(下劃線及斜體由上訴人加上)。

9. 綜上所述，上訴人因危險駕駛並引致被害人死亡的過失行為，應由重罪—過失殺人—罪予以涵蓋，以最嚴重的罪名作出處罰。
10. 故，就原審法院所作之裁判中上訴人被判處之一項《刑法典》第279條第1款a項結合同一法典第281條及第273條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，應予以開釋。
11. 最後，上訴人認為原審判決並未充份考慮對上訴人有利之一切情節，尤其未考慮《刑法典》第65條規定對可科處非剝奪自由的刑罰的犯罪仍然判處徒刑，屬量刑過重；
12. 即使法院認為必須判處徒刑，亦未充份考慮《刑法典》第40條刑罰的目的，因此針對上訴人所被判處之徒刑，應改訓較輕之徒刑，並在符合第48條的規定之情況下，予以暫緩執行。

請求

綜上所述，和依賴法官閣下的高見，應裁定本上訴理由成立，撤銷被上訴之裁判，繼而對上訴人被判處之：

- a、一項「加重危險駕駛道路上之車輛罪」及一項「過失殺人罪」以想像競合論處，故對「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，應予

以開釋；及

b、訂定較低之刑罰，並給予緩刑機會。

請求尊敬的中級法院法官閣下一如既往作出公正裁法！

檢察院對上訴作出了答覆，並提出有關理據。¹

¹其葡文結論內容如下：

1. Vem o arguido invocar, na sua motivação ora apresentada, que o acórdão recorrido padece de erro na qualificação jurídica, entende que existe apenas concurso aparente entre os crimes condenados e vem manifestar ainda a não concordância da medida concreta das penas que lhe foram aplicadas, entende que deve ser condenado, após a feitura de cúmulo jurídico, numa pena única de prisão não superior a 3 ano-s e suspensa a sua execução.
2. O arguido é condenado pela prática, em autoria material e na forma consumada, de um crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravada p. e p. pela al. a) do n.º 1 do artigo 279.º, conjugado com os artigos 281.º e 273.º, todos do Código Penal de Macau e de um crime de homicídio por negligência p. e p. pelo n.º 1 do artigo 134.º do Código Penal de Macau, conjugado com o n.º 1 do artigo 93.º da Lei do Trânsito Rodoviário.
3. Relativamente ao erro na qualificação jurídica invocado, entende o arguido que existe apenas concurso aparente entre o crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravada e o crime de homicídio por negligência ora condenados e não concurso real.
4. Sobre argumento esse, julgamos que o bem jurídico protegido pelo crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravada é a “segurança das comunicações” e o protegido pelo crime de homicídio por negligência é a “vida da pessoa”, os bens jurídicos postos em causa são distintos, consideramos assim que, neste caso, existe apenas concurso real entre esses dois crimes.
5. Por outro lado, considera o arguido que as penas de prisão que lhe foram aplicadas são pesadas, entende assim que o acórdão recorrido viola o disposto nos artigos 65.º e 40.º do Código Penal de Macau, requer assim que lhe seja aplicada uma pena única não superior a 3 anos de prisão e a subsequente concessão de suspensão da sua execução.
6. Tendo em conta os factos que se provou o arguido ter praticado, os mesmos consubstanciam um crime de condução perigosa de veículo rodoviário agravada previsto na al. a) do n.º 1 do artigo 279.º, conjugado com os artigos 281.º e 273.º, todos do Código Penal de Macau, o arguido é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa e a pena cominada é agravada de um terço nos seus limites mínimo e máximo. Mais ainda, consubstanciam os mesmos um crime de homicídio por negligência previsto no n.º 1 do artigo 134.º do Código Penal de Macau, conjugado com o n.º 1 do artigo 93.º da Lei do Trânsito Rodoviário, o arguido é punido com pena de prisão até 3 anos e a pena cominada é agravada, no seu limite mínimo, com um-terço da sua duração máxima.
7. Entendemos que as penas parcelares ora aplicadas ao arguido foram já ponderadas e analisadas pelo tribunal, atendendo especialmente sem antecedentes criminais, a listagem de transgressões rodoviárias, a profissão do arguido, as exigências de prevenção, tanto geral como especial, o grau de ilicitude do facto, o modo de execução deste, a intensidade do dolo, tal como consta do acórdão.
8. Não nos parecem que as penas parcelares e a pena única são manifestamente inadequadas,

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，認為上訴人提出的上訴理由部分成立。

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. 上訴人 A（下稱“上訴人”）為車牌編號為 MQ-94-XX 的計程車之司機，2019 年 1 月 17 日，當日上訴人的上班時間為晚上 6 時至翌日即 2019 年 1 月 18 日清晨 6 時。
2. 2019 年 1 月 17 日，上訴人在睡眠不足的情況下上班，且在 2019 年 1 月 18 日凌晨 2 時至 4 時的工作期間，上訴人曾在“摩卡娛樂場”飲用咖啡和消遣。
3. 至 2019 年 1 月 18 日清晨約 5 時 30 分，上訴人駕駛上述計程車在體育館大馬路永利皇宮接載了兩名乘客，隨後沿北安大馬路右車道進入友誼大橋以前往目的地關閘口岸。

assim não se discute mais sobre a suspensão ou não da sua execução por ser a pena única superior a 3 anos de prisão.

9. Nestes termos, entendemos que o acórdão recorrido não padece de erro na qualificação jurídica, não violou o disposto nos artigos 65.º e 40.º do Código Penal de Macau.

Nestes termos, e nos demais de direito devem V. Exas. Venerandos Juízes julgar o recurso improcedente, com que o arguido deve cumprir as penas impostas pelo tribunal recorrido.

Assim se fazendo a habitual justiça!

4. 上訴人駕駛上述計程車沿友誼大橋右車道行駛，方向由氹仔往澳門，其間，上訴人所駕駛之計程車先後三次在沒有發出任何訊號的情況下由友誼大橋右車道向左側中線靠攏，且上訴人更曾先後三次作出修正以使計程車可繼續維持在本身的右車道之範圍內行駛。
5. 在相約的時間，被害人 B（下稱“被害人”）駕駛車牌編號為 XXX 之輕型電單車沿友誼大橋左側之路緣行駛，方向由氹仔往澳門。
6. 當上訴人之計程車駛至接近友誼大橋編號為 706B27 的燈柱時，上訴人因睡眠不足而失去意識，導致所駕駛的計程車在沒有發出任何訊號的情況下切線駛入左車道繼而再撞向友誼大橋左側路緣之石壘，且因此使到石壘出現長 2.6 米之花痕，及後（約 5 時 42 分），上訴人所駕駛的計程車之車頭更撞及前方正沿路緣行駛、由被害人駕駛之輕型電單車的車尾。
7. 被害人因上述撞擊而被飛撞至上訴人所駕駛之計程車的引擎倉蓋之上，惟上訴人並沒有將車停下反而是繼續向前行駛，致使被害人從計程車引擎倉蓋滾倒在地後隨即被捲進該車之車底且被拖行。在被拖行期間，被害人所穿戴的手套亦先後脫落在左側路緣之地上，而其所駕駛的電單車則因撞擊力致使往右行車道繼續滑行。
8. 一會後當上訴人恢復意識，其才作出煞車操作，此時，上訴人所駕駛之計程車之車頭再次撞及上述電單車，使之撞向設置在橋樑中間近編號 182D24 的燈柱之分隔鐵欄，當該輛電單車倒下後上訴人才將計程車停下（參閱卷宗第 48 至 51 頁及第 234 至 259 頁的觀看錄影報告）。

9. 從上訴人所駕駛之計程車撞向石學至意外發生後之停車位置相距約 113.4 米，而在現場路面上遺留下被害人被拖行的痕跡長約 64.1 米（參見卷宗第 60 頁之交通意外描述圖）。
10. 意外發生後，被害人被困在計程車車底，消防員將被害人救出後隨即將其送往仁伯爵綜合醫院救治，同日清晨 6 時 17 分被害人被證實死亡。
11. 依據法醫之屍體解剖報告，被害人 B 之死因是由交通意外所造成，參閱卷宗第 272 及 273 頁的屍體解剖報告，為著適當的法律效力，有關內容在此視為全部轉錄。
12. 事故發生於夜間，當時街燈照明充足，天氣晴朗，地面乾爽，交通流量正常。
13. 根據交通事務局網頁資料，被害人所配戴的頭盔，商標 ZEUS，型號 609，為已核准的電單車頭盔型號，符合安全標準（參閱卷宗第 30 至 33 頁）。
14. 根據交通事務局所製作之失事車輛損毀專業鑑定報告，車牌編號為 XXX 之輕型電單車在事故後前輪凹、左前倒後鏡及車後燈組毀爛；左前擋、左前沙板、把手前膠殼、左右兩邊後車身、左邊後金屬腳踏、左邊裙腳及起動腳踏杆花損；左前制動把手及右前倒後鏡移位及花損；後車牌彎曲變形；聲響器及轉向指示燈操作正常；前後車輪胎紋規格正常；轉向及制動測試合格（參閱卷宗第 276 至 280 頁）。
15. 根據交通事務局所製作之失事車輛損毀專業鑑定報告，車牌編號為 MQ-94-XX 之計程車在事故後前引擎蓋凹及花損；前水箱面罩及前泵把面罩毀爛；前泵把及前車牌彎曲變形；左前輪胎及輪輞花損；聲響器及轉向指示燈號操作正常；前後車輪胎紋

規格正常；轉向及制動測試合格（參閱卷宗第 281 至 284 頁）。

16. 上訴人是在自由、自願及有意識之情況下，明知自己上班駕駛計程車前處於睡眠不足的疲倦狀態，從而在駕車工作期間出現打瞌睡和處於不完備的精神狀況，但其仍在不具備安全駕駛的條件下於公共道路上駕駛車輛，使車輛多次無故在本身行駛的右行車道向左側靠攏，其行為對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，且最終導致事故的發生，並造成被害人死亡。
17. 上訴人是在自由和有意識的情況下明知應具備安全駕駛條件的情況下才可駕駛車輛在公共道路上行駛，且應根據路面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，而在案發時，上訴人本應注意且能注意，但未注意到被害人所駕駛的電單車，沒有謹慎駕駛從而導致事故發生，造成被害人死亡。
18. 上訴人知悉其行為是澳門法律所禁止和處罰的。

民事請求部分（包括返還之訴）還查明：

19. 上述的交通事故，被害人的醫療費用為 60 澳門元。
20. 案中的交通事故對被害人在身體上及精神上的傷害。
21. 被害人於 1966 年 12 月 25 日出生。
22. 被害人在意外前行動及四肢正常。
23. 案發時，被害人與女兒（即第一民事請求人 C）同住，互相扶持。
24. 案發時，被害人與其父母（即第三及第四民事請求人 D 及 E）為一融洽家庭，即使被害人非與第三及第四民事請求人同住，但被害人仍會每月給予第三及第四民事請求人生活費。
25. 第三及第四民事請求人居於中國內地。

26. 被害人的死亡時間為 2019 年 1 月 18 日上午 06 時 19 分。
27. 被害人於意外前同時擔任兩份工作，分別於「XXX（澳門）有限公司」任職為高級營業代表和負責「XXX」氹仔區報紙派送的工作，基本月薪分別為 18,400 澳門元及 5,904 澳門元。
28. 被害人在生時同時供養第三及第四民事請求人，是他們的經濟支柱，被害人也在第一民事請求人在學期間給予其生活費。
29. 被害人與第一民事請求人的父親早年離異，第一民事請求人自幼跟隨被害人生活。
30. 案發前，第一民事請求人曾在台灣就讀大學，並於 2019 年 1 月畢業。
31. 第一民事請求人於 2009 年確診“2 型糖尿病”，需要服藥。
32. 被害人生前需要支付房貸。
33. 第三民事請求人於 1944 年 8 月 24 日出生，第四民事請求人於 1946 年 3 月 10 日出生。
34. 四名民事請求人因被害人的離世而感到傷心，情緒遭受負面影響。
35. 第一民事請求人生活上承受壓力，出現失眠的症狀，需要服用助眠藥物才可入睡。
36. 被害人的喪葬費合共為 146,817 澳門元，並由第一民事請求人支付。
37. 肇事之的士在案發當日在第二民事被請求人（亞洲保險有限公司）購買了民事責任保險，保單編號：XXX。
38. 於第 LB1-19-0133-LAE 號卷宗，中國太平保險（澳門）股份有限公司已在工作意外的範疇向第一民事請求人支付了 36.92 澳門元及 8,237.23 澳門元，分別作為被害人的醫療費及喪葬費用

的賠償，並向第三民事請求人支付了 172,981.84 澳門元及向第四民事請求人支付了 172,981.84 澳門元，作為因被害人死亡的賠償；同時，XXX 有限公司向第一民事請求人支付了 23.08 澳門元及 5,150.11 澳門元，分別作為被害人的醫療費及喪葬費用的賠償，並向第三民事請求人支付了 108,152.30 澳門元及向第四民事請求人支付了 108,152.30 澳門元，作為因被害人死亡的賠償。

39. 本案意外發生時，被害人正為 XXX 有限公司提供勞動服務，並為該公司負責當日的派送報紙工作。
40. 案發時，XXX 有限公司為被害人向中國太平保險（澳門）股份有限公司購買了工作意外保險，保單編號為 XXX。
41. 被害人案發時在 XXX 有限公司任職，負責派送報紙，工作時間通常為上午 5 時至 9 時。

此外，還查明：

42. 上訴人表示具有小學三年級的學歷，的士司機，每月收入為 5,000 至 8,000 澳門元，無須供養任何人。
43. 根據上訴人的最新刑事記錄顯示，上訴人屬於初犯。

未能證明的事實：

1. 上訴人自 2019 年 1 月 7 日休假後一直工作未有休假。
2. 被害人在案發前存在嚴重疾病。
3. 起訴批示、民事請求狀、民事答辯狀、返還賠償之請求狀中與上述已證事實不符的其他事實。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 危險駕駛罪與過失殺人罪之間的犯罪競合
- 刑罰的選擇
- 量刑
- 緩刑

1. 上訴人認為其觸犯的危險駕駛罪與過失殺人罪兩者之間存有吸收關係，而原審法院認為兩罪屬不同性質犯罪，所保障法益不同而獨立判處上訴人兩罪的裁決存有犯罪競合法律定性方面的錯誤。

《刑法典》第 279 條規定：

“一、在下列情況下，於公共道路或等同之道路上駕駛有或無發動機之車輛，因而對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險，或對屬巨額之他人財產造成危險者，處最高三年徒刑或科罰金：

a) 因在醉酒狀態下，或受酒精、麻醉品、精神科物質或具相類效力之產品影響，又或因身體或精神缺陷或過度疲勞，而不具備安全駕駛之條件；或

b) 明顯違反在道路上行駛之規則。

二、如因過失而造成上款所指之危險，行為人處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。

三、如因過失而作出第一款所指之行為，行為人處最高一年徒刑，或科最高一百二十日罰金。”

《刑法典》第 281 條規定：

“第二百七十三條及第二百七十四條之規定，相應適用於第二百七十

五條至第二百七十九條所指之罪。”

《刑法典》第 273 條規定：

“如因犯第二百六十四條、第二百六十五條或第二百六十七條至第二百七十一條所指之罪引致他人死亡，或身體完整性受嚴重傷害，則對行為人科處之刑罰，為對該情況可科處之刑罰，而其最低及最高限度均加重三分之一。”

《刑法典》第 134 條規定：

- “一、過失殺人者，處最高三年徒刑。
- 二、如屬重過失，行為人處最高五年徒刑。”

《道路交通法》第 93 條規定：

“一、對駕駛時實施的過失犯罪，科處一般法規定的刑罰，而其法定刑下限則改為原下限加上限的三分之一，但其他法律規定訂定較重處罰除外。

二、如屬重過失，則其法定刑下限改為原下限加上限的一半，但其他法律規定訂定較重處罰除外。

三、駕駛時出現下列任一情況，則屬重過失：

- (一) 醉酒駕駛或受酒精影響下駕駛；
- (二) 受麻醉品或精神科物質的影響下駕駛，只要其服食行為依法構成犯罪；
- (三) 輕型摩托車、重型摩托車或輕型汽車車速超過規定的最高車速限制 30km/h 或以上，又或重型汽車車速超過規定的最高車速限制 20km/h 或以上；

(四) 逆法定方向駕駛；

(五) 不遵守指揮交通的人員、指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務；

(六) 在強制亮燈行車的情況下不亮燈行車；

(七) 使用遠光燈而令人目眩。”

原審法院在判決中裁定如下：

“從嫌犯的駕駛行為所見，嫌犯基於睡眠不足，在駕車工作期間出現打瞌睡和處於不完備的精神狀況，但其仍在不具備安全駕駛的條件下於公共道路上駕駛車輛，使車輛多次無故在本身行駛的右行車道向左側靠攏，其行為對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，且最終導致事故的發生，並造成被害人死亡；因此，本院裁定嫌犯為是次交通意外的唯一過錯責任人，並應負上 100% 的過錯責任。

關於犯罪定性的問題，本院認為，危險駕駛罪屬於一種危險犯，它所規範的是一種駕駛的態度，當駕駛者以輕率的方式駕駛車輛，並引致《澳門刑法典》第 279 條第 1 款所指的危險時，有關的駕駛者便應受刑法所處罰；此外，當其這種輕率的駕駛結果引致他人死亡時，也就反映了駕駛者存在高度的危險駕駛態度，故應作加重處罰。

至於過失殺人罪，它是一種結果犯，該項犯罪的構成不取決於駕駛者是否存在《澳門刑法典》第 279 條第 1 款所指的輕率態度。

因此，危險駕駛罪與過失殺人罪屬兩種不同性質的犯罪，兩者所保障的法益不同，故應獨立論處。”

“嫌犯在自由、自願及有意識之情況下，明知自己上班駕駛計程車前處於睡眠不足的疲倦狀態，從而在駕車工作期間出現打瞌睡和處於不完備的精神狀況，但其仍在不具備安全駕駛的條件下於公共道路上駕駛車輛，

使車輛多次無故在本身行駛的右行車道向左側靠攏，其行為對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，且最終導致事故的發生，並造成被害人死亡；此外，嫌犯是在自由和有意識的情況下明知應具備安全駕駛條件的情況下才可駕駛車輛在公共道路上行駛，且應根據路面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，而在案發時，嫌犯本應注意且能注意，但未注意到被害人所駕駛的電單車，沒有謹慎駕駛從而導致事故發生，造成被害人死亡；嫌犯知悉其行為是澳門法律所禁止和處罰的。

因此，嫌犯是直接正犯，其既遂的行為，已觸犯了《澳門刑法典》第 279 條第 1 款 a 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的一項加重危險駕駛道路上之車輛罪，判處罪名成立。

此外，嫌犯是直接正犯，其過失及既遂的行為，還觸犯了《澳門刑法典》第 134 條第 1 款配合《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，判處罪名成立。”

現在我們來分析上述兩項罪行中是否如原審法院所裁定屬實質競合的關係。

事實上，正如原審法院所分析，《刑法典》第 279 條所規定的危險駕駛道路上之車輛罪屬於危險犯而《刑法典》第 134 條所規定的過失殺人罪屬於結果犯。

然而，上訴人因其明知自己處於睡眠不足的疲倦狀態下仍然駕駛車輛，並發生本案交通事故，最終造成被害人死亡，其危險駕駛的行為導致了使他人死亡的結果，而其行為亦延伸了令他人喪失生命這一因結果之加

重的情況(《刑法典》第 273 條及第 281 條)，即是說，本案中，上訴人所觸犯的過失殺人是危險駕駛的延伸，加重危險駛道路上之車輛罪和過失殺人罪相互間存有因果關係，而兩罪之間屬於想像競合。²

因此，原審法院判處上訴人觸犯的兩項罪名，一項《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項，結合第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，以及另一項《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」，兩罪之間存在吸收關係，而在此情況下必須選擇刑罰較重的罪名予以懲罰。

《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項，結合第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，可被判處一個月十日至四年徒刑，或科處十三日至四百八十日罰金。

《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」，可被判處一年一個月至三年徒刑。

經具體比較兩罪刑幅，雖然過失殺人罪下限較加重危險駕駛罪為高，但後者上限較前者高出一年，本院認為，應以加重危險駕駛道路上之車輛罪懲處上訴人。

故此，上訴人提出的上述上訴理由成立，應開釋上訴人被判處的一項《刑法典》第 134 條第 1 款配合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及

² 同樣裁決可參看中級法院 2019 年 10 月 24 日第 90/2018 號裁判書及 2019 年 12 月 5 日第 1023/2019 號裁判書。

處罰的「過失殺人罪」。

2. 上訴人提出其年齡即至 70 歲，如在獄中度過，恐對其身心健康有不利影響，而將來服刑後亦難以重新融入社會，亦難以為社會所接納。故此，為著重新納入社會，應予以考慮上訴人較有利的刑罰，尤其應考慮《刑法典》第 64 條的規定，對可選科刑的犯罪，應先科處非剝奪自由之刑罰。

《刑法典》第 64 條規定：“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。”

上訴人觸犯的一項《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，可被判處一個月十日至四年徒刑，或科處十三日至四百八十日罰金。

本案中，上訴人因其明知自己處於睡眠不足的疲倦狀態下仍然駕駛車輛，並發生本案交通事故，最終造成被害人死亡，可顯示上訴人駕駛行為中守法意識薄弱，因此特別預防的要求亦相應提高。

在刑罰選擇方面，原審法庭解釋：“根據嫌犯的犯罪記錄，雖然嫌犯屬於初犯，但考慮到是次意外導致被害人失去寶貴的生命；因此，本院認為採用非剝奪自由的刑罰，即罰金，並不足以達到處罰的目的，故此，應選擇剝奪自由的刑罰，即徒刑。”

考慮到本案的具體情況和澳門社會所面對的現實問題，本澳長期因

交通事故而影響道路使用者的安全，這亦是一個長期困擾社會大眾的問題，因此，對上訴人所犯罪行進行特別預防及一般預防的迫切需要，本案對上訴人不應選擇罰金，而所科處的徒刑亦不應以罰金代替。

因此，上訴人所提出的上述上訴理由不成立。

3. 上訴人亦提出原審法院在對上訴人所作之行為量刑時未充分考慮對上訴人有利之情節，而作出了量刑過重的裁判，違反了《刑法典》第 40 及第 65 條規定。

《刑法典》第 40 條及第 65 條規定量刑的標準。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。

上訴人觸犯的一項《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，可被判處一個月十日至四年徒刑，或科處十三日至四百八十日罰金。

根據刑事紀錄證明，上訴人為初犯。

上訴人是在自由、自願及有意識之情況下，明知自己上班駕駛計程車前處於睡眠不足的疲倦狀態，從而在駕車工作期間出現打瞌睡和處於不完備的精神狀況，但其仍在不具備安全駕駛的條件下於公共道路上駕駛車輛，使車輛多次無故在本身行駛的右行車道向左側靠攏，其行為對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，且最終導致事故的發生，並造成被害人死亡。

另一方面，需考慮對犯罪一般預防的要求。

上訴人所觸犯的是故意罪行，且造成他人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，所以，對於一般預防的要求也相應較高。

考慮到澳門社會的現實情況，同時也考慮立法者以刑罰處罰加重危險駕駛道路上之車輛行為所要保護的法益及由此而產生的預防和打擊同類罪行的要求，需要重建人們對被違反的法律規定及正常的法律秩序的信心和尊重。

原審法院裁定上訴人觸犯一項《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，判處三年的徒刑。量刑符合犯罪的一般及特別預防要求，並不存在過重的情況。

因此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

4. 上訴人亦提出了如有關減刑上訴理由成立，請求適用《刑法典》第 48 條規定，給予上訴人緩刑。

根據《刑法典》第 48 條之規定，經考慮行為人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節後，認定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，法院得將所科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。

換言之，法院若能認定不需通過刑罰的實質執行，已能使行為人吸收教訓，不再犯罪，重新納入社會，則可將對行為人所科處的徒刑暫緩執行。因此，是否將科處之徒刑暫緩執行，必須考慮緩刑是否能適當及充分地實現處罰之目的。

上訴人是在自由、自願及有意識之情況下，明知自己上班駕駛計程車前處於睡眠不足的疲倦狀態，從而在駕車工作期間出現打瞌睡和處於不完備的精神狀況，但其仍在不具備安全駕駛的條件下於公共道路上駕駛車輛，使車輛多次無故在本身行駛的右行車道向左側靠攏，其行為對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，且最終導致事故的發生，並造成被害人死亡。

另一方面，需考慮對犯罪一般預防的要求。

上訴人所觸犯的是故意罪行，最終造成他人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，所以，對於一般預防的要求也相應較高。

眾所周知，交通問題已成為澳門社會的一個大難題，而當中所涉及的駕駛違規行為及所產生的意外，更讓公眾關注。

同時，每年因交通事故所造成的人命傷亡，更是每年遞增，所以，作為對社會大眾起著一個引導作用的司法裁判，更應該從關切社會當下的現況及大眾所關注的問題這些方向考慮而作出決定。

考慮到澳門社會的現實情況，同時也考慮立法者以刑罰處罰危險駕

駛道路上之車輛罪行為所要保護的法益及由此而產生的預防和打擊同類罪行以及震懾其他駕駛者的要求，需要重建人們對被違反的法律規定及正常的法律秩序的信心和尊重。

經綜合考慮本案的具體情況，雖然嫌犯為初犯，而其犯罪行為是故意行為，而上訴人行為亦造成受害人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，因此，僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇並未適當亦不充分實現刑罰的目的。

故此，上訴人所提出的上述上訴理由也不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人 A 所提出的上訴理由部分成立，開釋上訴人被控訴的一項《刑法典》第 134 條第 1 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」。

維持原審其餘裁決，尤其是上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 279 條第 1 款 a) 項結合同一法典第 281 條及第 273 條所規定及處罰的「加重危險駕駛道路上之車輛罪」，被判處三年實際徒刑。

判處上訴人繳付 9 個計算單位之司法費，以及四分之三上訴的訴訟費用。

訂定上訴人辯護人辯護費為澳門幣 2,500 圓。

著令通知。

2021 年 11 月 25 日

譚曉華 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

蔡武彬 (第二助審法官)