

編號：第 94/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2022 年 5 月 12 日

主要法律問題：

- 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. 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。事實上，壞車燈和右方指揮燈號是明顯不同的指示信號。壞車燈號是左右兩邊黃燈同一時間以閃爍方式顯示，亮起壞車燈後僅是表明車輛出現故障，即使右向燈亦閃爍也不能認為駕駛者意欲右轉，沒有顯示車輛向左或右轉向功能。

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。

2. 具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了上訴人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，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析種種證據，並根據自由心證原則對上訴人實施了有關罪行的事實做出判斷。

3. 經分析兩名駕駛者的行為，本院認為，原審法院訂定駕駛重型電

單車編號 MP-XX-XX 的上訴人應承擔 40%的過錯責任。上述裁定沒有更改的空間。

由於上訴人的行為違反了謹慎駕駛義務導致發生是次交通事故，同時證實因上訴人的過失行為導致被害人受傷，且亦證實被害人因本次交通事故而遭受的可透過具體及充分證據證明的損失、損害及痛楚之間的確存在適當的因果關係。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 94/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2022 年 5 月 12 日

一、案情敘述

於 2020 年 12 月 10 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-20-0313-PCS 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 142 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，被判處一百五十日罰金，日罰額為澳門幣 100.00 元，即澳門幣壹萬伍仟元 (MOP\$15,000.00)，若不繳付上述罰金或不以工作代替，須服一百二十日徒刑。
- 禁止嫌犯駕駛為期三個月。
- 著令嫌犯於判決確定後十日內將駕駛執照送交治安警察局，否則將構成違令罪(《道路交通安全法》第 121 條第 7 款)；上述禁止駕駛的判決自判決確定日起立即生效，即使嫌犯未有將駕駛執照或同等效力文件送交治安警察局亦然。最後，告誡嫌犯，如違反上述禁令，在禁止駕駛期間駕駛，將以加重違令罪處罰，其駕駛執照亦將會被吊銷(《道路交通安全法》第 92 條第 1 款配合《刑

法典》第 312 條第 2 款)。

- 支付被害人 B 財產及非財產損害賠償澳門幣陸萬壹仟貳佰零伍圓貳角(MOP\$61,205.20)，另附加該賠償金額自判決作出翌日起計算的法定延遲利息直至完全支付為止(終審法院第 69/2010 號統一司法見解)。

嫌犯 A 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. A，題述卷宗之嫌犯，身份資料已載於卷宗，以下簡稱「上訴人」，於 2020 年 12 月 10 日被初級法院刑事法庭獨任庭判處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 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰之一項「過失傷害身體完整性罪」，上訴人不服並認為其沾有以下瑕疵：在說明理由方面出現不可補救之矛盾《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b)項)；審查證據方面明顯有錯誤《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項)；及民事部份—賠償及過錯比例的認定存有錯誤(違反《民法典》第 564 條第 1 款)。
2. 原審法院於判決書說明理由部分中的已獲證明的事實第 1 點中提到：

“2020 年 1 月 5 日凌晨約 1 時，嫌犯 A 駕駛電單車 MP-XX-XX 沿竹灣馬路，由於令司士古街向黑沙兵房路方向行駛。期間由於嫌犯懷疑上述重型電單車的剎車系統失靈，故將其所駕駛的電單車亮著壞車燈及緩慢行駛。”(參見判決書第 3 及 4 頁，橫線為我們所後加)
3. 同時，原審法院在理由說明部分中的已獲證明的事實第 4 點：“與

此同時，嫌犯在沒有打開右方指揮燈及…”；第 5 點：“…亦沒有打開右方指揮燈示意其準備駕車調頭至右方對向行車道…”及第 9 點：“…亦沒有預先以相應信號以便向其他道路使用者清楚示意…”中多次提到上訴人在交通意外發生時，沒有打開其車輛的右方指揮燈號。(參見判決第 4 頁，線為我們所後力。)

4. 於理由說明的事實判斷部分的第十三自然段中，原審法院在其得出心證的分析部分亦提到：“倘若其欲作右轉時理應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意以避免交通意外，**由於嫌犯亮起壞車燈而導致其無法向其他道路使用者作出相關提示…**”。(參見判決第 8 頁，粗體為我們所後加。)
5. 原審法院既認定上訴人在交通意外發生時亮起壞車燈，又認定其沒有打開其車輛的右方指揮燈號，而這種認定是不相容、矛盾及明顯違反一般經驗法則，因為當電單車亮起壞車燈(即危險警示閃光信號)時，其具體表現為車輛的左邊及右邊指揮燈會一同亮起。
6. 而原審法院作出既認定上訴人在交通意外發生時有亮起壞車燈，又認定其沒有打開右方的指揮燈，即同時認定了其電單車的右方的指揮燈既有打開又沒有打開，並以上訴人沒有「預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意」為由，得出上訴人沒有遵從謹慎駕駛義務並因而違反一項過失傷害身體完整性罪的心證，存有不可補救的矛盾，並以此作出了違反一般經驗法則的心證。(參見判決第 10 頁)
7. 這樣，原審裁判無可避免地沾上在說明理由方面出現不可補救之矛盾的瑕疵，因此，根據疑點利益歸被告原則(“in dubio pro réu”)，應廢止被上訴的裁判，開釋上訴人以直接正犯、故意及

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 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰之一項「過失傷害身體完整性罪」。

8. 除此之外，原審法院於判決說明理由部分的事實的判斷中第十三自然段提到：“已證事實顯示，嫌犯是在懷疑車輛剎車掣失靈時亮起壞車燈後緩慢靠右行駛，而其在看見對面有上落客貨區時欲將車輛向右調頭駛入該區域前，理應先查看路面狀況並在不危及交通安全或不阻礙交通的情況下作調頭操作，但嫌犯沒有遵守該義務，嫌犯指其曾查看對面沒有來車後才作出右轉調頭操作，但事實並非如此，如上所述**嫌犯是在亮起壞車燈情況下行駛，倘若其欲作右轉時理應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意以避免發生交通意外，由於嫌犯亮起壞車燈而導致其無法向其他道路使用者作出相關提示，此時，為遵從謹慎駕駛義務的嫌犯，理應先觀察其前後車輛行駛狀況，並在不影響其他道路使用者的前提下安全作出調頭操作。...**”(參見判決第 8 頁，粗體為我們所後加)
9. 原審法院亦於說明理由的定罪部分中提到：“根據已審理查明的事實，嫌犯 A 明知道在調頭時應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意或在無法作出提示情況下先觀察其前後車輛行駛狀況，並在不影響其他道路使用者的前提下安全作出調頭操作以避免發生意外，卻在案發時沒有遵從上述謹慎駕駛義務導致被害人 B 受傷(被害人亦因從右邊(對向車道)超車而須承擔相應民事責任)，為此，嫌犯的行為已符合有關罪狀的主觀及客觀構成要件。”(參見判決第 10 頁)
10. 原審法院在審查證據後，得出上訴人在右轉/調頭時沒有以預先

以相應信號向其他道路使用者作出相關提示及其右轉時沒有先觀察其前後車輛行駛狀況的結論，並以此認定上訴人違反謹慎駕駛義務致使被害人受傷，以上結論都沾有審查證據方面有明顯錯誤的瑕疵。

11. 首先，針對上訴人在右轉/調頭時沒有以預先以相應信號向其他道路使用者作出相關提示的結論，原審法院既已認定嫌犯是在亮起壞車燈情況下行駛，而亮起壞車燈表現為車輛左邊與右邊指揮燈一齊亮起，那麼，上訴人不可能沒有以預先以相應信號向其他道路使用者作出相關提示。
12. 而根據本案已證事實第 3 點、上訴人於庭審時所作的聲明、被害人及目擊證人的證言都顯示，在被害人打算從上訴人的右側超車時，上訴人是從車道中間緩慢向中間車道分隔虛線方向行駛，同時，上訴人已預先占用車行道右側，以及上訴人的電單車有亮起指示燈信號的情況下，任何一個後方駕駛者都可以接收到一個清晰的信息，就是上訴人即將進行右轉的操作。
13. 根據已證事實第 3 點：“…此時，被害人駕車向右橫越前述虛線進入對向行車道以便從右方超越嫌犯所駕的重型電單車。”，可清楚看到上訴人查看前後車輛狀況時，被害人並非處於上訴人的後方，而是在對向的車道逆向行駛準備超車。
14. 上訴人在查看前後車輛狀況時，已確定對向車道正常行駛方向沒有來車，再決定右轉的操作並沒有違反謹慎義務，因為被害人是處於一個本不應該出現來車的地方。
15. 正如卷宗第 48 頁及背頁的調查報告中偵查官在聽取有關人士的口供及經過分析後，認為本次交通事故的主因是重型電單車 MS-XX-XX 駕駛者(即被害人)超車不小心引致，亦即時上訴人是

沒有任何的過錯。

16. 因此，原審判決在審查證據後得出上訴人在右轉/調頭時沒有以預先以相應信號向其他道路使用者作出相關提示及上訴人其右轉時沒有先觀察其前後車輛行駛狀況的結論明顯沾有審查證據方面有明顯錯誤的瑕疵，應予廢止。
17. 上訴人也不認同原審判決所定之財產及非財產損害賠償金額及其所訂定的過錯責任比例，並認為其未有充份分析及考慮到被害人的過錯。
18. 首先，根據卷宗 48 頁及背頁的調查報告中偵查官在聽取有關人士的口供及經過分析後，認為本次交通事故的主因是重型電單車 MS-XX-XX 駕駛者(即被害人)超車不小心所引致。
19. 而且，根據本案已知的事實及如前所述，上訴人的車輛當時由車道左側緩慢地靠向右側，且已確認對向車道並未有車輛，如被害人採取安全及正確的方式超車，無論如何兩車亦不會發生碰撞，相反，其選擇跨越至對向行車線在上訴人的右方超車，以至釀成本次交通事故，明顯是違反《道路交通法》第 40 條第 1 款及第 39 條第 1 款的規定。
20. 因此，本次的意外是由於被害人採用錯誤的方向、在沒有預留足夠的距離以及跨越至對向車道進行超車的操作所引致，如其不進行錯誤的超車操作根本就不會發生本次交通事故，而上訴人在未有違反謹慎駕駛義務又或交通規定的情況下，其不應承擔任何過錯責任。
21. 即使尊敬的法官 閣下認為上訴人在本次交通事故中存有過錯，上訴人與被害人的過錯比例亦不應超過 10%及 90%。
22. 綜上所述，因原審法院對財產及非財產損害賠償及過錯比例的

認定存有錯誤，應廢止原審法院所定的上訴人及被害人承擔 40%與 60%的過錯責任的認定，並改判被害人應承擔全部的過錯責任，又或倘若上組法院認為上訴人在本次交通事故中存有過錯，上訴人與被害人的過錯比例亦不應超過 10%及 90%。

請求

結合以上所列舉的法律及事實理由，同時不妨礙尊敬的中級法院合議庭諸位法官閣下對法律理解的高見，懇請裁定本上訴得直，並作出如下公正裁判：

1. 因原審裁判無可避免地沾上在說明理由方面出現不可補救之矛盾的瑕疵，因此，根據疑點利益歸被告原則(“in dubio pro réu”)，應廢止被上訴的裁判，開釋上訴人以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰之一項「過失傷害身體完整性罪」，或
2. 因出現審查證據的明顯錯誤，應廢止被上訴的裁判，並開釋上訴人以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰之一項「過失傷害身體完整性罪」；或
3. 因原審判決對財產及非財產損害賠償及過錯比例的認定存有錯誤，應廢止原審法院所定的上訴人及被害人承擔 40%與 60%的過錯責任的認定，並改判上訴人無需承擔任何過錯責任；又或倘若上級法院認為上訴人在本次交通事故中存有過錯，上訴人與被害人的過錯比例亦不應超過 10%及 90%。

同時，請求命令將本案所有庭審錄音上呈予尊敬的中級法院，以便審理本上訴。

承上所述，及有賴尊敬的中級法院法官閣下對法律理解的高見，裁定本上訴得直，並一如既往地作出公正裁判！

檢察院對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人理據看似合乎邏輯，實質存有事實上的認知錯誤和常識錯誤。
2. 首先，上訴人所駕駛之電單車為經主管機關檢定可合法登記行走公共道路的機動車輛，這就確定了上訴人電單車所有設備包括訊號燈和按鍵合乎規格。
3. 我們知道，所有電單車的方向指揮燈按鍵和壞車燈按鍵都是獨立配置，按不同按鍵發出不同訊號，卻共用同一組燈，上訴人為領有駕駛照者，必然理解方向指揮燈和壞車燈的功能和區別。
4. 此外，眾所週知，方向指揮燈和壞車燈所顯示及釋出的訊號各自不同，尤其轉向操作訊號，是依據《道路交通法》第 23 條第 1 款規定。
5. 上訴人具有電單車駕駛執照超過 14 年(見卷宗第 21 頁)，富有一定駕駛經驗。案中上訴人車輛亮起壞車燈時，上訴人清晰意義是要向其他駕駛者發出其車輛正發生故障，該燈號是一個壞車訊息，而非轉向，更非往右方轉向訊號。
6. 為此，正如原審法院的已證事實所指「嫌犯在沒有打開右方指揮燈及在沒有留意後方同向行駛車輛的情況下便隨即直接駕車調頭至右方對向行車道」。
7. 我們認為上訴人所指的矛盾實為一種抱怨和蒙混車輛燈號功能，上訴人釋出的真正意義應該是為何車輛設計時，沒有將壞車燈和方向指揮燈獨立設置，讓駕駛者作出識別，這樣就非原

審法院在說明理由方面出現不可補救之矛盾。

8. 正如原審法院已證事實所指，基於嫌犯「沒有打開右方指揮燈示意其準備駕車調頭至右方對向車道，因而使其所駕重型電單車與被害人所駕的重型電單車迎頭相撞」。我們必須強調，案中上訴人是因故障而打開壞車燈，全無轉向意思，上訴人不過利用車輛的設計來指責原審法院存有矛盾而已。
9. 原審法院已證實為：「由於嫌犯懷疑上述重型電單車的剎車系統失靈，故嫌犯將其所駕駛電單車亮著壞車燈緩慢地行駛」。
10. 已證事實清楚指出嫌犯是因電單車故障而亮起壞車燈。
11. 電單車壞車燈與方向指示燈共用同一組燈號，壞車燈號是左右兩邊黃燈同一時間以閃爍方式顯示，那麼當壞車燈亮起排除方向燈的功能。
12. 公共道路使用以安全為首要，為此車輛故障顯示優先於轉向指示。此外，壞車燈亮起是左右燈齊亮，已沒有顯示車輛向左或向右轉向功能。
13. 上訴人意圖利用壞車燈已亮而說成向右轉向，是取巧埋沒當刻上訴人真實用意，此實在違背道路駕駛者已有知識而明知故意地提出的不正確理據。
14. 上訴人只是單純以其認為應予以認定的事實來質疑原審法院對事實的認定，以表達他對法院所認定的事實的不同意見，不過其是試圖通過提出瑕疵，質疑法院的自由心證，這顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的相關規定。
15. 為此，原審事法院不存在審查證據方面明顯錯誤，亦不存在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判，並無違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款和 c 項。

綜上所述，本院認為上訴人理據不成立，應予駁回。

尊敬的中級法院在分析一切理據後，請作出公正裁決

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不成立，駁回其上訴請求，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. 2020年1月5日凌晨約1時，上訴人A駕駛重型電單車MP-XX-XX沿竹灣馬路，由法令司士古街向黑沙兵房路方向行駛。期間由於上訴人懷疑上述重型電單車的剎車系統失靈，故將其所駕駛的電單車亮著壞車燈及緩慢行駛。
2. 同一時間，被害人B駕駛重型電單車MS-XX-XX在上述路段尾隨上訴人所駕駛的電單車且與上訴人駕車同方向行駛。
3. 當上訴人駕車駛近到上述馬路第936B05號燈柱對出的路段時，上訴人以緩慢速度將其駕駛的重型電單車駛近該馬路中間的行人分隔虛線。此時，被害人駕車向右橫越前述虛線進入對向行車道以便從右方超越上訴人所駕的重型電單車。
4. 與此同時，上訴人在沒有打開右方指揮燈及在沒有留意後方同向行駛車輛的情況下直接駕車調頭至右方對向行車道。
5. 由於上訴人在作出上述調頭操作時沒有充分留意路面情況，也

沒有與其他車輛保持足夠的安全距離，亦沒有打開右方指揮燈示意其準備駕車調頭至右方對向行車道，因而使其所駕的重型電單車與被害人所駕的重型電單車迎頭相撞，令到被害人車倒地而受傷。

6. 上述碰撞直接及必然地引致被害人上頷骨骨折；創傷性牙折斷；下頷、左手掌及右膝挫裂傷；左上門牙及雙上側門牙缺如，其傷勢估計需要2個月才能康復(卷宗第44頁的臨床法醫學鑑定書，有關內容在此視為完全轉錄)。
7. 當時天晴，路面乾爽，街燈光線充足，交通流量暢通。
8. 上訴人是在有意識的情況下作出上述行為。
9. 上訴人在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，尤其在作出調頭操作時沒有充分留意路面情況及沒有與其他車輛保持足夠的安全距離，亦沒有預先以相應信號以便向其他道路使用者清楚示意，導致其駕駛的重型電單車與他人的重型電單車相撞，使他人身體遭受傷害。
10. 上訴人明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然上訴人行為時不希望亦不接受交通意外或受傷結果的發生，但上訴人在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人受傷。
11. 上訴人清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。
另外還證明以下事實：
12. 被害人因違反《道路交通法》第40條第1款規定(超車操作)而被科處罰款，其已繳納有關罰款。
13. 上訴人與被害人的酒精呼氣測試結果分別為0.00克/升及0.101克/升。

14. 重型電單車編號 MP-XX-XX 持有人為上訴人。
15. 重型電單車編號 MS-XX-XX 持有人為被害人。
16. 發生碰撞後，被害人由救護車送往鏡湖醫院接受治療，經治療後需留院。
17. 是次碰撞導致重型電單車 MS-XX-XX 兩邊後視鏡、車頭上蓋、車頭右燈殼、右側(手膠、剎車手制、死氣喉及前叉)、左車身、右車身及前輪泥擋花損，維修費用為澳門幣 7,900.00 元。
18. 被害人因是次意外需住院 5 日接受治療(2020 年 1 月 5 日至 1 月 9 日)，並需支付醫療費澳門幣 7,567.00 元。
19. 經鏡湖醫院診斷被害人上頷骨骨折、創傷性牙折斷(3 顆牙齒脫落)、唇裂傷及多處皮膚破損(右膝蓋需縫針)，並建議休養至 2020 年 1 月 31 日，期間勿進行劇烈運動及大力咬合。
20. 被害人分別於 2020 年 1 月 5 日及 1 月 13 日在鏡湖醫院接受診治並支付合共澳門幣 12,546.00 元醫療費。
21. 被害人仍需接受 3 只牙齒的種植治療。
22. 上訴人具高一教育程度，每月收入澳門幣 21,000.00 元，需供養父親、妻子及一名 11 歲的兒子。

未獲證明之事實：

1. 被害人需接受 3 只牙齒的種植治療的費用為澳門幣 90,000.00 元。
2. 以及與上述已證事實不符的事實。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 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

1. 上訴人認為原審法院既認定上訴人在交通意外發生時亮起壞車燈，又認定其沒有打開其車輛的右方指揮燈號，而這種認定是不相容、矛盾及明顯違反一般經驗法則的。因此，原審判決患有《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。”

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。事實上，壞車燈和右方指揮燈號是明顯不同的指示信號。壞車燈號是左右兩邊黃燈同一時間以閃爍方式顯示，亮起壞車燈後僅是表明車輛出現故障，即使右向燈亦閃爍也不能認為駕駛者意欲右轉，沒有顯示車輛向左或右轉向功能。

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。

2. 上訴人又認為原審判決在審查證據後，不應得出上訴人在右轉/調頭時沒有預先以相應信號向其他道路使用者作出相關提示及其右轉時沒有先觀察其前後車輛行駛狀況的結論，並以此認定上訴人違反謹慎駕駛義務致使被害人受傷。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。

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。”

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“上訴人 A 出席審判聽證，其聲明於 2020 年 1 月 5 日約 1 時 00 分，駕駛重型電單車 MP-XX-XX 沿竹灣馬路靠中間行駛(方向由法令司士古街往黑沙兵房路)，行駛期間發覺其車前方制動系統失靈，便減慢車速及亮起

壞車燈緩慢向前行駛欲找一處安全位置停車，當駛至事故位置附近時，看到對向車道上設有上落客貨區欲駛進檢查，其指在察看對向車道沒來車後便將電單車駛至上述路段的虛線，並作出右轉操作至電單車跨越虛線及收油(當時電單車的一半車身已越過對向行車線)，在其緩慢起步時，突然一輛電單車 MS-XX-XX 從右後方駛至欲超越其車，該車車頭撞及其車頭手把位置，導致其及被害人均人車倒地，但其沒受傷，事故發生後由一名駛經現場的電單車駕駛者協助報警。其指是在起步一刻被撞的，事故時天氣良好，夜間亮著街燈，光線昏暗，路面乾爽，交通流量稀疏。其認為事故是對方右邊超車不小心引致，因其電單車是右車身的水箱爆裂，是被害人電單車的車頭撞及所致，故不會向對方作出賠償。

被害人 B 承認從右邊超車，但其認為雙方均須承擔部份責任，上訴人轉向時應留意後方車輛，其指於 2020 年 1 月 5 日約 01 時 00 分，獨自駕駛重型電單車 MS-XX-XX 沿竹灣馬路行駛(方向由法令司士古街往黑沙兵房路)，欲前往黑沙“遊車河”，當駛至事故地點前距離約 4、5 個電單車位時看見前方行駛中的一輛重型電單車編號 MP-XX-XX 亮起壞車燈在車道中間緩慢向中間車道分隔虛線方向行駛，其當時決定從該車輛的右邊爬頭越過，但已忘記上訴人駕駛的電單車是否已超越分隔虛線，當駛近上訴人駕駛的電單車時，上訴人突然將其車頭作 90 度右轉導致其閃避不及，其駕駛的電單車車頭與上訴人駕駛的電單車車頭近手把位置發生碰撞，碰撞後因失控導致其駕駛的電單車沖前及人車倒地，事故發生後其由救護車送往鏡湖醫院接受治療，經治療後留院至 2020 年 1 月 9 日出院。其指當時以 40、50 公里時速行駛，當日天氣良好，夜間亮著街燈，光線充足，路面乾爽，交通流量稀疏。

目擊證人 D 指發生交通意外當日，其駕駛電單車尾隨被害人約 2、3 個電單車距離沿竹灣馬路(方向由法令司士古街往黑沙兵房路)左邊車道行

駛，當駛近事故地點，看見上訴人駕駛亮著壞車燈的電單車 MP-XX-XX 在左邊車道近馬路中間行車分隔虛線緩慢向虛線靠攏行駛，在其後方的被害人欲從右邊爬頭超越上訴人，此時，上訴人突然 90 度向右作調頭操作，被害人駛至收掣不及與上訴人駕駛的電單車車頭發生碰撞，事故引致上訴人及被害人雙方都人車倒地，而被害人則飛起衝前倒地，滿口流血，其即時停車協助報警，並等候警員到場。其指不認識被害人也不認識上訴人，當時被害人的車速約每小時 50、60 公里。

證人警員 C(編號 XXXXXX)對案發經過作出了詳細的陳述，其負責前往現場處理是次交通事故及製作交通意外描述圖，其指卷宗第 12 頁交通意外描述圖內的碰撞點是上訴人提供的，其到現場前上訴人已將其駕駛的電單車移走。

卷宗第 48 頁及背頁的調查報告中偵查官指在聽取有關人士之口供及經過分析後認為交通事故的主因是重型電單車 MS-XX-XX 駕駛者 B(被害人)超車不小心引致。

載於卷宗第 12 頁的交通意外描述圖。

載於卷宗第 13 頁的交通意外現場資料登記表。

載於卷宗第 18 頁及第 22 頁的車輛檢查表。

載於卷宗第 27 頁事故現場數碼相片。

載於卷宗第 28 頁至第 32 頁涉案的兩部電單車損毀相片。

載於卷宗第 8 頁鏡湖醫院回覆治安警察局關於被害人因是次意外的檢查報告、第 44 頁的臨床法醫學鑑定書及第 43 頁鏡湖醫院的疾病證明。

本文中，雖然被害人違反《道路交通法》第 40 條第 1 款規定的如駕駛員未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，則不應超車的義務。然而本院透過已證事實認定在本次交通事故中上訴人同樣應承擔一定的責任，理由是上訴人在作出右轉調頭時也沒有

遵守《道路交通安全法》第 44 條第 1 款規定的在不危及交通安全或不阻礙交通的情況下方可調頭的義務。

已證事實顯示，上訴人是在懷疑車輛剎車掣失靈時亮起壞車燈後緩慢靠右行駛，而其在看見對面有上落客貨區時欲將車輛向右調頭駛入該區域前，理應先查看路面狀況並在不危及交通安全或不阻礙交通的情況下作調頭操作，但上訴人沒有遵守該義務，上訴人指其曾查看對面沒有來車後才作出右轉調頭操作，但事實並非如此，如上所述上訴人是在亮起壞車燈情況下行駛，倘若其欲作右轉時理應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意以避免發生交通意外，由於上訴人亮起壞車燈而導致其無法向其他道路使用者作出相關提示，此時，為遵從謹慎駕駛義務的上訴人，理應先觀察其前後車輛行駛狀況，並在不影響其他道路使用者的前提下安全作出調頭操作。但是上訴人在明知其後方有來車，並在無法向後方車輛作出右轉調頭提示的情況下突然將其車頭向右扭轉約 90 度作調頭操作，導致駛至該地點且正在作超車操作的被害人閃避不及而人車倒地受傷。

雖然上訴人指其所戴的頭盔隔音較好無法聽到其它車輛行駛聲音，然而已證事實顯示發生交通事故的時間為凌晨 1 時，當時除上訴人、被害人及現場目擊證人所駕駛的電單車外，沒有任何其它道路使用者，為此，本院認為上訴人指其無法聽到其後方有車輛行駛聲音的版本不可信而不予採納。

本院客觀及綜合分析了上訴人、被害人及各證人在審判聽證中分別所作出的聲明、結合在審判聽證中所審查的臨床法醫學鑑定書、車輛檢查表、書證，以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則的情況下形成心證，因而足以對上述事實作出認定。”

具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了上訴人在審判聽證中所

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上訴人實施了有關罪行的事實做出判斷。

雖然上訴人提出上訴人是從車道中間緩慢向中間車道分隔虛線方向行駛，這足以反映被害人決定超車時，上訴人已預先佔用車行道右側，以及上訴人的電單車有亮起指示燈信號的情況下，任何人應知曉上訴人即將進行右轉的操作。上訴人認為，原審法院審查證據後得出上訴人右轉/調頭時沒有以預先以相應信號向其他道路使用者作出相關提示及其右轉時沒有先觀察其前後車輛行駛狀況是為錯誤。

然而，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的上訴理據是針對原審法院對審查證據的決定，且須出自案卷所載資料，尤其是判決本身，而並非對相關證據作出重新分析審理。

正如檢察院司法官在答覆中所分析：

“原審法院已證實為：「由於嫌犯懷疑上述重型電單車的剎車系統失靈，故嫌犯將其所駕駛電單車亮著壞車燈緩慢地行駛」。

已證事實清楚指出嫌犯是因電單車故障而亮起壞車燈，電單車壞車燈與方向指示燈共用同一組燈號，壞車燈號是左右兩邊黃燈同一時間以閃爍方式顯示，那麼當壞車燈亮起就排除方向燈的功能。公共道路使用以安全為首要，為此車輛故障顯示優先於轉向指示。此外，壞車燈亮起是左右燈齊亮，已沒有顯示車輛向左或向右轉向功能。上訴人意圖利用壞車燈包含右燈已亮而說成向右轉向，是取巧埋沒當刻上訴人真實用意，此實在違背道路駕駛者已有知識而明知故意地提出的不正確理據。上訴人只是單純

以其認為應予以認定的事實來質疑原審法院對事實的認定，以表達他對法院所認定的事實的不同意見，不過其是試圖通過提出瑕疵，質疑法院的自由心證，這顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的相關規定。”

本合議庭同意上述分析，上訴人只亮壞車燈便直接駕車調頭至右方對向行車道的行為確實是違反了謹慎駕駛義務。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據可客觀、直接及合理地證明上訴人實施了有關罪行，而原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任何錯誤，更遑論明顯錯誤。

事實上，上訴人是在質疑原審法院對事實的認定，以表達他對合議庭所認定的事實的不同意見來試圖質疑法官的自由心證，這是法律所不允許的。

當然，不受質疑的自由心證必須是在以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據的基礎上所形成的心證。

但在本案中，原審法院在審查證據方面並未違背以上所提到的任何準則或經驗法則，因此，上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

3. 上訴人再提出原審判決對財產及非財產損害賠償及過錯比例的認定存有錯誤，應廢止原審法院所定的上訴人及被害人承擔 40%與 60%的過錯責任，並改判上訴人無需承擔任何過錯責任；又或即使上訴人在本次交

通事故中存有過錯，上訴人與被害人的過錯比例亦不應超過 10%及 90%。

關於交通意外過錯方面，原審判決所裁定已證明的事實如下：

1. “2020 年 1 月 5 日凌晨約 1 時，嫌犯 A 駕駛重型電單車 MP-XX-XX 沿竹灣馬路，由法令司士古街向黑沙兵房路方向行駛。期間由於嫌犯懷疑上述重型電單車的剎車系統失靈，故將其所駕駛的電單車亮著壞車燈及緩慢行駛。
2. 同一時間，被害人 B 駕駛重型電單車 MS-XX-XX 在上述路段尾隨嫌犯所駕駛的電單車且與上訴人駕車同方向行駛。
3. 當嫌犯駕車駛近到上述馬路第 936B05 號燈柱對出的路段時，嫌犯以緩慢速度將其駕駛的重型電單車駛近該馬路中間的行車分隔虛線。此時，被害人駕車向右橫越前述虛線進入對向行車道以便從右方超越上訴人所駕的重型電單車。
4. 與此同時，嫌犯在沒有打開右方指揮燈及在沒有留意後方同向行駛車輛的情況下直接駕車調頭至右方對向行車道。
5. 由於嫌犯在作出上述調頭操作時沒有充分留意路面情況，也沒有與其他車輛保持足夠的安全距離，亦沒有打開右方指揮燈示意其準備駕車調頭至右方對向行車道，因而使其所駕的重型電單車與被害人所駕的重型電單車迎頭相撞，令到被害人車倒地而受傷。”

從上述事實中可以總結出，在本交通事故中上訴人在作出轉右(對向車道)操作時在沒有先關掉壞車燈而啟動指揮燈情況下向右轉，最終導致被害人未能在安全及足夠空間停下而發生碰撞。

經分析兩名駕駛者的行為，本院認為，原審法院訂定駕駛重型電單車編號 MP-XX-XX 的上訴人應承擔 40% 的過錯責任。上述裁定沒有更改的空間。

由於上訴人的行為違反了謹慎駕駛義務導致發生是次交通事故，同時證實因上訴人的過失行為導致被害人受傷，且亦證實被害人因本次交通事故而遭受的可透過具體及充分證據證明的損失、損害及痛楚之間的確存在適當的因果關係。

故此，上訴人的上述上訴理由亦不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審判決。
判處上訴人繳付 9 個計算單位之司法費，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。

2022 年 5 月 12 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)