

編號：第 109/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

日期：2017 年 1 月 12 日

主要法律問題：緩刑

摘 要

經綜合考慮本案的具體情況，雖然嫌犯為初犯，而其中一項犯罪行為為過失行為，但是考慮到上訴人行為所造成受害人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，且其過失並非輕微，另外，嫌犯亦實施了另一項故意犯罪，因此，本院認為，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 109/2016 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

日期：2017 年 1 月 12 日

一、 案情敘述

嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-13-0204-PCC 號卷宗內被裁定觸犯：

- 一項《刑法典》第 134 條第 1 款、配合相同法典第 14 條 a) 項、《道路交通安全法》第 93 條第 1 款及 94 條第 1 款所規定及處罰的過失殺人罪，被判處二年六個月徒刑，禁止駕駛為期一年六個月。
- 一項《道路交通安全法》第 89 條、配合第 94 條第(二)項所規定和處罰的一項逃避責任罪，被判處六個月徒刑，禁止駕駛為期一年六個月。
- 上述兩罪競合，合共被判處二年九個月徒刑，緩期三年執行，並判處禁止駕駛合共三年之附加刑，附加刑不予緩刑。

檢察院不服，向本院提起上訴，並提出下列上訴理由（結論部分）：

1. 在被上訴的判決中，原審法庭判決“嫌犯被控告觸犯澳門《刑法典》第 134 條第 1 款、配合相同法典第 14 條 a 項、《道路交

通法》第 93 條第 1 款及 94 條第 1 款所規定及處罰的一項過失殺人罪，罪名成立，判處二年六個月徒刑，禁止駕駛為期一年六個月。嫌犯被控告觸犯澳門《道路交通法》第 89 條、配合第 94 條第(二)項所規定和處罰的一項逃避責任罪，罪名成立，判處六個月徒刑，禁止駕駛為期一年六個月。嫌犯上述兩罪競合，合共判處二年九個月徒刑，緩期三年執行，並判處禁止駕駛合共三年之附加刑，附加刑不予緩刑。”

2. 在考慮是否給予暫緩執行徒刑時，原審法庭闡述：“根據《刑法典》第 48 條之規定，考慮嫌犯之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節，特別是，嫌犯為初犯，嫌犯為過失犯罪，以考慮到嫌犯過失行為的嚴重程度僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇已適當及足以實現處罰之目的，因此，合議庭決定將科處之徒刑暫緩三年執行。”(載於判決書第 18 頁背頁及第 19 頁)
3. 對於原審法庭的觀點，予以尊重，但不能認同。
4. 案發地點在友誼大橋，在快速及有限空間的一條車道內嫌犯進行超車。
5. 一般的超車都會在虛線地方，駕車駛至相鄰車道再返回原車道，而不會在同一車道內勉強超車。但是，嫌犯卻如此作為，且其為的士司機，更清楚該行為的危險性及危害性。
6. 碰撞後，嫌犯卻第一時間將責任推向其他車輛的司機，誣蔑對方與電單車碰撞。
7. 被害人意外後躺臥地上，口鼻出血及呼吸困難。嫌犯清楚其行為導致被害人受傷倒地，卻只想著立即離開現場，對被害人的受傷，漠不關心，毫無歉疚。
8. 幸得兩名的士乘客挺身而出提供資料及出庭作證，肇事者的身

份方得以證明。

9. 嫌犯對被害人受傷漠不關心及逃避責任的態度，一直維持，即使在庭審時也選擇緘默。從來沒有顯示其對意外的發生有過反省，認識其行為的錯誤或對造成被害人死亡感歉疚。
10. 嫌犯在大橋上以較快的車速在狹窄的一條車道內作出超車行為，可預見後的嚴重性，至少會造成他人受傷，甚至死亡。一般汽車駕駛者均不會如此超車。由此顯示，嫌犯行為的惡性及其粗暴的駕駛方式。嫌犯不管他人死活的行事方式，近乎於或然故意。
11. 意外發生後，嫌犯的表現是對被害人受傷漠不關心。從來沒有顯示其對意外的發生有過反省、認識其行為的錯誤或對造成被害人死亡感歉疚。知錯能改，建基於認識自己行為的錯誤，自我反省，方能改正而不再犯錯。嫌犯從來沒有顯示出其知道錯誤，推想其知錯能改只是毫無根據的臆測。
12. 在本案，根據嫌犯所表現的人格、犯罪前後之行為及犯罪之情節，不可能獲得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的推論。因此，考慮到本案的具體情況，本案對嫌犯處以緩刑並不能適當及充分實現刑罰的目的，尤其不能滿足特別預防的需要。
13. 倘若上級法院持不同觀點，對嫌犯之社會生活有正面預期，仍須考慮一般預防犯罪之需要。
14. 現時澳門整體交通經常處於繁忙及擠塞狀況，駕駛者容易失卻耐性而過份進取。根據治安警察局在網上公佈的交通意外統計數字，因交通意外死亡的人數在 2012 年有 18 人，2013 年有 19 人，2014 年有 14 人，2015 年至 8 月有 9 人，情況使人惋惜。

漠視道路安全的駕駛行為，必須認真糾正絕不含糊，否則，會傳遞錯誤訊息，讓人以為最差也只不過是暫緩執行徒刑，即使是粗暴的駕駛行為造成他人死亡！

15. 嫌犯的行為對社會安寧造成負面影響，亦大大損害人們對法律制度的期盼，因此，其刑罰必須足夠反映事實的嚴重性，方能顯示法律對其行為的回應及修補由該不法行為所造成的損害，從而重建人們的信心並警惕可能的行為人打消仿效的念頭。基此，為著一般預防犯罪的需要，嫌犯仍然不符合給予暫緩執行徒刑的實質要件。
16. 基此，原審法庭在量刑方面給予嫌犯暫緩執行二年九個月之徒刑，是違反《刑法典》第 40 條及第 48 條之規定。對嫌犯所科處的徒刑應實際執行。

綜上所述，請求中級法院裁決本上訴理由成立，並廢止原審判決中的瑕疵部份，判決對嫌犯 A 所被科處的徒刑實際執行。

嫌犯對檢察院的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 檢察院在上訴狀內提出原審判決違反《刑法典》第 40 條及第 48 條之規定，認為對嫌犯所科處的 2 年 9 個月徒刑應實際執行；
2. 除給予應有的尊重外，嫌犯並不認同檢察院的上述觀點；
3. 檢察院在上訴狀結論部分提出：

“案發地點在友誼大橋，在快速及有限空間的一條車道內嫌犯進行超車。

一般的超車都會在虛線地方，駕車駛至相鄰車道再返回原車道，而不會在同一車道內勉強超車。但是，嫌犯卻如此作為，且其為的士司機，更清楚該行為的危險性及危害性。

碰撞後，嫌犯卻第一時間將責任推向其他車輛的司機，誣蔑對方與電單車碰撞。

被害人意外後躺臥地上，口鼻出血及呼吸困難。嫌犯清楚其行為導致被害人受傷倒地，卻只想著立即離開現場，對被害人的受傷，漠不關心，毫無歉疚。

幸得兩名的士乘客挺身而出提供資料及出庭作證，肇事者的身份方得以證明。

嫌犯對被害人受傷漠不關心及逃避責任的態度，一直維持，即使在庭審時也選擇緘默。從來沒有顯示其對意外的發生有過反省，認識其行為的錯誤或對造成被害人死亡成歉疚。

嫌犯在大橋上以較快的車速在狹窄的一條車道內作出超車行為，可預見後的嚴重性，至少會造成他人受傷，甚至死亡。一般汽車駕駛者均不會如此超車。由此顯示，嫌犯行為的惡性及其粗暴的駕駛方式。嫌犯不管他人死活的行事方式，近乎於或然故意。

意外發生後，嫌犯的表現是對被害人受傷漠不關心。從來沒有顯示其對意外的發生有過反省、認識其行為的錯誤或對造成被害人死亡感歉疚。知錯能改，建基於認識自己行為的錯誤，自我反省，方能改正而不再犯錯。嫌犯從來沒有顯示出其知道錯誤，推想其知錯能改只是毫無根據的臆測。

在本案，根據嫌犯所表現的人格、犯罪前後之行為及犯罪之情節，不可能獲得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的推論。因此，考慮到本案的具體情況，本案對嫌犯處以緩刑並不能適當及充分實現刑罰的目的，尤其不能滿足特別預防的需要。”

4. 首先，卷宗第 99 頁的圖片顯示意外發生地點有足夠的空間以便嫌犯所駕駛的的士超車；
5. 但因為被害人所駕駛之電單車的左邊有一輛行使中的貨車，從而令電單車失控，繼而導致意外發生；
6. 庭審中，不論是在庭上播放的錄影片段還是證人(包括嫌犯的乘客 B 及 C)，均不可清楚指出究竟是士撞到電單車還是因電單車失控而撞到的士；
7. 另外，檢察院提出：“而已證事實亦證明嫌犯的士是在碰撞位置前方二十米處方停下，以及交通警員即時目睹被害人連同電單車失控在路上打滾，由嫌犯刹車的距離及電單車在路上打滾可見，意外發生時的車速並不慢。”；
8. 但根據卷宗第 100 頁及 101 頁的圖片可清楚見到當時嫌犯所駕駛的的士所停的位置較貨車司機更為近案發地；
9. 在庭審時保持沉默是法律賦予所有嫌犯的權利，不會對嫌犯導致任何不利；不能因嫌犯行使沉默權而認定嫌犯“從來沒有顯示其對意外的發生有過反省，認識其行為的錯誤或對造成被害人死亡感歉疚”；
10. 另外，需強調的是，在意外發生後，嫌犯並沒有逃離現場，而僅在警員批准下離開；
11. 雖然嫌犯不認同原審法院所判處之一項逃避責任罪，但嫌犯並未對此提出上訴，而是接受判決，接受原審法院對其判處之刑罰；
12. 根據刑事記錄證明，嫌犯為初犯，一直保持良好的行為表現，有良好的自控能力；
13. 根據證人 D 及 E 在庭上所作的證言，嫌犯因是次交通意外而

長期感到內疚及沮喪，且在本案交通意外發生後從未再駕駛過的士或其他車輛；

14. 根據卷宗第 471 頁至第 480 頁的文件以及證人 D 及 E 的證言證實，嫌犯現身患癌症，已接受相關的手術，且須定期前往醫院接受治療；
15. 《刑法典》第 40 條第 1 款規定“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”。第 58/95/M 號法令亦有述：“(...)避免對一些並未對刑事法律所保護之價值構成嚴重影響且亦未對社會造成不能容忍之損害之行為，賦予其令人留下烙印之效果。”
16. 很明顯，刑罰之指導方針是盡量避免適用監禁刑，立法者已清楚明白短期監禁對行為人的負面影響。因為監禁刑並非最有效預防犯罪之手段，相反，可能受監獄惡習之影響，令嫌犯更難於重返社會。
17. 嫌犯現年已 67 歲，在服刑至原審法院合議庭所判處之二年九個月徒刑屆滿時，嫌犯亦將近 70 歲，可合理預期屆時嫌犯已難於重新納入社會，更甚者，嫌犯可能因癌症而病死在監獄內。
18. 綜上所述，可得出嫌犯未來行為良好合理預測；
19. 且在本案交通意外發生後，雖然嫌犯沒有被禁止駕駛，但嫌犯從未再駕駛過的士或其他車輛，因此可得出嫌犯不再犯罪的合理預測；
20. 因此，故對事實作講責並以監禁作為威嚇已是足夠。
21. 正如原審判決所述：“根據《刑法典》第 48 條之規定，考慮嫌犯之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節後，特別是，嫌犯為初犯，嫌犯為過失犯罪，以考慮到嫌犯過失行為的嚴重

程度，僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇已適當及足以實現處罰之目的，因此，合議庭決定將所科處之徒刑暫緩三年執行。”

22. 另外，從一般預防來說，嫌犯已被判處二年九個月徒刑，即使徒刑被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，並無削弱法律的權威和尊嚴。

23. 總結而言，嫌犯犯罪前後的行為反映出其具備《刑法典》第 48 條給予緩刑的主觀要件及客觀要件。在這個情況下，緩刑與譴責及預防犯罪的需要是沒有相違背的，因而應適用緩刑的機制。

24. 綜上所述，請求中級法院否決本上訴，維持原判。

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表就關於刑事上訴部分作出檢閱及提交法律意見，認為檢察院提出的上訴理由成立，應廢止原審法院把刑罰暫緩執行的決定，並命令立即執行刑罰。

本院接受各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. 2012 年 10 月 5 日上午 9 時 08 分，F(被害人，身份資料參見卷宗第 44 頁)駕駛編號為 MX-XX-XX 的重型電單車沿本澳友誼大橋右邊的車行道往氹仔方向行駛。與此同時，嫌犯 A 駕駛編號為 MY-YY-YY 之黑色“的士”並載著三名乘客(B 及其妻子 C 連同

一名女傭 G，前兩人身份資料分別參見卷宗第 79 及 118 頁)在上述友誼大橋並在被害人 F 的右後方往相同方向行駛(參見卷宗第 43 頁之描述圖)。

2. 當駛至燈柱編號 707B06 時，嫌犯 A 駕駛其“的士”從被害人 F 的右邊超車，過程中，嫌犯駕駛之“的士”(MY-YY-YY)的左側車身部份與被害人的重型電單車(MX-XX-XX)發生碰撞，引致被害人 F 連人帶車翻倒地上而受傷(參見卷宗第 65 頁之現場照片)，隨後，嫌犯將“的士”停在碰撞位置前方約二十米處及下車步行至撞車現場察看。
3. 上述兩車碰撞時，乘坐於嫌犯“的士”內的乘客 B 及 C 即時聽到該“的士”左邊車身傳來撞擊聲及感到“的士”因撞擊而震動，並看見重型電單車駕駛者人車倒地。
4. 上述兩車碰撞時，正在左邊車行道駕駛編號為 MZ-ZZ-ZZ 的重型貨車司機 H(身份資料參見卷宗第 2 或 41 頁)亦聽到一下撞擊響聲，當時 H 以為是其貨車上之貨物掉落橋面，但在右邊倒後鏡看到一輛重型電單車及駕駛者倒在地上，故立即停車並下車了解事件，當時見到電單車駕駛者鼻孔流血且失去知覺。
5. 上述兩車碰撞時，交通警員(編號 xxxxxxx)I 正在友誼大橋往澳門方向處理臨時放置之交通設備，當突然聽到對向行車線傳來碰撞巨響時，立即循響聲方向察看，並即時目睹被害人連同電單車(MX-XX-XX)失控在路上打滾，故立即上前接觸被害人，並發現被害人口角流血及已失去知覺。
6. 當時，警員(I)見到貨車司機(H)及“的士”司機(嫌犯 A)各自站在現場附近，於是向兩人揚聲詢問交通事故如何發生，嫌犯立即用右手指著貨車司機(H)並高聲表示是貨車與電單車發生碰撞引

致，於是警員 I 走向貨車司機 H 作出了解及要求出示駕駛文件，但貨車司機(H)當時表示其不知有否與電單車發生碰撞。

7. 其時，警員 I 發現被害人口鼻出血及呼吸困難，故馬上為其解開頭盔索帶，其間嫌犯走到警員 I 身旁詢問如無其他事情可否離去，由於警員 I 認為現場設有錄影監察系統及未發現嫌犯與事故有關，誤以為肇事者為貨車司機，且現場交通擠塞，故同意嫌犯離開。
8. 於是，嫌犯即時返回其黑色“的士”上並一言不發便繼續駕駛“的士”載著三名乘客(B 及其妻子 C 連同一名女傭 G)到目的地(北安碼頭出入境事務局)，當時乘客 B 及 C 皆誤以為“的士”司機(即嫌犯)已向現場警員如實交待事件。
9. 其後不久，應招趕抵現場的消防救護車將被害人送往仁伯爵綜合醫院救治。
10. 稍後，澳門交通警司處警員翻查友誼大橋上之監控記錄，發現於當日約 9 日 08 分，貨車 MZ-ZZ-ZZ 一直靠左線行駛，而電單車 MX-XX-XX 靠右線行駛，期間，一輛黑色“的士”從電單車右後方超車，當“黑的”經過電單車時，兩車非常接近，其時電單車便失控倒地。
11. 根據澳門交通警司處的電腦資料，符合重型貨車駕駛者 H 描述之黑色“的士”有六部，經警員篩查後聯絡嫌犯駕駛編號為 MY-YY-YY 之“的士”到澳門交通警司處調查。
12. 經警員檢查，“的士”(MY-YY-YY)左邊前車門中央上部、左邊前車門框與後車門框交接處(無載客情況下與地面高度距離為 1 米)有擦損及輕微凹陷，及貼上塑料海報廣告的左後邊車門把手下方(無載客情況下與地面高度距離為 0.9 米)的位置有新造成損

毀，該損壞的海報呈向後拉扯而成(面積為 2 厘米 X 1.5 厘米)。
經比對後，損壞位置高度與電單車把手高度(無載客情況下與地面高度距離為 1.1 米)比較接近。

13. 翌日，B 及 C 從報章得知上述事故中電單車駕駛者命危，肇事者不顧而去並籲目擊者報料，經兩人商議後，於上午 9 時 30 分到澳門交通警司處提供資料及說明有關交通事故的真實過程。
14. 2012 年 10 月 9 日，被害人因救治無效而於當日晚上 19 時 05 分死亡，其傷勢之直接檢查報告、死亡證明書及屍體解剖報告詳述於本卷宗第 50 頁、第 104 頁、第 105 頁及第 124 至 127 頁，在此為適當的法律效力被視為全部轉錄，作為本控訴書之組成部份。
15. 法醫總結意見認為，死者 F (F)是因受鈍性外力作用致嚴重顱腦損傷而死亡，綜合警方資料及屍解所見，符合一宗直接由交通事故所導致的死亡案件。
16. 經司法警察局刑事技術廳檢驗證實，提取自重型電單車 (MX-XX-XX)頭盔箱架右側之藍色痕跡有可能是來自輕型汽車 (MY-YY-YY)車身上之藍色廣告貼紙。
17. 上述交通事故發生時天氣晴朗，光線充足，路面無濕滑，交通暢順。
18. 嫌犯在自由、有意識的情況下實施上述行為。
19. 嫌犯沒有謹慎駕駛，且未注意其應注意之駕駛事項，尤其是在未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向行駛的車輛發生碰撞的危險時進行超車操作，違反了澳門《道路交通法》第 40 條第 1 款之規定。
20. 嫌犯明知不謹慎駕駛車輛及違反交通規則有可能發生交通事故

及造成人員傷亡之後果，雖然行為時並不希望或並不接受該事實或後果之發生，但嫌犯在行為時屬必須注意並能注意而不注意，以致造成此次交通事故的發生，並直接及必然地導致被害人死亡，故其主觀上明顯存在過失。

21. 嫌犯明知自己為此次交通事故之肇事者，但意圖以其可採用之法定方法以外之方法，逃避可能引致之民事責任或刑事責任。
22. 嫌犯知悉此乃本澳法律所禁止及處罰之行為。

另外證明下列事實：

23. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
24. 嫌犯聲稱無業，每月收取社保澳門幣 2,000 元，無家庭及經濟負擔，其學歷程度為中學三年級。

未獲證明之事實：控訴書中無其他事實尚待證明。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 緩刑

1. 檢察院認為原審法院在量刑方面給予嫌犯 A 暫緩執行二年九個月徒刑暫緩執行三年的判決，違反《刑法典》第 40 條及第 48 條的規定。

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。

經分析有關事實及情節，嫌犯不遵守有關交通規則，在駕駛的士之時，未注意其應注意之駕駛事項，尤其是在未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向行駛的車輛發生碰撞的危險時進行超車操作，嫌犯明知不謹慎駕駛車輛及違反交通規則有可能發生交通事故及造成人員傷亡之後果，雖然行為時並不希望或並不接受該事實或後果之發生，但嫌犯在行為時屬必須注意並能注意而不注意，以致造成此次交通事故的發生，並直接及必然地導致被害人死亡，故其主觀上明顯存在過失。

由於嫌犯在作出不謹慎的超車行為，並因此造成與受害人所駕駛的電單車失控倒地的情況下，仍然沒有表現出任何負責任的態度，甚至還把意外責任完全推卸，到意外發生時行駛在左邊車道的貨車司機。更甚者，在意外發生後更堂而皇之地離開現場，試圖擾亂交警員正確的執法及取證。

另一方面，需考慮對犯罪一般預防的要求。

嫌犯所觸犯的雖然是過失罪行，但是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違令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任和尊重。

經綜合考慮本案的具體情況，雖然嫌犯為初犯，而其中一項犯罪行為為過失行為，但是考慮到上訴人行為所造成受害人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，且其過失並非輕微，另外，嫌犯亦實施了另一項故意犯罪，因此，本院認為，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，檢察院所提出的上訴理由成立，改判原審法院對嫌犯所判處的二年九個月徒刑，需實際執行。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院的上訴理由成立，原審法院對嫌犯所判處的二年九個月徒刑，改判實際執行。

維持原審其餘裁決。

判處嫌犯繳付 3 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

2017 年 1 月 12 日

譚曉華 (裁判書製作人)

蔡武彬 (第一助審法官)

司徒民正 (第二助審法官)