

編號：第 946/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2025 年 9 月 18 日

主要法律問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 附加刑緩刑

摘 要

1. 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，審查了案中的文件以及播放現場監控等。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。

2. 其中一個極為強烈要執行附加刑的理由，就是上訴人已經在駕駛行為中觸犯法律，且在本次逃避責任事件中，上訴人意識到對被害人車輛的碰撞，且導致被害人受傷，仍未有以任何方式處理事件，便驅車離開現場，意圖規避其因交通意外而可能承擔的法律責任。從一般預防的角度來看，實施禁止駕駛的附加刑是有其必要的。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 946/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2025 年 9 月 18 日

一、案情敘述

於 2024 年 10 月 31 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-24-0289-PCS 號卷宗內被裁定以直接正犯及既遂方式分別觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 94 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，被判處四個月徒刑；暫緩執行，為期一年六個月。作為附加刑，禁止嫌犯駕駛，為期六個月。

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. 除了應給予之尊重外，上訴人並不認同，上訴人認為獨任庭在審查證據方面明顯有錯誤，並沒有全面分析案發時的相關證據。
2. 上訴人在庭上作出聲明，否認在知悉發生碰撞情況下離開現場，並稱當時不知道事故是由其駕駛的車輛造成才離開現場，且事後亦未能發現車輛存有任何新碰撞痕跡以及誤以為傷者是被現場協助的另一部電單車碰撞引致人車倒地，於是便返回車上及

駕車駛離現場，直至收到警員通知才知悉事故是由其車輛造成。

3. 對於主觀事實方面，是要透過客觀事實而作出判斷。
4. 上訴人認為，案中錄影光碟並不能以此斷定上訴人完全知悉與被害人電單車發生碰撞。
5. 根據案中錄影光碟(黑的 M-2X-X6 車廂監控)顯示，黑的駕駛者(即上訴人)曾透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，之後上訴人下車。(參見卷宗光碟中“M-2X-X6”文件夾的視頻檔“000000000000000000-230703-150000-160000-000002000000”中的 19:30 到 20:30)
6. 上訴人要指出的是，錄影光碟中鏡頭拍攝到發生意外後有一輛電單車停在倒地的電單車旁，此該事實亦更能證實上訴人誤以為事故與自己無關。(參見卷宗光碟中“2023-07-03-亞馬喇前地 1449-1549”文件夾的視頻檔“多處道路_(出街)(M121)亞馬喇前地向圓形地方向_20230703150948_20230703154440_”中的 15:19:30 到 15:20:30)
7. 上述視頻可以看到，上訴人曾透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車後，繼續向前靠邊行駛，並在距離碰撞點約 80 米位置停車及下車。
8. 上訴人有下車去了解相關交通意外。
9. 在上訴人下車了解期間，未有任何人要求上訴人留下現場。
10. 上訴人明確看到後方有一輛電單車人車倒地，同時看到有另一輛電單車亦停在該倒地的電單車旁邊，故其誤以為當時聽到的碰撞聲是由上述兩部電單車碰撞所造成。
11. 在察看現場環境及檢查車輛，沒發現黑的有新造成之損毀。

12. 當時見兩名駕駛電單車人仕在商討中，兩人亦沒有示意上訴人留在現場。
13. 上訴人回到車上亦跟的士上的乘客解釋，兩名駕駛電單車人互相碰撞。
14. 而上訴人為的士司機，亦知悉車上有錄影設備，不可能有逃避責任的意圖。
15. 證人治安警察局警員 B 在庭上作證時稱從黑的車廂監控曾透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，之後上訴人下車。
16. 在分析上述上訴人作出透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，之後上訴人下車了解意外情況到返回車上駕駛離去等一系列操作後，上訴人沒有顯示異常的行為，上訴人下車後看到兩名駕駛電單車人仕在商討中，故其誤以為當時聽到的碰撞聲是由上述兩部電單車碰撞所造成，再結合上訴人沒有被被害人或其他證人提示其導致交通意外的情況下，被上訴法院為此而認定上訴人意圖使自己免於承擔可能的刑事及民事責任的裁定則違反了一般的經驗法則。
17. 上訴人認為，上述事實並不能以此斷定上訴人清楚知道碰撞發生，且知悉碰撞後極有可能導致他人財產損失，仍故意立即駕車逃離現場，意圖使自己免於承擔可能的刑事及民事責任。
18. 上訴人並不是在自由、自願及有意識的情況下，明知自己撞及其他車輛，仍逃離交通意外現場以達到逃避其可能承擔的法律責任的目的。
19. 根據上述相關事實，上訴人認為均能排除逃避責任罪的主觀故意的意圖。
20. 因此，被上訴法院在認定上訴人觸犯相關罪行時患有審查證據

方面明顯有錯誤的瑕疵。

21. 上訴人的行為未符合《道路交通法》第 89 條規定的逃避責任罪罪狀的主觀要素，應開釋嫌犯被控之罪名。

C. 在選擇量刑時違反法律或錯誤適用《刑法典》第 324 條第 1 款及第 3 款及第 328 條 a)項之規定，量刑明顯過重。

22. 倘若上訴法院不認同上述見解，為著謹慎辯護起見，上訴人認為被上訴判決的判處上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項《道路交通法》第 89 條及第 94 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，判處四個月徒刑，緩刑執行一年六個月；對嫌犯科處禁止駕駛附加刑，為期六個月實際徒刑屬量刑過重，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款，違反《刑法典》第 40 條、第 65、66 條及《道路交通法》第 89 條及第 94 條(二)項的規定。
23. 經過庭審查明了上訴人的個人及家庭狀況，上訴人現職為的士司機，每月收入約 13,000 澳門元。(參見文件一)
24. 違例列表記載上訴人於 2024 年 4 月 5 日再次因涉嫌逃避責任罪而被移送檢察院偵查。
25. 事實上，上述偵查案件已歸檔。(參見文件二)
26. 上訴人為的士司機，其生計很大程度上也取決於其有關工作，上訴人一直以駕駛的士為生，藉此養活自己及供養妻子。
27. 上訴人未有其他收入來，倘若實際對上訴人施行禁止駕駛的刑罰，上訴人將會失去這一長期依靠的生計來源，導致其個人乃至依賴其供養的妻子失去穩定可靠的經濟來源。
28. 上訴人僅具初二學歷，現已年滿 68 歲。
29. 禁止駕駛意味著必然失業，只是會導致上訴人要被迫捨棄長期依賴的謀生方式，轉而面對尋覓新的謀生途徑的生活不確定

性。

30. 但也必須要考慮到上訴人在尋求其他工作收入機會上的實際困難。
31. 這樣的學歷水平令上訴人在就業市場上缺乏競爭力。加上近年澳門的經濟環境不景氣，就業市場長期不明朗，找尋就業崗位愈發困難，這對於持有高等教育學歷的年輕階層尚是如此，更何況是只有中二學歷和已年屆 68 歲的上訴人。
32. 為了養活自己及供養妻子的負擔，上訴人特別需要駕駛的士這一份相對收入穩定的工作。
33. 如此，如在現時對上訴人實施禁止駕駛的刑罰而中斷其駕駛的士的謀生途徑，可預料上訴人以及依賴其供養的妻子的生計將會被置於不穩定和危機之中。
34. 無可否認，上訴人在本案被科處的處罰源於上訴人自身在從事職業活動時的一系列不當駕駛行為，包括本案所審理的行為以及過往已被判刑的其他行為。
35. 但是，藉著本案以及對上訴人作出的有罪判決，已足以令上訴人汲取教訓及悔過其駕駛態度。
36. 這令上訴人已經不可能再存有任何僥倖以及不足夠尊重道路交通法規及法院裁決的心態，否則將可能嚴重拖累依賴其生活的妻子。
37. 故此，倘若上訴人再獲法院給予一次緩刑的機會，上訴人定必會嚴格自律今後的駕駛態度，以避免依賴其生活的妻子受其拖累，亦不會對違法行為一般預防的需要造成不可接受的損害。
38. 然而，被上訴判決卻未有根據《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定給予上訴人有關附加刑之暫緩執行。

39. 儘管上訴人過往已有一次因為逃避責任而被科處禁止駕駛的紀錄，但考慮到駕駛的士的職業對上訴人及受其供養的妻子之生計的重要性，以及上訴人這次要面對的處罰的嚴重性，並非沒有任何可以給予上訴人緩刑的合理可能性。
40. 然而，《道路交通法》第 109 條第 1 款仍然規定禁止駕駛的附加刑是可以給予緩刑的，這表示違反者在過往已被判處禁止駕駛之下再犯並不必然成為不給予緩刑的理由。
41. 更何況，法官可以在給予緩刑時向違反者施加一定的適當義務及行為規則(根據《道路交通法》第 83 條第 1 款、《刑法典》第 124 條第 1 款、第 48 條第 2 款、第 49 條及第 50 條之規定)，這相信是更好地衡平上訴人的重要職業生計需要以及對道路交通秩序的維護的方法。
42. 因此，懇請法院能夠再給予上訴人一次緩刑的機會。
43. 綜合以上所述，鑑於被上訴判決在認定上訴人存有較低學歷、以駕駛的士為生及需供養妻子之下，未就有關禁止駕駛附加刑給予上訴人緩刑，屬違反第 3/2007 號法律《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定，沾有《刑事訴訟法典》第 380 條結合第 400 條第 1 款規定之法律解釋及適用錯誤瑕疵。
44. 綜上所述，懇請尊敬的中級法院法官 閣下裁定上訴得直，改判被上訴判決判處之禁止駕駛六個月之附加刑暫緩執行，並在認為屬適當的時，施加不影響上訴人駕駛的士的職業需要的相應緩刑義務及行為規則(如僅能駕駛的士 M-2X-X6)。

請求

綜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，懇請裁定上訴理由成立，並作出

如下公正裁判：

- 1.上訴人的行為未符合《道路交通法》第 89 條規定的逃避責任罪罪狀的主觀要素，應開釋嫌犯被控之罪名
45. 倘尊敬的法官 閣下不認同被上訴的合議庭判決存有上述瑕疵，為著保障上訴人之利益，繼續補充如下陳述及請求：
 - 2.改判被上訴判決判處之禁止駕駛六個月之附加刑暫緩執行，並在認為屬適當的時，施加不影響上訴人駕駛的士的職業需要的相應緩刑義務及行為規則(如僅能駕駛的士 M-2X-X6)。

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. 根據庭審聽證上播放的光碟影像，並結合卷宗內光碟筆錄及截圖，光碟影像中沒有看到上訴人聲稱於被害人電單車倒地處下車前往現場進行了解；此外，上訴人稱現場沒有人要求其留下，基於上訴人根本沒有前往交通事故現場了解或作出處理，自然不存在有人叫上訴人留在現場，故上訴人這方面理據全非事實。
2. 上訴人稱誤以為屬被害人與其他電單車發生碰撞而駕車離開，我們認為這是不合常理以及其理據欠說服力。第一，既然上訴人聽到碰撞聲源自的士車上，又後來怎會說成碰撞聲音遠自 80 米外電單車倒地處；第二，80 米外倘兩電單車相撞，上訴人怎會聽得碰撞聲那麼真切而下車察看，這顯然並非事實而屬沒有合理性的理據。
3. 根據卷宗內的光碟筆錄和截圖，上訴人的士左邊車身撞倒被害

人電單車，上訴人因知悉發生意外而下車並僅站在車尾張望，停留約 10 秒即上車離開。透過以上光碟筆錄和截圖，上訴人是完全知悉由其的士撞倒被害人，沒有停留現場和報警而離去。

4. 載於卷宗第 58 至 60 頁屬上訴人的士車內之光碟影像及車廂錄音可以證實，嫌犯所駕駛之的士左後方有一電單車駛至，上訴人的士左後方隨即發出一聲响亮的「呼」撞擊聲。嫌犯說：電單車撞我尾，撞左我個尾，唔知有無凹添，隨即下車作出檢查。約 10 秒後返回車上，接着駕車離開。
5. 根據以上光碟影像及錄音，可確認上訴人知悉發生交通意外。當上訴人檢查完的士後沒發現有毀損而返回駕駛席，可確認上訴人認定發生了碰撞只是沒有毀損，此刻不管是否與後方兩電單車存有關係，當上訴人車輛與其他車輛發生交通意外時，根據《道路交通法》第 89 條規定，行為人應留在現場或報警處理，而不經由警方調查而由上訴人自我判斷而離開現場，即觸犯第 89 條規定。
6. 中級法院於 2017 年 1 月 12 日的第 654/2015 號合議庭裁決指出，《道路交通法》第 89 條規定的是牽涉交通的事故者，只要採取任何方法以外的其他方法，意圖逃避因該交通事故而可能承擔的民事或刑事責任，即使最後證明無其承擔任何民事賠償，甚至最後證明交通的最終責任應由其負責，也足以構成逃避責任罪。
7. 本案中，即使上訴人認為碰撞與本人無關也沒有損失，基於上訴人是完全知悉其車輛曾與其他電單車發生碰撞，且知悉對方人車倒地，在未經警方調查而離開現場，符合以上中級法院的司法裁判。

正如原審法院裁判所述，雖然的士車廂內鏡頭拍攝到發生意外後有一輛電單車停在倒地的電單車旁，然而即使如此亦不能成嫌犯誤以為事故與自己無關的理由，事實上鏡頭記載另一部電單車是發生碰撞後才到達現場及停車從旁協助扶起傷者，為此嫌犯以此作為其誤會的理由不應被接納。

8. 綜上所述，我們認為原審法院並無違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定。
9. 上訴人否認犯罪事實，庭審中沒有顯露悔意，並非初犯，有同一性質的「逃避責任罪」，在 CR4-19-0109-PCS 卷宗被判處刑罰並判處禁止駕駛的附加刑為期 6 個月，基於為職業司機暫緩執行為期 1 年。
10. 在各類駕駛者當中，有駕駛車輛作為代步工具，有駕駛車輛作為職業。同樣的禁止駕駛附加刑對兩者帶來不同處罰效果。對前者來說，禁止駕駛可能帶來生活上不便，對職業駕駛司機而言，禁止駕駛有可能帶來職業和經濟影響。
11. 滿足《道路交通法》第 109 條的禁止駕駛的暫緩執行，必須具備充份理由和條件。
12. 在本案，上訴人被禁止駕駛僅為其職業帶來不便利，並未為其職業和生計帶來不可代替的影響，上訴人還可以在社會找到其他工作職位或替代工作，尤其上訴人尚未開始尋找故不能如其所言必然沒有找到合適工作。
13. 禁止駕駛的附加刑只為上訴人帶來短暫時間不便，未能證實永久或持續 6 個月必然不能找到其他職業維持生計，故上訴人未能滿足該第 109 條的要求。
14. 此外，需要提出者，在決定是否給予行為人暫緩執行禁止駕駛

決定時，除了考慮行為人事前和事後的行為外，尚需要考慮作出犯罪行為時的情節。

15. 在本案，上訴人是在駕駛車輛時與被害人電單車發生碰撞導致被害人受傷倒地而不顧而去，且否認控訴事實，可見上訴人對道路交通安全意識極其薄弱和缺乏守法精神。那麼，綜合上訴人的駕駛行為，明顯不值得給予暫緩執行。
16. 司法一般見解為，《道路交通法》第 109 條第 1 款可接納的理由中，尤其是考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以為生的人士，一旦執行禁止駕駛的附加刑會影響其生存、生計的可能性。
17. 此外，駕駛機動車輛賴以為生的人士只不過為一個考慮因素，法律並非必然和強制性給予暫緩執行。
18. 上訴人從事的士駕駛工作，每天在道路上行駛，必需有良好的駕駛態度，方能保障行人和道路使用者安全，上訴人並非第一次觸犯「逃避責任罪」，必需接受相應的處罰。
19. 上訴人只強調個人經濟問題，完全忽略本身行為的違法性和故意程度，尤其上訴人有着同一性質的「逃避責任罪」前科，法院在該案予上訴人在禁止駕駛方面給予緩刑機會，然而上訴人又再次重犯，可見上訴人沒有在上次的判刑中獲取教訓和改善其駕駛態度，且在本案中導致被害人因受傷而需 24 日康復。
20. 我們認為，上訴人連續兩次觸犯同一性質的「逃避責任罪」，其違法性和故意程度屬於高，法律訂立禁止駕駛處罰，一般情況下應予執行為原則，予暫緩執行為例外，故暫緩執行必需以嚴格條件來衡量，針對上訴人而言，並不存在暫緩執行條件，至少是給予禁止駕駛暫緩執行依據不充分。
21. 綜上所述，我們認為僅以單純職業作為理據並不充分，上訴人

應實際執行禁止駕駛為期 6 個月的附加刑。

綜上所述，檢察院認為上訴理據不充分，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均不成立，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

案中的資料顯示，下列事實可資審理本上訴提供事實依據：

1. 2023 年 7 月 3 日下午約 3 時 19 分，被害人 C 駕駛 MX-6X-X6 重型電單車在亞馬喇前地沿第二車道行駛(往友誼大馬路方向，圓形地設四同向車道，進入友誼大馬路之後變為兩同向車道)。
2. 同一時間，上訴人 A 駕駛 M-2X-X6 的士在亞馬喇前地第三行車道同向行駛，也準備進入友誼大馬路。
3. 當 MX-6X-X6 重型電單車沿第二車道直接左轉入友誼大馬路第二車道，M-2X-X6 的士從右前方由圓形地第三行車道需過線駛入友誼大馬路第二車道。兩車一齊通過交匯處時，M-2X-X6 的士左後車身與 MX-6X-X6 重型電單車右前車頭發生碰撞。
4. 事故引致 MX-6X-X6 重型電單車失控，被害人 C 車倒地。
5. 碰撞後，上訴人曾下車察看片刻，返回駕駛座駕駛 M-2X-X6 的士往友誼大馬路方向離去。

6. 上訴人在公共道路駕駛機動車輛並進行轉車道時不小心，因而導致事故發生。
7. 上訴人的行為直接及必然地導致被害人右膝及右內踝軟組織擦傷，共需 24 日康復，傷勢詳見卷宗第 71 頁的臨床法醫學鑑定書。
8. 事後，上訴人對傷者及電單車損毀作出了賠償。
9. 案發時為晴天，路面乾爽，交通正常。
10. 上訴人沒有遵守謹慎義務，在沒有確定會否對其他道路同向使用者造成危險或阻礙之前便進行變更車道的危險操作，引致是次交通事故的發生。
11. 上訴人是在自由、自願及有意識的情況下，明知在公共道路駕駛機動車輛時引發交通事故，撞及他人車輛且導致他人受傷，仍沒有留在現場處理，而是駕車離去，目的是逃避事故引致的賠償責任。
12. 上訴人知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。
另外還證明以下事實：
13. 根據刑事紀錄證明，上訴人的刑事紀錄如下：
在第 CR4-19-0109-PCS 卷宗因觸犯一項「逃避責任罪」，於 2019 年 6 月 4 日被判處 90 日罰金，每日澳門幣 220 元，合共罰金澳門幣 19,800 元，如不繳付罰金或不以勞動代替，則轉為 60 日徒刑，以及禁止駕駛為期 6 個月，暫緩 1 年執行。上訴人提出上訴，中級法院裁定上訴理由不成立，判決於 2020 年 12 月 7 日轉為確定。並於 2022 年 1 月 6 日宣告刑罰消滅及歸檔。
14. 上訴人與被害人的酒精呼氣測試結果均為 0.00g/L。
15. 上訴人稱其具初二學歷，的士司機，每月收入約 13,000 澳門元，需供養妻子。

16. 1983 年考取駕駛執照。

17. 違例列表記載上訴人 2024 年 4 月 5 日再次因涉嫌逃避責任罪而被移送檢察院偵查。

未證事實：沒有

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯出席審判聽證，其否認知悉發生碰撞後逃離現場，庭前已作出賠償。

其指案發當日(2023 年 7 月 3 日)約 15 時 19 分駕駛黑的 M-2X-X6 接載乘客由氹仔南新花園前往皇都酒店，當駛至亞馬喇前地駛入友誼大馬路時，其與乘客均聽到碰撞聲響，但不確定是否由其車輛造成，其於是將車輛駛至前方停下，隨即下車察看現場環境及檢查車輛，由於沒發現黑的有新造成之損毀，以及看到後方有一輛電單車人車倒地，同時看到有另一輛電單車亦停在該倒地的電單車旁邊，其誤以為當時聽到的碰撞聲是由上述兩部電單車碰撞所造成，於是便返回車上及駕車駛離現場，直至收到警員通知才知悉事故是由其車輛造成。其否認在知悉發生碰撞情況下離開現場。

~

證人警員 B(編號 242131)在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述調查本案的具體情況，其表示分別觀看設於案發現場的監控、黑的 M-2X-X6 車廂錄影及電單車 MX-6X-X6 行車記錄儀(拍攝日期為 2023 年 7 月 3 日 15:19:36 至 15:20:24)，有關內容顯示黑的 M-2X-X6 沿亞馬喇前地第三條車道行駛(左至右方向，現場有四條車道)，而電單車 MX-6X-X6 則沿亞馬喇前地第二條車道行駛(左至右方向，現場有四條車道)，之後兩車一同左轉

入友誼大馬路行駛，期間電單車 MX-6X-X6 右前車頭與黑的 M-2X-X6 左後車身發生碰撞，電單車失平衡及人車倒地，黑的駛離現場；以及透過黑的 M-2X-X6 車廂監控可見黑的駕駛者曾透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，之後駕駛者下車。

~

證人警員 D(編號 113951)在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述調查本案的具體情況，其負責撰寫調查報告。

*

在庭上辯護律師申請播放事故現場的監控後詢問嫌犯在現場確定鏡頭內兩部電單車發生碰撞情況下離開現場，嫌犯的回答是否定的。

*

載於卷宗第 2 頁、第 3 頁、第 27 頁及第 28 頁治安警察局的相關報告。

載於卷宗第 23 頁、第 24 頁及第 36 頁至第 38 頁案發現場及涉案車輛的損毀相片。

載於卷宗第 29 頁的交通意外現場資料登記表。

載於卷宗第 56 頁至第 65 頁的觀看錄影報告及截取圖片。

載於卷宗第 121 頁至第 127 頁嫌犯的違例列表。

~

嫌犯否認在知悉發生碰撞情況下離開現場，並稱當時不知道事故是由其駕駛的車輛造成才離開現場，且事後亦未能發現車輛存有任何新碰撞痕跡，以及誤以為傷者是被現場協助的另一部電單車碰撞引致。然而本庭認為嫌犯的陳述不可信，首先根據當日處理事故的警員表示在檢查涉案黑的 M-2X-X6 時發現左後車身有新造成的碰撞痕跡；其次，相關監控記載當兩車發生碰撞後，嫌犯曾透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，並在距

離碰撞點約 80 米位置停車及下車；最後，雖然鏡頭拍攝到發生意外後有一輛電單車停在倒地的電單車旁，然而即使如此該事實亦不能成為嫌犯誤以為事故與自己無關的理由，事實上鏡頭記載另一部電單車是發生碰撞後才達到現場及停車從旁協助扶起傷者，為此嫌犯以此作為其誤會的理由不應被接納，再加上根據卷宗的違例列表記錄顯示嫌犯並非首次觸犯逃避責任，更非最後一次，其清楚知道自己駕駛的車輛與傷者駕駛的電單車發生碰撞，並極有可能因此導致他人倒地受傷，可見，嫌犯不可能不知道碰撞的事實。

經客觀及綜合分析嫌犯的聲明及警員的證言，綜合庭審及聽證中所審查的書證及其他證據，尤其觀看相關監控，再結合一般常理及經驗法則後形成心證，本庭認為本案證據相當充份，足以認定嫌犯清楚知道碰撞發生，且知悉碰撞後極有可能導致他人財產損失，仍故意立即駕車逃離現場，意圖使自己免於承擔可能的刑事及民事責任，由此而作出上述事實的認定。”

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 附加刑緩刑

1. 上訴人 A(嫌犯)提出其透過後視鏡望向後方人車倒地的電單車，其曾下車了解有關交通意外，但期間未有任何人要求其留在現場，由於同時見到有另一輛電單車亦停在該倒地的電單車旁邊，故其誤以為當時聽到的碰撞聲是由上述兩部電單車碰撞所造成。其為的士司機，知悉車上有錄影

設備，其亦曾同車上的乘客解釋，不可能有逃避責任的意圖，原審法院認定其意圖使自己免於承擔可能的刑事及民事責任的裁定違反了一般的經驗法則，其行為未符合《道路交通法》第 89 條規定的逃避責任罪罪狀的主觀要素。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。”

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，審查了案中的文件以及播放現場監控等。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。

上訴人提出，其曾下車檢查自己車輛且被害人或其他人均沒有示意交通意外與其有關，他才駕車離開現場，上述事實可以排除上訴人其逃避責任罪的主觀故意意圖。

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。

載於卷宗第 58 至 60 頁屬上訴人的士車內之光碟影像及車廂錄音可以證實，上訴人所駕駛之的士左後方有一電單車駛至，上訴人的士左後方隨即發出一聲响亮的「呬」撞擊聲。上訴人說：電單車撞我尾，撞左我個尾，唔知有無凹添，隨即下車作出檢查。約 10 秒後返回車上，接着駕車離開。

根據以上光碟影像及錄音，可確認上訴人知悉發生交通意外。當上訴人檢查完的士後沒發現有毀損而返回駕駛席，可確認上訴人認定發生了碰撞只是沒有毀損，此刻不管是否與後方兩電單車存有關係，當上訴人車輛與其他車輛發生交通意外時，根據《道路交通法》第 89 條規定，行為人應留在現場或報警處理，而不經由警方調查而由上訴人自我判斷而離開現場，即觸犯上述第 89 條規定。

因此，從經驗法則及邏輯的角度考慮，原審法院所審查的證據可客觀、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，以表達其對法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，上訴人提出的上訴理由並不成立。

2. 上訴人 A(嫌犯)亦提出，違例列表記載其於 2024 年 4 月 5 日再次因涉嫌逃避責任罪而被移送檢察院，但事實上該偵查案件已歸檔。其學歷較低，為的士司機，以駕駛的士為生，生計很大程度上也取決於其相關工作，且其需供養妻子，倘對其實際施行禁止駕駛的刑罰，將導致其失去穩定的經濟來源，請求上級法院將其被實際處罰的附加刑，改判附加刑緩期執行。

《道路交通法》第 109 條規定：

“一、如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

本文中，原審法院認為：

“附加刑方面，經綜合考慮本案具體情節及卷宗的違例列表，本庭決定根據《道路交通法》第 94 條第(二)項規定判處嫌犯禁止駕駛為期六個月。

雖然嫌犯聲稱其為的士司機，其生計很大程度上也取決於其有關工作，然而，根據卷宗違例列表記載嫌犯在交通方面的守法意識非常薄弱，交通規則意識不足，其駕駛態度對其他道路使用者構成相當風險，因此，本庭認為在本案中不應給予嫌犯暫緩執行禁止駕駛的機會及理由，需要實際執行有關附加刑方可實現預防犯罪的目的(因不符《道路交通法》第 109 條之規定)。”

《道路交通法》第 89 條配合該法第 94 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，可判處一個月至一年徒刑或十日至一百二十日罰金及禁止駕駛兩個月至三年的附加刑。這附加刑的執行是一個常態的決定，而當只有出現“可接納的理由”時(見《道路交通法》第 109 條第 1 款)，方可考慮“例外”地給予暫緩執行的安排。

何謂“可接納的理由”，立法者在這問題上留下了一個很寬的缺口，留待法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”的這一個不確定概念來加以具體化。

本文中，上訴人職業為司機，但這是否就應緩刑執行附加刑？

根據相關規定，並不存在一個定律，當行為人的職業為機動車司機時，就理所當然地給予附加刑的暫緩執行。

禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，意念在於防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。因此，只有出現在情理上極為強烈的理由，方可考慮給予附加刑暫緩執行，否則，就完全失去立法者創設附加刑的真正意義。

在本案，上訴人是在駕駛車輛時與被害人電單車發生碰撞導致被害人受傷倒地而不顧而去，且否認控訴事實，可見上訴人對道路交通安全意識極其薄弱和缺乏守法精神。

上訴人只強調個人經濟問題，完全忽略本身行為的違法性和故意程度，尤其上訴人有着同一性質的「逃避責任罪」前科，法院在該案予上訴人在禁止駕駛方面給予緩刑機會，然而上訴人又再次重犯，可見上訴人沒有在上次的判刑中獲取教訓和改善其駕駛態度，且在本案中導致被害人因受傷而需 24 日康復。

因此，其中一個極為強烈要執行附加刑的理由，就是上訴人已經在駕駛行為中觸犯法律，且在本次逃避責任事件中，上訴人意識到對被害人車輛的碰撞，且導致被害人受傷，仍未有以任何方式處理事件，便驅車離開現場，意圖規避其因交通意外而可能承擔的法律責任。從一般預防的角度來看，實施禁止駕駛的附加刑是有其必要的。

故此，上訴人所提出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，維持原審裁決。
判處上訴人繳付 4 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

著令通知。

2025 年 9 月 18 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)