

案件編號：第 996/2021 號（刑事上訴案）

日期：2022 年 7 月 28 日

重要法律問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 公共道路
- 以罰金代替徒刑

裁判書內容摘要

1. 審查證據方面明顯有錯誤，是指法院認定事實時，明顯有違經驗法則和常理、或法定證據價值法則、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。
2. 結合《道路交通法》第 2 條及《公共泊車服務規章》第 2 條及第 3 條定義條文，可以歸納出，開放予公眾陸上通行並停泊的公共停車場，無論是出入通道還是內裡的區間，都等同於公共道路。
3. 根據《刑法典》第 44 條，判處行為人 6 個月以下徒刑，應該、但並非自動以罰金或其他非剝奪自由的刑罰替代，仍必須符合刑罰之目的。該法條規定的為著預防犯罪之要求，需要同時兼

顧到特別預防和一般預防。

裁判書製作人

周艷平

澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 996/2021 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2022 年 7 月 28 日

一、案情敘述

初級法院刑事法庭在第 CR4-21-0218-PCS 號獨任庭普通刑事案中，於 2021 年 10 月 19 日作出判決，裁定：

- I. 嫌犯 A 以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項「逃避責任罪」，決定判處 3 個月徒刑，暫緩執行，為期 2 年。
- II. 判處嫌犯禁止駕駛，為期 8 個月。

*

嫌犯不服，向本院提起上訴（上訴理由闡述載於卷宗第 165 頁至第 173 頁背頁）。

上訴人 A 提出以下理據（結論部分）：

- (1) 上訴人認為，原審法院裁判存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項之瑕疵。

(2) 首先，正如被上訴裁判於事實判斷所述，上訴人，停車場職員 B，以及其副駕駛位證人 C 所言，當時上訴人車上高聲播放收音機，聲音大到連在遠處的證人 B 都聽到，在錄像中，可以留意到證人 B 一直於上訴人駕駛位離最起碼 3-4 米的距離，可想而知，連證人 B 都覺得聲音非常大，那在離收音機那麼近的上訴人和證人 C 自然就更覺大聲，甚至無法清楚聽到外界聲音。

(3) 而且，上訴人及證人 C 均表示車箱內高聲之音樂，以及環境之嘈音，引致上訴人及證人 C 均未有留意到有碰撞到停車場之起動桿，而證人 B 亦表示不能知道對方是否聽到其呼叫聲，所以即使車窗打開，亦不能表示上訴人可聽到證人 B 的呼叫以及起動桿碰撞聲音。

(4) 且在監控錄像中，從證人 B 的動作，以及嘴巴的張合程度，並不能感覺到盡力用其聲音蓋過上述大聲的收音機聲音，由此，上訴人應未能清楚聽到證人 B 的呼叫，且誤以為其要求離開是合理的。

(5) 起動桿並非完全硬物，在碰撞時，可以看到其有較劇烈的搖晃，因此，其碰撞時未必有原審法庭認為的聲量，再者，上訴人當時正倒後剎車、其他車輛嚮安及有大聲音樂妨礙到其留意，由此，上訴人未能發現其碰撞起動桿是可預計的。

(6) 證人 C 在倒車時之轉頭可以反映上訴人及證人 C 並不知悉碰撞的一個表證，引用原審法庭之言，以“正常人”標準衡量副駕駛者，倘若在轉頭時發現駕駛者碰撞到物品，理應較為緊張地提醒駕駛者，起碼會叫他停車或轉頭留意後方。

(7) 然而，在發生碰撞後，上訴人與證人 C 依舊正常交談，根本

沒有表現出有留意到碰撞的跡象。其只是與上訴人交談以及配合倒車，而自然地向其右方望去，倘若真是為留意碰撞起動桿而轉頭，證人 C 之轉頭是不能夠觀察到正後方起動桿及的碰撞位置，其現在的轉頭角度最多只看到右後車窗，換言之，其根本不是在觀察包括碰撞位置及起動桿的正後方，而僅僅是為方便和上訴人交談而轉頭。

(8) 此外，車輛與起動桿的碰撞位置亦值得提及，在卷宗的第 48 頁，可見其說明起動桿最高的高度為 110 釐米，而車後窗窗底的高度亦 110 釐米，換言之，待起動桿落下時，碰撞點應在車後窗下方，而非車後窗，車內人向後望是無法發現起動桿及碰撞的。

(9) 上訴人誤以為管理員是驅趕其趕快離開實屬正常。又再次引述原審法庭之言，我們以“正常人”之角度代入上訴人當時情況。在大約僅有 10 秒的時間內，上訴人發現在陌生的停車場走錯路，並堵塞了要道，發現自己阻礙了一部深色車前進，並被其嚮安。

(10) 此時，上訴人作為一個正常駕駛者，自然稍感到緊張及抱歉，因為妨礙了別人前行，且自己過失違反了交通規則，在急速倒後時，又發現自己阻礙了另一部白色車前進。他心中自然是希望盡快回正車輛離開，而其又見到停車場管理員想向他作出指示，在音樂太大聲未能清楚聽清的情況下，鑒於上訴人當時就是在想趕快離開的心態，上訴人理應非常自然地是認為管理員是想驅離上訴人，由此，上訴人在 10 秒左右的時間，一氣呵成離開案發位置。

(11) 在監控錄像中，上訴人透過右後鏡在一瞬間留意到管理員，僅留意到的是管理員半舉手，是未能判斷到管理員是想其留下的，配合上

述上訴人緊張離開的正常心態，上訴人誤以為其驅離屬正常，其後，上訴人趕緊離開，未有再留意到管理員的招手，由此，上訴人一直未有發現其有碰撞到起動桿，直到警察通知，而其知悉碰撞意外後，亦立刻賠償，未有逃避責任。

(13)綜上所述，在正確審查相關證據後，顯然能得出上訴人並不知悉碰撞及誤會管理員驅離，即便非如此認為，亦顯然不能排除上訴人不知悉碰撞及誤會管理員的可能性。

(14)由此，被上訴裁判在審查相關證據後，認為上訴人會知悉碰撞及故意逃離管理員實屬明顯錯誤。原審法院認定事實時違反一般經驗法則及疑罪從無原則，應予以廢止，並結合卷宗所載之各項證據，以及所存有之合理疑問，應裁定指控上訴人之罪名不成立。

(15)倘法官閣下不認同上述見解，上訴人基於被上訴裁判存有法律上之錯誤之依據，提出案發地點非屬公共道路及非屬等同公共道路的道路的法律爭議。

(16)案發地點為河邊新街停車場，根據第 35/2003 號行政法規《公共泊車服務》核准的《公共泊車服務規章》以及第 11/2016 號行政長官批示，其屬公共停車場。然而，上訴人認為，公共停車場既不應被視為公共道路，亦非等同公共道路的道路。

(17)《道路交通法》第 4 條的規定，該法律適用於澳門特別行政區公共道路和等同公共道路的道路上的交通，但特別法，行政合同或主管當局與該等道路所有人的協議另有規定除外。

(18)河邊新街停車場內之交通正正被行政當局與經營商另外定了

行政合同，以及設定了特定的《公共泊車服務規章》以及第 11/2016 號行政長官批示核准的《河邊新街停車場之使用及經營規章》。

(19)《公共泊車服務規章》將“停車場”“公共停車場”以及“公共道路”的定義區分，“停車場”的定義為“樓宇或樓宇部分”，不應視為一種“陸上道路”，換言之，停車場應該是建築物，而非道路。

(20)此外，參見《公共泊車服務規章》第 35 條及第 36 條之規定，亦明顯可見立規章者有意將公共道路與停車場之處罰作區分，皆因兩者涉及不同的交通公共利益，理應作區分。而公共停車場亦不屬於等同公共道路的道路(開放予公眾陸上通行的私人道路)，理由如前述一樣，其為“樓宇或樓宇的部分”，而非私人道路。

(21)由此，被上訴裁判所引用之《道路交通安全法》第 89 條之逃避責任應只根據該法第 4 條適用在公共道路或等同於公共道路的道路上，案發停車場所發生的交通意外，根據該法第 4 條第 2 款之規定，應適用因行政批給合同而引用的《公共泊車服務規章》。

(22)而在《公共泊車服務規章》，公共停車場不屬於《道路交通安全法》所定義的公共道路及等同於公共道路的道路，被上訴裁判直接將公共停車場類推解釋為公共道路及等同於公共道路的道路，明顯違反《刑法典》第 1 條第 3 款之規定。

(23)由此，被上訴裁判錯誤適用法律，不應以《道路交通安全法》之“逃避責任罪”判罰上訴人，應予以廢止及裁定指控上訴人之罪名不成立。

(24)倘法官閣下不認同上述見解，上訴人基於被上訴裁判存有法律上之錯誤之依據，提出被上訴之裁判須判處罰金刑。

(25)上訴人僅為初犯，在被警察通知後，便立即作出賠償，而在卷宗亦可見，原起動桿損害並不算明顯，被撞後僅有不明顯彎曲，亦可正常開合，但而上訴人亦願意積極賠償整只起動桿的價格 3,900 澳門元。

(26)起動桿其後亦可正常運作，沒有影響停車場的運作，沒有對停車場管理公司造成更多損害，後果較為輕微。

(27)由此，被上訴裁判應首先查明可否以罰金刑替代，只要在認定不宜在本案中對嫌犯科處罰金刑時，方審議緩刑之可能性。(參見中級第 28/2004 號案件)

(28)被上訴裁判聲稱為預防將來再犯罪，不得依罰金代替，然而，上訴人於澳門尚算奉公守法，並沒有任何跡象表示其有再犯的可能性，僅用罰金即足夠足以達至預防的目的，根據《刑法典》第 44 條之規定，被上訴裁判須以罰金刑代替之。

(29)綜上所述，被上訴裁判錯誤適用《刑法典》第 44 條，理應判處上訴人罰金刑卻以徒刑判罰之，由此，應改判為罰金刑。

*

駐初級法院刑事法庭的檢察院代表作出答覆，認為應裁定上訴人之上訴理由不成立（詳見卷宗第 175 頁至第 180 頁）。

檢察院在答覆狀中提出下列理據（結論部分）：

1. 根據案中的錄影資料，上訴人及證人 C 在汽車碰到起動杆後，兩人曾轉頭觀察後方。

2. 另一方面，根據錄影資料及管理員 B 的證言，當時有一輛汽車不停響號，而事後該汽車停留了 11 秒才離開，有合理的理由相信，該

車駕駛者響號並不是要求上訴人快些離開，而是看到上訴人倒車快要碰撞到起動閘杆，故響號提醒上訴人注意。

3. 從錄影中所見，管理員 B 除了呼叫外，亦有在上訴人駕車離開時從後方追趕，若管理員 B 只是要求上訴人離開，沒需要從後追趕。

4. 當時後方的白色汽車離起動閘杆還有一些距離，客觀上根本不存在要求上訴人立即離開的理由。

5. 綜合在錄影中客觀上看到上訴人、證人 C 及 B、以及另一輛汽車的行為，配合上訴人的陳述及證人的證言及起動閘杆的損毀情況作出合理的邏輯分析，尤其是根據經驗法則，認定上訴人及證人 C 是清楚知道駕車倒後時碰到起動閘杆，且知道管理員 B 在呼叫他們停車，仍故意駕車離去。

6. 被上訴的判決是對上訴人的陳述及證人的證言，以及其他卷宗內的錄影資料等證據作出合理的邏輯分析後對事實作出認定，對上訴人適用的刑法規定是有依據及合理的，並不存有審查證據方面的錯誤，亦不存在任何可開釋上訴人的理由。

7. 至於《道路交通安全法》是否適用於公共停車場出口通道的問題，根據中級法院卷宗第 941/2016 號的裁判所述，[結合《道路交通安全法》第 2 條及《公共泊車服務規章》第 2 條及第 3 條定義條文，可以歸納出，開放予公眾陸上通行並停泊的公共停車場，無論是出入通道還是內裡的區間，都等同於公共道路。

8. 因此，原審法院對上訴人在公共停車場出口通道內，實施逃避因交通意外而引致的責任的行為的判決，沒有上訴人所述錯誤適用法律

的問題。

9. 在量刑方面，《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪的刑幅為 1 個月至 1 年徒刑或科最高 120 日罰金。

10. 法庭在量刑時，除了從特別預防的角度去考慮，亦須考慮譴責犯罪及預防犯罪的需要。

11. 根據《刑法典》第 64 條及隨後數條的規定去量刑，考慮到本案中的情節，包括上訴人為初犯及否認犯罪等的事實，被上訴的判決對其判處 3 個月徒刑，為刑幅上限的四分之一，屬合理的範圍之內。

12. 本澳過去多年以來，發生交通事故後不顧而去，實施逃避責任罪的案件常有發生，嚴重影響特區的社會秩序及交通安全，倘對上訴人判處罰金，將會令其他人誤認為實施該犯罪並不嚴重，這樣便嚴重妨礙刑罰達到一般預防的目的。

13. 被上訴的判決亦從預防犯罪的需要考慮，為預防將來再犯罪，決定有關的徒刑不以罰金代替。

14. 原審法庭認為僅對事實作譴責並以監禁作為威嚇已足以實現處罰之目的，並決定暫緩執行上訴人的徒刑 2 年。

15. 因此，原審法庭對上訴人因以直接正犯、故意及既遂的方式觸犯了《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項逃避責任罪，判處其 3 個月徒刑，暫緩執行 2 年的判決是合法、有依據、公正及合理的。

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱及提交法律意見，認為應裁定上訴人之上訴理由皆不成立（詳見卷宗第 189 頁至第 190 頁背頁）。

*

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

原審法院經庭審後認定以下事實：

獲證明的事實：

1°

2020 年 9 月 30 日晚上約 9 時 13 分，嫌犯 A 駕駛 MK-XX-X2 輕型汽車駛離 XX 街停車場二樓閘口的起動桿位置後，嫌犯進行倒車操作以修正駕駛方向，其間，嫌犯駕駛的汽車車尾撞及該起動桿，導致該起動桿損毀（見卷宗第 27 至 30 頁觀看錄像筆錄及截圖，以及卷宗第 13 至 14 頁圖片）。

2°

嫌犯的上述行為被停車場閘口收費處的職員看見，當嫌犯欲駕車離開現場時，該職員上前揮手喊停嫌犯，但嫌犯只是回望了一下便駕車離開事故現場。

3°

嫌犯的上述行為導致 D 有限公司損失澳門幣叁仟玖佰圓

(M03, 900.00)，而嫌犯僅在獲治安警察局通知後方作出賠償(見卷宗第41頁)。

4°

嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知其所駕駛的汽車撞及停車場的起動桿，但仍故意逃離現場，意圖逃避其因上述事件而需承擔的民事責任。

5°

嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

*

另外亦證實下列事實：

嫌犯在澳門沒有犯罪紀錄。

嫌犯聲稱具有中學五年級畢業的教育程度，地盤管工，每月收入約30,000港幣，須供養父親。

*

未獲證明的事實：

沒有其餘載於起訴書的事實有待證明。

二、 法律方面

除了法院依職權審查的問題，上訴法院只解決上訴人具體提出的並且由其上訴理由闡述結論所界定的問題，結論中未包含的問題轉為確定。¹

¹ 參見中級法院第18/2001號上訴案2001年5月3日合議庭裁判、中級法院第103/2003號上訴案2003年6月5日合議庭裁判。

*

本上訴涉及之問題：

- 審查證據方面明顯有錯誤
- 公共道路
- 以罰金代替徒刑

*

(一) 關於“審查證據方面明顯有錯誤”

上訴人認為，原審法院在審查證據方面明顯有錯誤，從而裁定上訴人知悉碰撞及故意逃離事發現場，在認定事實時違反一般經驗法則及疑罪從無原則，請求改判其罪名不成立。

*

針對“審查證據方面明顯有錯誤”的問題，終審法院於 2001 年 3 月 16 日在第 16/2000 號刑事上訴案的判決中指出：“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。”

換言之，審查證據方面明顯有錯誤，是指法院認定事實時，明顯有違經驗法則和常理、或法定證據價值法則、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。

*

根據卷宗資料，上訴人駕車駛離涉案之停車場閘口的起動桿位置後，

為調整行車方向而進行倒車操作，汽車車尾撞及起動桿，導致起動桿損毀。收費處職員發現後，上前揮手並喊上訴人停車，但上訴人只是回望了一下便駕車離開事故現場。案發時，上訴人的車內開著收音機，比較大聲。

原審法院於被上訴判決中指出：

本案中，最關鍵是認定嫌犯的主觀認知部份，也就是說案發時其是否知悉意外的發生，並因此不顧而去。

事實上，在判定嫌犯的主觀認知時，法庭應以“正常人”（葡文：*homem médio*）的標準來衡量，即將一位生理及心理正常的駕駛者，行為謹慎及認知能力清晰者，置於行為人面對的事實狀況，應否具備足夠條件認知車輛碰撞的發生。

本院同意原審法院的觀點，而在認定上訴人的主觀認知時，尤其注意到：

上訴人否認其聽到與起動桿的碰撞聲音、收費處職員的呼叫聲，原因在於車箱內高聲的音樂以及環境的嘈音；上訴人承認當時看到收費處職員的手勢，但誤以為是驅離之意，故迅速駕車離開。

首先，一般情況下，很多駕駛者在駕駛過程中開啟收音機或音響，聲音大小因人而異，但都不會將音量放大到影響駕駛，包括影響注意力集中及以聽力感知周邊情況。雖然上訴人聲稱其汽車的音響聲音較高，但是，卷宗的錄影資料顯示其是察覺並知悉到有關碰撞的。案中的錄影資料顯示，上訴人及同乘的證人 C 在汽車碰到起動杆後，曾轉頭觀察後方，而碰撞曾發出聲響，且管理員喊其停車，上訴人回頭後望，當時

車窗是打開的。

其次，雖然上訴人聲稱當時車內的收音機音量較大，同乘之證人以及收費處職員（證人 B）均於作證時表示車內高聲播放音響，但是，當時上訴人的車窗處於開啟狀態，收費處職員距離上訴人的車輛僅三米至四米的距離，上訴人與同乘的證人在音響背景下尚能正常交談的情況下，不可能聽不到收費處職員要求其停車的呼喊聲，而同乘之證人 C 於作證時表示“聽到有人大聲呼叫”。

再者，上訴人承認自己行車方向錯誤而過失違反了交通規則，在急速倒後時，又發現阻礙了另一部白色車前進，心中希望盡快調整車輛方向而離開。本院認可上訴人當時的緊張及抱歉的心情，但是，無法由此得出“理應非常自然地是認為管理員是想驅離上訴人”的結論。當時，後方的白色汽車並非僅僅跟隨著上訴人的車輛，而是距離閘口起動杆尚有一些距離，不存在嚮號催促上訴人的急迫性。上訴人作為具有 10 年駕駛經驗的駕駛者，應當知道其他車輛發出的嚮號，除卻催促之外，尚有提請對方駕駛者注意安全、規避碰撞風險的意思。而收費處職員的呼喊、舉手及追趕，依照常識，也不能必然地認為是疏導車輛、敦促車輛迅速駛離的常規動作。

藉此，上訴人的相關主張不足以採信。

原審法院於被上訴判決中指出：

法庭客觀及綜合分析了嫌犯的聲明、各名證人在審判聽證中所作出的證言，結合在審判聽證中所審查錄影光碟及所截取的圖片、扣押物、書證，以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則下形成心證。

……在本案中，考慮到案發現場的環境，碰撞時發出聲響及產生震動，且當時車窗是打開的，管理員亦即時呼叫示意停車，嫌犯有回望，至於嫌犯指稱管理員跑出要求其快速離開在邏輯上更是於理不合，故就嫌犯是否認知碰撞發生，法庭的答案明顯是肯定的。當時嫌犯應該清楚知道其所駕駛的汽車撞及停車場的起動桿，仍故意逃離現場，便足以認定其逃避其可能承擔的法律責任。

本院認為，原審法院客觀及綜合分析了上訴人的聲明、各證人的證言，結合在審判聽證中所審查錄影光碟及所截取的圖片、扣押物、書證以及其他證據後，配合一般常理及經驗法則而形成心證，其間，並不存有審查證據方面的明顯錯誤，亦未違疑罪從無原則。

藉此，上訴人的相關上訴理由不成立。

*

（二）關於“公共道路”

上訴人認為，案發地點非屬公共道路及非屬等同公共道路的道路，原審法院直接將公共停車場類推解釋為公共道路及等同於公共道路的道路，明顯違反《刑法典》第 1 條第 3 款的規定，適用法律錯誤，請求裁定上訴人罪名不成立。

*

公共停車場等同於公共道路，已經是主流的司法見解（參見中級法院第 203/2018 號合議庭裁判、第 565/2014 號合議庭裁判、第 565/2014 號案簡要裁判）。

中級法院第 941/2016 號案 2017 年 11 月 16 日合議庭裁判指出：

“結合《道路交通安全法》第 2 條及《公共泊車服務規章》第 2 條及第 3 條定義條文，可以歸納出，開放予公眾陸上通行並停泊的公共停車場，無論是出入通道還是內裡的區間，都等同於公共道路。

基於此，在公共停車場內亦適用道路交通安全法內的規則，而原審法院對上訴人在公共停車場內實施的逃避因交通意外而引致之責任的行為的判罪裁決沒有上訴人所提出的錯誤適用法律的問題。”

實無需贅述，原審法院對上訴人在公共停車場出口通道內實施逃避因交通意外而引致的責任的行為的判決，沒有上訴人所述錯誤適用法律的問題。上訴人的相關上訴理由明顯不成立。

*

（三）以罰金代替徒刑

上訴人認為，被上訴判決錯誤適用《刑法典》第 44 條。上訴人指出，其為初犯，在被警察通知後立即作出賠償，而涉案的起動桿損毀並不嚴重，後果較為輕微，且上訴人於澳門尚算奉公守法，沒有任何跡象表示其有再犯的可能性，僅用罰金即足以達至預防的目的，請求改判為罰金刑。

*

《刑法典》第 44 條（徒刑之代替）規定：

一、科處之徒刑不超逾六個月者，須以相等日數之罰金或以其他可科處之非剝奪自由之刑罰代替之，但為預防將來犯罪而有必要執行徒刑者，不在此限；……

*

現代刑法理論反對盲目適用徒刑，並認為對於犯罪嚴重性較低的情況，短期的徒刑（例如六個月以下）無法真正達到刑罰的目的，應當優先適用其他的處罰，例如：罰金。

澳門的刑事法律制度採用替代刑作為準則以取代傳統的徒刑，在預防的層面上：主要是防止行為人再次犯罪，並讓其有重返社會的機會（積極的特別預防又或重新納入社會）；其次，盡可能確保社會繼續信任法律制度的有效性（積極的一般預防）。²

根據《刑法典》第 43 條第 1 款（相應為澳門刑法典第 44 條第 1 款）的規定，必需將科處不超逾 6 個月的徒刑以罰金代替；如屬其所指的相反情況，當為維護法律秩序而有特別預防及一般預防的需要者則除外。³

應該說，根據《刑法典》第 44 條，判處行為人 6 個月以下徒刑，應該、但並非自動以罰金或其他非剝奪自由的刑罰替代，仍必須符合刑罰之目的。該法條規定的為著預防犯罪之要求，需要同時兼顧到特別預防和一般預防。

*

本案，上訴人以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項「逃避責任罪」，被科處三個月徒刑，原審法院根據《刑法典》第 44 條規定，為了預防上訴人將來再犯罪，決定不以罰金代替所判徒刑。

² 《澳門刑法典註釋及評述》第二冊，Manuel Leal-Henriques 著，盧映霞 陳曉疇 譯，法律及司法培訓中心出版，第 40 頁。

³ 《澳門刑法典註釋及評述》第二冊，Manuel Leal-Henriques 著，盧映霞 陳曉疇 譯，法律及司法培訓中心出版，第 42 頁（1990 年 3 月 21 日葡萄牙最高法院合議庭裁判，卷宗編號：40639，《司法部簡報》，395-286）

根據卷宗資料，上訴人為初犯，其否認被指控的犯罪事實，沒有展現出內心之悔意，從而體現其的確已經受到足夠的教訓並由此得到啟發、從內心深處明白守法的真義並將於今後付諸實行。上訴人故意駕車逃離現場，企圖逃避可能引致的民事責任。故而，為防止上訴人再次犯罪，需在特別預防方面作出特別要求。再者，上訴人的行為對本澳的公共交通安全帶來負面影響，在一般預防方面，為預防及打擊此類犯罪行為，維護本澳交通安全秩序，《道路交通法》第 89 條專門作出了明確規範。故此，一般預防的要求較高。

被上訴判決判處上訴人三個月徒刑，並決定不以罰金代替所判徒刑，該決定是適宜的，符合刑罰之目的，沒有違法《刑法典》第 44 條規定，不存在適用法律錯誤的情形。

藉此，上訴人的相關上訴理由不成立。

*

綜上，上訴人提出的上訴理由均不成立，原審判決應予以維持。

四、決定

綜上所述，本院裁定上訴人 A 的上訴理由均不成立，維持原審判決。

*

本上訴之訴訟費用由上訴人負擔，其中，司法費定為 6 個計算單位。委任辯護人的服務費定為澳門幣 2,300 元。

著令通知。

*

澳門，2022年7月28日

周艷平（裁判書製作人）

蔡武彬（第一助審法官）

陳廣勝（第二助審法官）