

編號：第 771/2024 號（刑事上訴案）

上訴人：(A)

日期：2025 年 11 月 27 日

主要法律問題：審查證據方面明顯有錯誤、過失傷害身體完整性罪

## 摘要

\*

一、《刑法典》第 142 條（過失傷害身體完整性罪）規定：

『一、過失傷害他人身體或健康者，處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。

二、(…)

三、如因該事實引致身體完整性受嚴重傷害，行為人處最高三年徒刑或科罰金。

四、非經告訴不得進行刑事程序。』

二、“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法院所認定的既證事實及未被證實的事實，任何一個能閱讀原審合議庭判決書內容的人士在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，均會認為原審法庭對案中爭議事實的審判結果明顯不合理，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤。

裁判書製作人

簡靜霞

# 澳門特別行政區中級法院

## 合議庭裁判書

編號：第 771/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：(A)

日期：2025 年 11 月 27 日

### 一、案情敘述

於 2024 年 9 月 3 日，嫌犯(A)在初級法院刑事法庭第 CR3-22-0345-PCS 號(重審)卷宗內被裁定以直接正犯及既遂方式觸犯了《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款，並配合第 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，判處一百零五日罰金，日額為澳門幣 100 元，即總共為澳門幣 10,500 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服七十日徒刑。

另外，禁止嫌犯駕駛為期三個月。

民事損害賠償方面，(除了應將已存放的款項交予被害人(B)外)嫌犯尚須分別向被害人(B)及受害人(C)支付澳門幣 406.80 元及澳門幣 43.80 元的損害賠償金，以及該等金額根據終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號上訴案的統一司法見解裁判所定的法定利息。

\*

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) 上訴人認為被上訴之判決書存有審查證據方面明顯有錯誤及錯誤適用法律瑕疵。
- 2) 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，或明顯違反法定證據法則。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。
- 3) 原審法院裁定控訴書一切事實都獲證明。
- 4) 上訴人在充份尊重的前提下，認為控訴書第3點之事實中“(C)亦緊隨該電單車行駛”的事實不應被證明。
- 5) 根據卷宗第1頁現場監控錄影片段(參見附呈文件一為有關錄影片段的截圖)顯示，約7時55分37秒，(C)所駕駛的電單車仍處於上訴人汽車的後方，此時，該不確定編號的電單車已超越上訴人所駕駛的汽車。
- 7) 一般留意的人也不可能不發現，(C)所駕駛的電單車並非緊隨該不確定編號的電單車行駛，故原審法院就有關事實的認定明顯有錯誤，從而使裁判存有《刑事訴訟法典》第400條第2款c)項瑕疵。倘若卷宗存有足夠證據，請求尊敬的中級法院法官閣下解釋上訴人。
- 8) 此外，被上訴之判決書沾有錯誤適用法律瑕疵。
- 9) 原審法院認為上訴人違反《道路交通法》第44條第1款所規定的謹慎駕駛義務，從而符合被指控的犯罪的主觀及客觀構成要件。
- 10) 然而，上訴人在充份尊重的前提下，認為原審法院忽略了，(C)駕駛行為的不可預見性及《道路交通法》第44條第1款所要求的注意義務不僅包括留意己方車道的交通狀況還須留意來方車道的交通狀況，從而未能準確解釋和適用《刑法典》第142條第1

款及《道路交通法》第44條第1款。

- 11) 過失建基於應注意並能注意但沒有遵守該注意的義務，它往往體現為違反可適當避免產生某一符合罪狀的犯罪事實的客觀小心謹慎義務。
- 12) 為了確定行為人是否有違反客觀的小心謹慎義務，首先要確定是否存在“可預見的客觀危險性”，即上訴人是否可以合理地預見自己右轉掉頭的行為會導致其所駕駛的車輛與(C)所駕駛車輛相撞的結果。
- 13) 上訴人認為在本案的實際情況(詳細見本書狀第15至16、19至20點)，上訴人是不能合理地預見(C)的超車行為：
  - (C)在設有兩條同向車道的林茂海邊大馬路只有3.4米的右側車道；
  - 知道前方為林茂海邊大馬路向船澳街方向行駛車道與向沙梨頭南街方向行駛車道(兩條在同一平面接合，但行車方向相反之車行道)的連接處；
  - 見到前車(上訴人)已亮起車輛右邊指示燈、左方有足夠的位置；仍然，在短距離(斑馬線至兩車碰撞位置約30米距離)內，從前車(上訴人)右邊車身與花圃之間的空隙進行超車操作。
- 14) 倘若尊敬的中級法院法官閣下並不認同上述見解，認為(C)的超車操作具有預見的可能性。上訴人亦認為其已遵守客觀所要求的注意和已履行法定的小心謹慎義務，故不能將發生交通意外的責任歸究於上訴人。
- 15) “掉頭是令車輛以與原來行駛中的方向相反的方向行駛，掉頭應以不擾亂或阻礙交通的方式，並儘量利用車道及(或)鄰接的空間進行，還應預先以相應信號向其他道路使用者清楚示意。把車

輛掉頭的駕駛者，應對來方及己方的交通採取一切的謹慎措施。也就是說，應考慮來方所有車輛速度及距離，以防發生碰撞及突然的轉向。”（摘自特刊《道路交通法》註釋，澳門法律學刊，第82-83、175頁）

- 16) 即上訴人負有：《道路交通法》第43條第2款所規定的，右轉時預先占用車行道右側；預先亮起車輛右邊指示燈；留意己方(己占用之車道)及來方(擬轉入之車道)車道路況的注意義務。
- 17) 而上訴人認為在本案的實際情況(詳細見本書狀第25至28點)，其已履行《道路交通法》所要求的小心謹慎義務：  
上訴人在設有兩條同向車道的林茂海邊大馬路的右側車道行駛；在距離兩車碰撞位置約30米的斑馬線重新起步時亮起車輛右邊的指示燈(約7時55分34秒)；並在準備右轉掉頭前，觀察前方和右方，在發現沒有車輛後((C)所駕駛的車輛正處於上訴人車輛的右後方)，一邊望向前方觀察另一車道的車輛，一邊右轉掉頭(約7時55分38-40秒)。
- 18) “車輛駕駛者沒有義務去考慮其他人所欠缺的謹慎。”
- 19) 而原審法院將上訴人，在將車輛進行掉頭時(約7時55分38-40秒)，沒有注意己方車輛右邊是否有車輛超車(法律規定交匯處不能超車、前車亮起右轉指示燈時不能從右邊超車)，而留意來方(另一車道)是否有來車的行為，裁定為沒有履行交通義務。是未有準確解釋和適用《刑法典》第142條第1款及《道路交通法》第44條第1款。
- 20) 因此，基於上訴人的駕駛行為並未違反《道路交通法》第44條第1款所規定的客觀的小心謹慎義務，上訴人的行為不應構成“過失傷害身體完整性罪”之罪狀要素，故請求尊敬的中級法院法官

閣下裁定：原審法院之裁判存有《刑事訴訟法典》第400條第1款“錯誤適用法律”的瑕疵，從而撤銷原審法院之有罪裁判，並開釋上訴人被指控的一項“過失傷害身體完整性罪”。

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，撤銷被上訴之合議庭判決，繼而開釋上訴人的一項《刑法典》第142條第1款結合《道路交通法》第44條第1款，並配合第93條第1款及第94款第1項所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」。

如法院不認同，亦請求：

裁定原審法院在審查證據方面明顯有錯誤，根據《刑事訴訟法典》第418條將本案發回重新審判。

\*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第348至351頁)，認為上訴人提出的上訴理據部份成立，開釋上訴人或根據《刑事訴訟法典》第418條將本案發回重審，結論如下：

1. 根據庭審聽證中播出的光碟影像，約7時55分38秒，(C)的電單車仍處上訴人汽車後方，並以較上訴人汽車速度加快，約7時55分39秒，(C)的電單車已到達上訴人汽車右後輪位置。
2. 這項事實顯示(C)的電單車正在上訴人汽車右方超車，(C)行為違反《道路交通法》第40條超車操作之第2款(一)及第42條禁止超車之第1款(三)規定，即超車前應確定車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻，另外在交匯處之前或之後禁止超車。
3. 根據卷宗第4頁交通意外報告書並結合庭上播放光碟，上訴人向右方轉向時，其汽車右車頭、與正在右方從後而上超車的(C)電單車碰撞，這個碰撞位置正屬於寬度不足以及禁止超車範圍。

4. 檢察院認同上訴人提出的影像事實，這項事實直接影響着原審法院對上訴人過失責任的判斷。
5. 事實上，上訴人已盡其可注意並已注意的義務，惟案中交通意外實由(C)從上訴人後方以不足2至3秒時間於禁止超車位置進行超車，此為上訴人即使盡其注意力而無法所防範者，因此應由(C)承擔過失責任，上訴人不存有過失。
6. 根據原審法院事實的判斷，原審法院已認定本案交通事故實由(C)不當超車所致，且(C)負最大責任。
7. 事實上，在交通事故中，大部分案例涉及到至少兩方當事人，要判定何人承擔責任，應先從法律法規再結合事故現場以及各項客觀因素而作出判斷。
8. 我們認為，首要者是從違反法律角度作出認定，以及確定導致意外發生的始作俑者。
9. 本案，正如原審法院所指，交通意外由(C)不當超車所致，並應負上大部分責任，即(C)違反法律在前。另一方面，原審法院又認定上訴人已按照道路交通法規定亮起右指示燈作右轉操作，且(C)理應清楚看到，這就認定上訴人已遵守了道路交通法。
10. 接下來分析上訴人注意義務，上訴人於庭審中表示打方向燈準備右轉時，透過右邊門旁側鏡有注意後方，沒發現有來車才開始右轉。
11. 原審法院事實判斷中並不否定上訴人說法，只認為上訴人沒有仔細或一直注視後方來車故屬過失。
12. 我們認為，一名駕駛者，當進行右邊轉向時，先向前注意，再向後注意，在轉向這一瞬間，正常行為是視力必需返回注視前方。案中(C)正在這一瞬間超車迅速到達上訴人汽車右邊車頭，顯然

已超越上訴人可注意義務。

13. 現實中的駕駛操作，駕駛者轉向當刻眼睛應集中向前方而非持續後望是否有來車，原審法院事實的判斷顯然不屬上訴人過失義務範圍，也就是說脫離了正常駕駛操當遵守的安全模式。
14. 綜合上訴人陳述，證人的證言以及卷宗書證，結合庭審聽證中播出的光碟影像，上訴人在本案交通事故中的汽車右轉操中已負有謹慎義務而不存有過失，交通事故及被害人(電單車乘客)的受傷，完全是由電單車駕駛者(C)不當超車所致，電單車駕駛者(C)應負上過失責任。

\*

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，認為上訴人指被上訴裁判存在審查證據方面存在明顯錯誤的上訴理由不成立；以及上訴人指被上訴裁判存在法律適用錯誤的上訴理由不成立，惟考慮(C)和上訴人對交通意外發生的過錯比例，案中有條件依照《刑法典》第 66 條第 1 款的規定，在量刑的時候予上訴人特別減輕刑罰。(具體理據詳載於卷宗第 361 至 364 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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

獲證明的控訴書事實：

1. 2020 年 6 月 19 日早上約 7 時 55 分，(A)(嫌犯)駕駛 MU-XX-XX

輕型七人汽車沿林茂海邊大馬路（由沙梨頭海邊大馬路往船澳街方向，該路段設有兩同向車道）的右車道行駛。

2. 約 7 時 55 分 09 秒，嫌犯駕駛上述輕型汽車行駛至勞工子弟學校幼稚園外面的斑馬線停車讓行人通過，此時，(C)駕駛重型電單車 MI-XX-XX 搭載女兒(B)（被害人）尾隨一輛不確定編號的電單車在右車道從後駛近，期間，該輛不確定編號的電單車從嫌犯所駕駛的汽車的右側緩慢地穿過，逐步駛至該汽車的右側近車頭旁，該電單車與該汽車的車頭呈平排狀況。

3. 待斑馬線上的行人通過後，約 7 時 55 分 32 秒，嫌犯駕駛上述汽車重新起步並開始緩慢行駛，上述不確定編號的電單車亦同時起步，並從嫌犯所駕駛的上述汽車的右側以較該汽車更快的車速超越該汽車後向船澳街方向行駛，此時，(C)亦緊隨該電單車從嫌犯駕駛的上述汽車的右後側行駛，隨後約 7 時 55 分 34 秒，嫌犯亮起右轉指示燈。

4. 約 7 時 55 分 36 秒，當駛至燈柱編號 236B02 號對開位置時，嫌犯仍駕駛着上述汽車緩慢前行。約 7 時 55 分 38 秒，(C)所駕駛的上述電單車以比該汽車稍快的緩慢車速駛至該汽車右側車尾旁，並逐步駛至該汽車右側前車門至右前車輪的位置（約 7 時 55 分 39 秒），且其打算繼續往船澳街方向行駛。

5. 此時，在沒有謹慎留意到(C)所駕駛的電單車早已駛至上述位置的情況下，嫌犯開始將其汽車的車頭向右轉以掉頭，約 7 時 55 分 40 秒，該汽車的右車頭便隨即與已駛至其右側車頭旁（兩車車頭已呈相約並排狀態）的上述電單車左邊車身發生碰撞，導致該電單車失控及被害人和(C)倒地受傷。

6. 上述碰撞直接及必然地導致被害人右足部軟組織挫傷及左膝踝部軟組織擦傷，需 1 日康復，傷勢詳見卷宗第 95 頁的臨床法醫學意見書（其內容在此視為完全部轉錄）。

7. 上述碰撞直接及必然地導致(C)右膝及右內踝部軟組織挫傷，需 1 日康復，傷勢詳見卷宗第 94 頁的臨床法醫學意見書（其內容在此視為完全轉錄）。

8. 被害人和(C)被送往仁伯爵綜合醫院接受治療，醫療費用分別為 276 澳門元及 146 澳門元。

9. 案發時晴天，路面乾爽，交通密度正常。

10. 嫌犯違反謹慎駕駛義務，在公共道路駕駛車輛作出掉頭操作時，沒有確保其操作不影響道路其他使用者的安全，因而導致是次交通事故及被害人受傷。

11. 嫌犯知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

—  
另外證明以下事實：

嫌犯已於 2023 年 2 月 3 日在本案中存放了澳門幣 276 元，作為彌補被害人的賠償金額。

—  
嫌犯現為娛樂場區域場務主任，每月收入為澳門幣 30,000 元。

嫌犯離婚，需供養父母及兩名未成年兒子。

嫌犯學歷為高中學歷。

嫌犯否認被指控的事實。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

—  
未獲證明的事實：

尚沒有其他載於控訴書及答辯狀的事實有待證實。

—  
\*

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“儘管嫌犯否認指控，且證人(C)的證言有不少與錄影片段不相符之處（不排除是因為案發距今經過了一段時間而令證人的記憶產生錯誤），然而，按照案中清楚的監控錄影片段所顯示的具體案發經過（本法院已反覆仔細播放及觀看有關片段多次），可以發現嫌犯在斑馬線上的行人通過後而駕駛上述汽車重新起步並開始緩慢行駛時，(C)所駕駛的電單車此時已在嫌犯駕駛的上述汽車的右後側行駛（約 7 時 55 分 32 秒）。雖然嫌犯亮起右轉指示燈時是約 7 時 55 分 34 秒，當時(C)所駕駛的電單車仍在嫌犯的汽車的右後側位置，緩慢地逐步從後駛前，然而，嫌犯在亮燈後沒有任何將汽車靠向車行道右側路沿以便隨後安全地進行右轉的操作及趨向，反而仍然緩慢前行，約 7 時 55 分 38 秒，(C)所駕駛的上述電單車已經以緩慢車速（但比該汽車稍快）駛至該汽車右側車尾旁，並逐步駛至該汽車右側前車門至右車輪的位置（約 7 時 55 分 39 秒）。

事實上，根據上述嫌犯開始亮起右轉指示燈之時，直至(C)駕駛該電單車緩慢駛至該汽車右前車門至右前車輪的位置（這樣至少已有 5 秒時間），加上兩車當時較近的側面距離，本法院認為，按照常理及經驗法則，作為正常謹慎留意路面狀況的輕型汽車的駕駛者，身在嫌犯當時的車輛及駕駛席位置而應有的正常眼部視線可覆蓋範圍及感知，不論是單純眼部留意右方抑或是透過右邊側倒後鏡，均完全可以清楚留意到涉案電單車已從後駛至汽車的右前車門至右前車輪的位置（即使嫌犯當時曾有輕微扭軛向左“偷軛”以便轉右的動作，這可能導致有關右側倒後鏡在最後時刻顯示不到已在汽車車身右邊的涉案電單車，但該位置靠眼睛望右稍加留意便可察覺到），該電單車並非突然出現在該處的（即使該電單車打算進行超車操作亦然）。甚至乎，約 7 時 55 分 40 秒，當嫌犯開始將其汽車的車頭向右轉以掉頭的一刻，涉案電單車的車頭其實已駛至與該汽車的右側車頭旁

相約的位置，兩車車頭已呈相約並排狀態（可從監控錄影片段中的陰影判斷得到）。所以，至少約 7 時 55 分 39 秒至 40 秒這約 2 秒的時間內，涉案電單車明顯已在有關汽車的右側靠前方，這已是在嫌犯作為有關汽車駕駛者的肉眼完全可察覺到的範圍。

因此，雖然嫌犯在重審的審判聽證中指出其留意了右方但留意不到涉案電單車，甚至歸咎於可能是車身或右側倒後鏡的盲位顯示不到有關電單車，然而，從案發時的實情，我們毫無合理疑問認為，這顯然是因為嫌犯在亮起右轉指示燈後，完全沒有謹慎留意其右方或右後方是否有車從後駛至，在亮起右轉指示燈後便“安心地”以為後方不會有車在其右旁從後駛至（但其自己又沒有安全地將汽車慢慢靠向右邊路沿，以顯示自己將向右轉的趨向及阻擋後方車輛從後駛至——當時狀態是一邊打右燈，卻一邊在其車行道直行，甚至有輕微向左的動作），眼睛主要集中於望向對向車道有否來車。因為如果嫌犯在開始右轉操作之前是已經完全履行了應有的謹慎義務，小心留意其汽車右側是否有來車，嫌犯其實根本不可能留意不到涉案電單車已緩慢駛至車身旁，甚至隨後兩車車頭已呈相約並排狀態。

此外，無可否認，(C)於案發時駕駛有關電單車在嫌犯的汽車的右後方駛至右側甚至右前側近車頭位置，並打算繼續往前方直行，我們認為，(C)的舉措顯然是同一車道進行超車操作。而且，當有關電單車仍在嫌犯的汽車的右後側位置時，該汽車已開始亮起右轉指示燈，(C)理應已可留意得到在其前方的有關汽車是擬進行右轉操作的，但(C)仍然打算在該汽車右側空間進行不應該進行的超車操作（即使其緩慢駛至亦然），其行為顯然是本案交通事故發生的起因及重要原因。

然而，我們不應忽略的是，交通事故的發生有時不一定只有一個過錯方。在本案中，雖然(C)不當地進行超車操作，其行為毫無疑問是存有過錯，然而，按照本案具體情節，是否右側有人緩慢地從後超車（該電單車

在右後側至右前側持續約有 8 秒時間)，擬作右轉操作的駕駛者就完全不需要謹慎留意其右側是否有來車、不需要預先占用其車行道的右側位置就可立即進行右轉操作？我們認為，答案顯然是否定的。

由此可見，除了應有的尊重外，在仔細分析了各項證據後，結合常理及經驗法則，本法院認為嫌犯的辯解其實有一定的不可信之處，隱瞞了關鍵的實情——其自己當時根本就沒有清楚留意右方或右側有否來車便進行了有關右轉操作（即使其事前已亮起右轉指示燈亦然）——，嫌犯應該注意並能注意，但卻沒有小心注意案發時的上述狀況，自己沒有謹慎履行其駕駛義務及留意具體交通狀況。

因此，本法院認為，本案交通事故發生的主要原因是(C)沒有留意或沒有清楚留意嫌犯所駕駛的汽車已亮起右轉指示燈，不當進行超車操作，但仍有部份原因是因為嫌犯在擬進行右轉前，沒有預先占用其車行道的右側位置，同時，嫌犯又沒有謹慎留意右方或右側有否來車便進行了有關右轉操作。所以，嫌犯在本案中仍有相對較小部份的過錯，仍有其責無旁貸的部份，(C)則應承擔本案交通事故發生的大部份責任。”（見原審法院判決書之事實的判斷部份）

\*\*\*

### 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
- 錯誤適用法律之瑕疵

\*

第一部份 - 上訴人認為原審法院判決在認定事實第 3 點時，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。

在這，必須強調的是，在證據的審查方面，根據《刑事訴訟法典》第 114 條的規定，法官根據自由心證原則，按照一般經驗法則和常理來評價各種被審查及被調查證據的證明力，以認定或否定待證事實。因此，僅當心證之形成明顯違反證據限定規則或一般經驗法則時，方構成“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，受上級法院所審查。

因此，並不是對任一證據審查發生了錯誤便可以被上級法院所審查，那是必須是僅當心證之形成明顯違反證據限定規則或一般經驗法則時，方構成“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，受上級法院所審查。

另外，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，只要有關於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。

~

上訴人指出，原審法院對原審判決內所認定的事實存在不正確之處，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。

以下，讓我們來看看。

~

首先，根據原審法庭於庭審期間對案件載有的事發錄像進行多次

播放和審議，當中，原審法庭描述錄像記載的以下事實（參見卷宗第327頁內容）：

1，在上訴人（嫌犯）於斑馬線等候行人通過之後約7時55分32秒重新起步時，(C)駕駛的電單車已在上訴人駕駛的汽車右後側行使；

2，上訴人約於7時55分34秒打亮右轉指揮燈時，(C)駕駛的電單車仍在上訴人汽車的右後側緩慢向前行使；

3，約7時55分38秒，(C)以稍快於上訴人汽車的速度，緩慢地駕駛電單車駛至上訴人汽車的右側車尾；

4，約在7時55分39秒，(C)駕駛的電單車駛至上訴人汽車右前車門至右車輪位置。

~

繼而，原審法庭認定了本案事故發生的動態過程（參見已證事實第1點至第5點）：

1. 7:55:09 - 靜止等待：所有車輛在斑馬線前停車讓行。

2. 7:55:32 - 起步：嫌犯((A))的輕型汽車與不確定編號電單車同時起步。

3. 7:55:34 - 亮燈：嫌犯的輕型汽車在起步後約2秒亮起右轉指示燈。

4. 7:55:36至7:55:39 - 並行階段：在嫌犯的輕型汽車亮燈後，(C)的電單車從其右後側逐步駛至右前側，兩車處於長時間的並行狀態。

5. 7:55:40 – 碰撞：在兩車車頭幾乎並排時，嫌犯的輕型汽車開始右轉，導致碰撞。

~

上訴人(嫌犯)指出，約7時55分37秒，(C)所駕駛的電單車仍處於上訴人汽車的後方，此時，該不確定編號的電單車已超越上訴人所駕駛的汽車。因此，上訴人指“被害人(C)亦緊隨該電單車行駛”的事實不應被證實。

但是，我們翻閱案中已證事實，上訴人上指之“(C)所駕駛的電單車並非緊隨該不確定編號的電單車行駛(… )”，所對應的是第2點已證事實：-- “約7時55分09秒，嫌犯駕駛上述輕型汽車行駛至勞工子弟學校幼稚園外面的斑馬線停車讓行人通過，此時，(C)駕駛重型電單車MI-XX-XX搭載女兒(B) (被害人)尾隨一輛不確定編號的電單車在右車道從後駛近”。

但是，處於上述情景之事實時間卻不是意外發生的一刻(7:55:40)。

從上可見，上訴人欲證明的是，於碰撞發生前三至四秒(07:55:37、07:55:40)，被害人之電單車仍處於上訴人汽車的後方。上訴人的說法是其個人的事後回憶和陳述。記憶會隨著時間模糊，並且可能受到當事人立場的影響。但客觀的錄像證據卻與他所描述的不完全相符。

本上訴法院經翻閱案卷之所有證據後認為，從錄影片段實際上所反映，即 7:55:37-7:55:40 這三至四秒時間內，上訴人之輕型汽車和

被害人之電單車處於並行階段，即上訴人的輕型汽車與被害人之電單車共處同一車道且並排。因此，這已屬於前車(上訴人)轉向、與後車(被害人)超車，兩者的路權爭議問題。因為在 7:55:40 已經是碰撞的時間了。即在兩車車頭幾乎並排時，上訴人的輕型汽車開始右轉，導致了碰撞。

因此，上訴人指出，被害人(C)駕駛的電單車仍處於上訴人(嫌犯)駕駛的輕型汽車的後方這一說法是不正確的，也沒有證據支持。

為此，在尊重不同法律見解的前提下，我們未見被上訴裁判在認定事實方面存在有違經驗法則和常理、或明顯違反法定證據法則或職業準則的情況，更遑論因存在明顯錯誤而可導致作出開釋上訴人被判處罪名的決定。

~

此外，上訴人請求開釋或根據《刑事訴訟法典》第 418 條將本案發回重審。

根據《刑事訴訟法典》第 418 條第 1 款的規定，存在該法典第 400 條第 2 款各項所指的瑕疵本身並不足以導致將案件發回重審，只有在不可能對案件作出裁判時才導致發回重審。

承上所見，由於不存在上述第 400 條第 2 款 c)項所規定的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，故不能將上訴人開釋，亦不存在發回重審之前提條件。

為此，上訴人所指原審判決存在審查證據明顯有錯誤的上訴理由，並不成立。

\*

\*\*\*

第二部份 - 上訴人指原審法院裁判沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定的錯誤適用法律之瑕疵。

上訴人指出，根據卷宗第 4 頁之交通意外報告書，發生碰撞是在車道上的連接處，《道路交通法》第 42 條規定，禁止在交匯處之前或之後的地點超車，《道路交通法》第 39 條規定，在前車(上訴人)車輛亮起右邊指示燈的情況下，駕駛者((C))應從前車(上訴人)左方超車，即電單車駕駛者(C)強行自上訴人車輛的右邊超車而釀成意外。

上訴人不認同原審法院裁定上訴人車輛往右方轉向時沒有注意有電單車正在其右方超車，釀成意外屬於上訴人之過失。

駐初級法院的檢察院代表及中級法院的檢察院代表對此發表了意見。

以下，讓我們來看看。

\*

《道路交通法》第 39 條第 1 款規定：“如擬超越的車輛的駕駛員已表明其右轉操作，且在車行道最左側讓出空間，則應從該車左方超車。”

《道路交通法》第 40 條第 2 款第(1)項之規定：“二、駕駛員開始超車前尤應確定：(一) 車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻。”

《道路交通法》第 42 條第 1 款第(3)項規定：“禁止在交匯處之前或之後的地點超車。”

本案就是這一情況，被害人所駕駛的重型電單車 MI-XX-XX，先是在只有 3.4 米的右側車道內進行超車(針對上訴人之車輛)，隨後在沒有注意安全狀況下以及在交匯處之前及之內超車。而且，被害人在前車(上訴人駕駛車輛)已亮燈示意右轉時，仍然從上訴人之車輛右邊進行超車，並因此發生了碰撞明顯屬違反《道路交通法》之相關規定及導致交通意外之發生。

一方面，從被害人(C)(電單車駕駛者)行為角度來看：(C)在上訴人車輛亮起右轉向燈後，仍在其右側進行超車操作，這種行為違反了正常的交通規則和駕駛習慣。即使電單車速度較慢，也不應該在前方車輛即將右轉時進行超車。

本上訴法院認為，被害人(C)沒有遵守《道路交通法》第 40 條第 1 款規定的超車義務，也違反了《道路交通法》第 42 條第 1 款第(3)項規定之禁止在交匯處之前或之後的地點超車的規定，故其對事故的發生存在十分明顯過錯，其對引致是次交通意外是責無旁貸。

~

另一方面，在從上訴人(嫌犯)的行為來看，上訴人在亮起右轉向燈後，未將汽車靠向右側路沿，而是繼續直行甚至有輕微向左的動作，沒有採取合理措施以確保右轉操作的安全。

根據《道路交通法》第 43 條第 2 款：“駕駛員擬右轉時，如所處道路屬單向行車，應預先占用車行道右側，如所處道路屬雙向行車，

應預先及儘量駛近車行道中心線，然後，沿供其行車方向一側駛進擬轉入的車行道。”

根據道路交通法第 44 條第 1 款：“在不危及交通安全或不阻礙交通的情況下方可掉頭。”

本案中，涉案錄影片段清晰地顯示了一個連續的過程——被害人的電單車從右後方，逐步、緩慢地駛至右側方，並最終與上訴人(嫌犯)的汽車前部並排，而上訴人(嫌犯)卻沒有注意到被害人的電單車在其右側。

以及，根據常理，駕駛員在右轉或掉頭時，有義務觀察右側及右後方是否有來車，以保證不影響其他道路使用者的安全。本案中，在案中兩車碰撞發生之前，即上訴人(嫌犯)在轉向之當時，理應能察覺有電單車已駛至其汽車右側右後門處，但其仍繼續把汽車向右前方轉向，這便違反了謹慎駕駛的義務。明顯地，上訴人未履行這一謹慎駕駛義務，原審法院認定上訴人存在一定過錯是合理的。

綜合考慮了雙方當事人的行為，本上訴法院認為，本案中原審法院認定被害人(C)所駕駛的電單車的不當超車，是事故發生的主要原因，但上訴人(嫌犯)所駕駛的輕型汽車，因未盡謹慎駕駛義務而須負上一定責任，符合《道路交通法》的相關規定。

本案中，分析原審法庭認定的案發事實，儘管案發時(C)對交通意外的發生需承擔相當重大的責任 — 原審法庭已判定(C)需承擔相當程度的過錯責任。

綜上，本上訴法院認為，上訴人指原審判決沾有《刑事訴訟法典》

第 400 條第 1 款所規定的錯誤適用法律之瑕疵，其理據並不成立。

\*

正如駐中級法院的檢察院代表所指出：原審法庭判定上訴人因過失而觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款和第 93 條第 1 款規定的一項過失傷害身體完整性罪，該一犯罪定性正確。

當然，考慮案中(C)對交通意外發生具有嚴重的過失責任，在尊重不同法律見解的前提下，檢察院認為，案中有條件依照《刑法典》第 66 條第 1 款的規定，在量刑的時候，法院有條件予上訴人特別減輕刑罰。

本上訴法院認同檢察院的上述見解，上訴人在本刑事責任方面，雖屬於過失犯罪，但具條件給予上訴人特別減輕刑罰。

~

以下，讓我們來看看。

檢察院指出，針對刑事責任方面，可考慮給予上訴人刑罰特別減輕情節(《刑法典》第 66 條第 1 款)。

根據《刑法典》第 40 條、第 64 條和第 65 條分別規定了刑罰的目的、刑罰的選擇以及具體量刑的準則。

根據《刑法典》第 40 條第 1 款規定，刑罰之目的旨在保護法益及使行為人重新納入社會，即：從一般預防和特別預防兩個方面作考量。前者，主要從一般預防的積極方面考慮，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，同時遏止其他人犯罪；後者，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。<sup>1</sup>

《刑法典》第 40 條第 2 款規定了刑罰之限度，確定了罪刑相當原則。根據該原則，刑罰的程度應該與罪過相對應，法官在適用刑罰時不得超出事實當中的罪過程度。

《刑法典》第 65 條規定了確定具體刑罰份量的準則，在確定刑罰的份量時，須按照行為人之罪過及預防犯罪的要求為之，同時，亦須考慮犯罪行為的不法程度、實行之方式、後果之嚴重性、行為人對被要求須負義務之違反程度、故意之嚴重程度、所表露之情感、行為人之動機、行為人之個人狀況及經濟狀況、事發前後之行為及其他已確定之情節。

《刑法典》第 66 條規定了法律明文規定須特別減輕刑罰之外的特別減輕刑罰之情況。該法條第 1 款規定了給予特別減輕刑罰的實質前提，即在犯罪前、後或過程中存在明顯減輕事實之不法性或行為人之罪過之情節，或明顯減少刑罰之必要性之情節；只有在符合了有關之實質前提下，法院須給予特別減輕刑罰。

至於第 66 條第 2 款還特別列出數種明顯減輕罪過的情節表現，如行為人在嚴重威脅之影響下，或在其所從屬或應服從之人之權勢影

---

<sup>1</sup> 中級法院於 2022 年 2 月 17 日製作之第 55/2022 號合議庭裁決。

響下作出行為；行為人基於名譽方面之原因，或因被害人本身之強烈要求或引誘，又或因非正義之挑釁或不應遭受之侵犯而作出行為；行為人作出顯示真誠悔悟之行為，行為人在實施犯罪後長期保持良好行為；事實所造成之後果特別對行為人造成損害；行為人在作出事實時未滿十八歲等情節。

~

針對原審判決，當中判處上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯了《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款，並配合第 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，判處一百零五日罰金，日額為澳門幣 100 元，即總共為澳門幣 10,500 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服七十日徒刑。並根據《道路交通法》第 94 條第 1 項的規定，考慮了嫌犯所觸犯的罪行的嚴重性及本案的具體情節，本法院認為應科處禁止駕駛三個月最為適合（沒有任何暫緩執行禁止駕駛可予接納的理由）。

本上訴法院認為，本案中，被害人(C)駕駛電單車違反規定下不當超車的行為，是事故發生的主要原因。至於上訴人(嫌犯)，亦由於未有謹慎駕駛也負上一定責任。由於刑事犯罪並不存在「部份犯罪」之判斷，因此，只要上訴人的行為被認定為具刑法上的過失，其行為依然構成犯罪。

正如上述分析，本中級法院認為上訴人的過失行為在是次交通意外的過程中，存在明顯減輕事實之不法性、行為人之罪過之情節，因此符合《刑法典》第 66 條第 1 款之規定。

考慮到《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款，並配合第 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(原罰金刑幅為 90 日至 240 日，經配合《刑法典》第 66 條第 1 款之刑罰特別減輕情節下，刑幅為 10 日至 160 日)。

因此，本上訴法院經重新考慮本案之量刑要求，包括：本案中的具體情節，尤其考慮到上訴人所觸犯的罪行的不法性程度較低、所造成的後果程度普通、上訴人的罪過及違反謹慎義務的程度較低，同時考慮到上訴人為初犯等因素。

本上訴法院認為，改為判處上訴人所觸犯之《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款，並配合第 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，經配合《刑法典》第 66 條第 1 款之刑罰特別減輕情節下，判處 60 日罰金已屬合適，並維持日額為澳門幣 100 元，即總共為澳門幣 6,000 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服四十日徒刑。

並根據《道路交通法》第 94 條第 1 項的規定，考慮了嫌犯所觸犯的罪行的嚴重性及本案的具體情節，本法院認為應科處禁止駕駛二個月最為適合（沒有任何暫緩執行禁止駕駛可予接納的理由）。

\*

至於民事責任方面，由於本案中沒有任何當事人提出上訴，因此維持民事賠償方面的判處。

\*\*\*

#### 四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由部份成立，改為判處：

上訴人所觸犯之《刑法典》第 142 條第 1 款結合《道路交通法》第 44 條第 1 款，並配合第 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，經配合《刑法典》第 66 條第 1 款之刑罰特別減輕情節下，判處 60 日罰金已屬合適，並維持日額為澳門幣 100 元，即總共為澳門幣 6,000 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服四十日徒刑。

並根據《道路交通法》第 94 條第 1 項的規定，考慮了上訴人所觸犯的罪行的程度及本案的具體情節，本法院認為改判科處其禁止駕駛二個月（沒有任何暫緩執行禁止駕駛可予接納的理由）。

餘下的內容，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 6 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 3,500 圓。

著令通知。

\*

2025 年 11 月 27 日

---

簡靜霞 (裁判書製作人)

---

蔡武彬 (第一助審法官)

---

馮文莊 (第二助審法官)

(除應有的尊重外，本人不同意裁判書的立場，具體內容見落敗票聲明。)

## 落敗票聲明

(刑事案編號第 771/2024 號)

作為本案之第二助審法官，根據《刑事訴訟法典》第 417 條第 2 款規定作成本落敗票聲明，理據如下：

### 一、事實部份：

原審(第一審)法庭認定下述事實為既證事實列：

「1.

2020 年 6 月 19 日早上約 7 時 55 分，(A) (嫌犯) 駕駛 MU-XX-XX 輕型七人汽車沿林茂海邊大馬路（由沙梨頭海邊大馬路往船澳街方向，該路段設有兩同向車道）的右車道行駛。

2.

約 7 時 55 分 09 秒，嫌犯駕駛上述輕型汽車行駛至勞工子弟學校幼稚園外面的斑馬線停車讓行人通過，此時，(C)駕駛重型電單車 MI-XX-XX 搭載女兒(B) (被害人) 尾隨一輛不確定編號的電單車在右車道從後駛近，期間，該輛不確定編號的電單車從嫌犯所駕駛的汽車的右側緩慢地穿過，逐步駛至該汽車的右側近車頭旁，該電單車與該汽車的車頭呈平排狀況。

3.

待斑馬線上的行人通過後，約 7 時 55 分 32 秒，嫌犯駕駛上述汽車重新起步並開始緩慢行駛，上述不確定編號的電單車亦同時起步，並從嫌犯所駕駛的上述汽車的右側以較該汽車更快的車速超越該汽車後向船澳街方向行駛，此時，(C)亦緊隨該電單車從嫌犯駕駛的上述汽車的右後側行駛，隨後約 7 時 55 分 34 秒，嫌犯亮起右轉指示燈。

4.

約 7 時 55 分 36 秒，當駛至燈柱編號 236B02 號對開位置時，嫌犯仍

駕駛着上述汽車緩慢前行。約 7 時 55 分 38 秒，(C)所駕駛的上述電單車以比該汽車稍快的緩慢車速駛至該汽車右側車尾旁，並逐步駛至該汽車右側前車門至右前車輪的位置（約 7 時 55 分 39 秒），且其打算繼續往船澳街方向行駛。

4-A.

此時，在沒有謹慎留意到(C)所駕駛的電單車早已駛至上述位置的情況下，嫌犯開始將其汽車的車頭向右轉以掉頭，約 7 時 55 分 40 秒，該汽車的右車頭便隨即與已駛至其右側車頭旁（兩車車頭已呈相約並排狀態）的上述電單車左邊車身發生碰撞，導致該電單車失控及被害人和(C)倒地受傷。

5.

上述碰撞直接及必然地導致被害人右足部軟組織挫傷及左膝踝部軟組織擦傷，需 1 日康復，傷勢詳見卷宗第 95 頁的臨床法醫學意見書（其內容在此視為完全部轉錄）。

上述碰撞直接及必然地導致(C)右膝及右內踝部軟組織挫傷，需 1 日康復，傷勢詳見卷宗第 94 頁的臨床法醫學意見書（其內容在此視為完全部轉錄）。

6.

被害人和(C)被送往仁伯爵綜合醫院接受治療，醫療費用分別為 276 澳門元及 146 澳門元。

7.

案發時晴天，路面乾爽，交通密度正常。

8.

嫌犯違反謹慎駕駛義務，在公共道路駕駛車輛作出掉頭操作時，沒有確保其操作不影響道路其他使用者的安全，因而導致是次交通事故及被害人受傷。

9.

嫌犯知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

\*

另外證明以下事實：

嫌犯已於 2023 年 2 月 3 日在本案中存放了澳門幣 276 元，作為彌補被害人的賠償金額。

\*

嫌犯現為娛樂場區域場務主任，每月收入為澳門幣 30,000 元。

嫌犯離婚，需供養父母及兩名未成年兒子。

嫌犯學歷為高中學歷。

嫌犯否認被指控的事實。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。」

\*

1. 首先，關於事實的記載，4-A 內所述的第一句話(「在沒有謹慎留意到(C)所駕駛的電單車早已駛至上述位置的情況下」)屬結論性句子，不應在事實部份出現，極其量只能說「在沒有留意到(C)所駕駛的電單車已駛至上述位置的情況下」，有沒有“謹慎”乃結論用語，故應作出更正。

2. 第 8 條事實不獲證實，指控不實，而且明顯錯誤，按照卷宗所載的證據及資料，不是私家車駕駛人操作不當，而是他進入必須掉頭的行車線內，而且在自己的行車道上，並無違反任何交通規則。

\*

此外，按照上述的既證事實列，可得出下述結論：

1) - 電單車駕駛人明知私家車已進入“應遵路線”範圍——即只能單向及掉頭行車，電單車不應進入私家車的路線範圍之內(右轉掉頭)。

2) - 由於私家車在該段路面只能扭右軛(必須這樣做，否則撞前面障礙物或向前衝)，就在這一剎那間右轉軛(正常)就與右邊的電單車發生輕微碰撞，這裏可以提出一個問題，誰人可以先行？是私家車？還是電單車？明顯是私家車先進入這段路面，而電單車後來才進入，理應先讓私

家車繼續及通過該段路面，但電單車司機並沒有如此操作，而是右邊“追上”，想並排右轉然後掉頭。誰人操作不當？顯然是電單車。

3) - 值得強調是該段路面是彎位，不應超車——見《道路交通法》第 42 條第一款第二項——後文分析，這明顯體現出電單車司機之不謹慎及大意之行為。

4) - 按照駕駛的應有謹慎態度，駕駛人無義務知道其他道路使用者如何小心或謹慎，只需自己遵守自己的行車路線及遵守交通規則，對於突然而來的“入侵者”，只能採取一切可採用的措施避免發生碰撞，如不成功，就看引起碰撞之“入侵者”有否違反交通規則。在本案裏，事實是電單車駕駛人“不小心”在彎位嘗試扒頭超車引致，故負全責(唯一過錯方)。

5) - 一如上文所述，當私家車到這段路面時，私家車駕駛人必須擰軸右轉，否則他可能不夠位置，或向前衝，而且這是正常操作反應，就在這一剎那間就發生碰撞，事因是電單車不應在私家車右邊出現及行車。換言之，電單車駕駛人清楚知道私家車是擰右軸及掉頭，他不應“強行”進入別人的行車範圍。簡言之，私家車處於避無可避之狀態，故不能將碰撞之原因歸責其駕駛人。

為此，結論是對事實認定錯誤，應作出更正。

\*

## 二、法律問題：

《道路交通法》第 40 條第 2 款第(1)項之規定：

「二、駕駛員開始超車前尤應確定：

- (一) 車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻；
- (二) 無其他駕駛員已開始進行超越己車的操作；
- (三) 同一車道的前車駕駛員並無示意擬超車或繞過障礙物；
- (四) 在正常情況下可駛回原車道。」

《道路交通法》第 42 條規定：

「一、禁止在下列地點或情況下超車：

- (一) 有信號標明的人行橫道之前及之內；
- (二) 駝峰路、彎角或其他能見度不足的地點，但屬適當劃有供同一行車方向使用的兩條或以上車道者除外；
- (三) 交匯處之前及之內；
- (四) 道路寬度不足。」

《道路交通法》第 43 條規定：

「一、駕駛員擬左轉時，應預先及儘量駛近車行道左緣，並以最短路線左轉。

二、駕駛員擬右轉時，如所處道路屬單向行車，應預先占用車行道右側，如所處道路屬雙向行車，應預先及儘量駛近車行道中心線，然後，沿供其行車方向一側駛進擬轉入的車行道。

三、在上款所指情況下，如即將駛離的車道及擬駛入的車道均屬雙向行車，轉向時，交匯處的中心部分應在駕駛員的右方，但有信號另作指示除外。

四、違反本條規定者，科處罰款澳門幣 900 元。」

本案就是這一情況，私家車駕駛人已打燈進入應遵路線：靠右，右轉及掉頭(沒有其他選擇)，重型電單車(MI-XX-XX)駕駛人，先是在只有 3.4 米的右側車道內進行超車，隨後在沒有注意安全狀況下以及在交匯處之前及之內超車。而且，駕駛人在前車(上訴人駕駛的輕型汽車已亮燈示意右轉)時，仍然從上訴人之車輛右邊進行超車，並因此發生了碰撞，電單車的駕駛人的行為明顯違反《道路交通法》之相關規定及導致交通意外之發生。

電單車駕駛人的這種行為違反了正常的交通規則和駕駛習慣，無遵守《道路交通法》第 40 條第 1 款及第 42 條第 1 款第(二)項所規定的

禁止超車義務，故其對事故的發生存在明顯過錯，應承擔全部責任。

\*

《刑法典》第 14 條對過失行為作出規定：

「行為人屬下列情況，且按情節行為時必須注意並能注意而不注意者，為過失：

a) 明知有可能發生符合一罪狀之事實，但行為時並不接受該事實之發生；或

b) 完全未預見符合一罪狀之事實發生之可能性。」

簡言之，義務的違反必須是「應注意、能注意而未注意」。

正如檢察官在答覆意見內指出，一名駕駛者，當進行右邊轉向時，先向前注意，再向後注意，在轉向這一瞬間，正常行為是視力必需返回注視前方。案中(C)正在這一瞬間超車迅速到達上訴人汽車右邊車頭，顯然已超越上訴人可注意義務。

事實上，正如中級法院第 348/2023 合議庭裁決中指出，助理檢察長曾指出：於早上繁忙、路況複雜的環境下，要求上訴人「只將注意力一直集中在其車輛右邊，而忽略路面的其他情況」是不切實際且不合理的。上訴人將主要注意力放在對向車道，正是對最大風險源的合理應對。

因此，上訴人駕駛的輕型汽車，在轉右向時就與右側正在超車的電單車碰撞，充其量是本次交通意外的一個條件，而電單車駕駛人的違規超車行為方是一個主動、異常、具有危險性的介入因素，這個介入因素才是導致本次碰撞發生的決定性成因。

換另一個角度言之，試問：私家車駕駛人何“罪”之有？他已完全遵守交通規則，走自己的路線及按規定轉向。

無任何責任可責歸私家車司機。

另外，原審法庭在其裁判中指出：

「(…)

然而，我們不應忽略的是，交通事故的發生有時不一定只有一個過錯方。在本案中，雖然(C)不當地進行超車操作，其行為毫無疑問是存有過錯，然而，按照本案具體情節，是否右側有人緩慢地從後超車（該電單車在右後側至右前側持續約有 8 秒時間），擬作右轉操作的駕駛者就完全不需要謹慎留意其右側是否有來車、不需要預先占用其車行道的右側位置就可立即進行右轉操作？我們認為，答案顯然是否定的。

由此可見，除了應有的尊重外，在仔細分析了各項證據後，結合常理及經驗法則，本法院認為嫌犯的辯解其實有一定的不可信之處，隱瞞了關鍵的實情——其自己當時根本就沒有清楚留意右方或右側有否來車便進行了有關右轉操作（即使其事前已亮起右轉指示燈亦然）——，嫌犯應該注意並能注意，但卻沒有小心注意案發時的上述狀況，自己沒有謹慎履行其駕駛義務及留意具體交通狀況。

因此，本法院認為，本案交通事故發生的主要原因是(C)沒有留意或沒有清楚留意嫌犯所駕駛的汽車已亮起右轉指示燈，不當進行超車操作，但仍有部份原因是因為嫌犯在擬進行右轉前，沒有預先占用其車行道的右側位置，同時，嫌犯又沒有謹慎留意右方或右側有否來車便進行了有關右轉操作。所以，嫌犯在本案中仍有相對較小部份的過錯，仍有其責無旁貸的部份，(C)則應承擔本案交通事故發生的大部份責任。

\*

**定罪：**

《刑法典》第 142 條（過失傷害身體完整性罪）規定：

**『一、過失傷害他人身體或健康者，處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。**

二、(… )。

三、如因該事實引致身體完整性受嚴重傷害，行為人處最高三年徒刑

或科罰金。

四、非經告訴不得進行刑事程序。』

~

《道路交通法》第 44 條（掉頭）規定：

『一、在不危及交通安全或不阻礙交通的情況下方可掉頭。

二、禁止在下列地點掉頭：

（一）橋樑、行車天橋及隧道；

（二）駝峰路；

（三）彎角及能見度不足的交匯處；

（四）因能見度或其他道路條件而不宜掉頭的地點。』

（...）』

除應有的尊重外，我們對上述觀點及分析持保留態度，理由如下：

1. 原審法庭在刑事認定方面指出：「所以，嫌犯在本案中仍有相對較小部份的過錯，仍有其責無旁貸的部份，(C)則應承擔本案交通事故發生的大部份責任。」這裏存在一個刑法上的基本原理問題：「罪與非罪」「此罪與彼罪」的問題，刑法上基本解決的問題就是有罪或無罪，用海洋法系的術語：guilty or not guilty (culpado ou não culpado)。不能“小部份過錯”（小成什麼程度？？？）（不能說小部份罪成，大部份罪不成？？？）（只會在民事責任上作比例之區分——見《民法典》第 480 條及第 490 條），顯然原審法庭在刑事方面的思維值得商榷。

2. 訂定有罪之後，可在量刑方面因應具體情節作加重或減輕，但不應是在定罪方面說有少量過錯（見上文引述）。而且本案裏民事賠償已處理，根本無需使用這個思維。

3. 適用法律過錯，不是《道路交通法》第 44 條第一款規管本個案（因為兩車都進入必須掉頭的行車路，故不存在禁止掉頭的問題），而是

第 42 條第一款第(二)項適用：「一、禁止在下列地點或情況下超車：...(二) 駝峰路、彎角或其他能見度不足的地點，但屬適當劃有供同一行車方向使用的兩條或以上車道者除外；(.....)」。簡言之，是電單車駕駛人在不守規則的情況下進入私家車的行車綫及超車引致碰撞。

4. 在本案裏，因為過失方為電單車——違反交通規則，故應由他承擔全責，所以在未能證明私家車有過失的情況(因為已完全遵守交通規則)，應裁定被起訴的罪名不成立，故上訴理由成立，開釋上訴人、即私家車司機。

二零二五年十一月二十七日。

第二助審法官

---

馮文莊