

--- 簡要裁判 (按照經第 9/2013 號法律修改的<<刑事訴訟法典>>第 407 條第 6 款規定) -----
--- 日期：28/11/2022 -----
--- 裁判書製作法官：陳廣勝法官 -----

澳門特別行政區中級法院

上訴簡要裁判書

上訴案第 679/2022 號
(刑事上訴案)

上訴人 (第一嫌犯)：A

上訴所針對的法院：初級法院第四刑事法庭

一、案情敘述

澳門初級法院第四刑事法庭審理了第 CR4-21-0248-PCC 號合議庭普通刑事案，在刑事方面尤其是對第一嫌犯 A 判處如下：

第一嫌犯是以正犯身份觸犯兩項《刑法典》第 142 條第 1 款和《道路交通安全法》第 93 條第 1 款、第 94 條第 1 項所聯合規定處罰的過失傷害身體完整性既遂罪 (受害人分別為 C 和 D)，對每項罪行判處 120 天罰金，日罰金額為澳門幣 80 元，在二罪並罰下，最終科處 150 日的單一罰金刑，日罰金額為澳門幣 80 元，合共澳門幣 12,000 元罰金，另對上述兩項罪名各處以六個月的禁止駕駛附加刑，合共一年的實際禁駕附加

刑（詳見載於本案卷宗第 401 至第 425 頁的判決書內容）。

第一嫌犯不服，現透過辯護人向本中級法院提出上訴，力指原審在審查案中涉及判罪的證據方面明顯出錯，並且未有完全根據法律規定作出量刑，因此請求改判其完全無罪，或至少對其改判較輕的徒刑。而就事實審方面，上訴人特別提到（詳見卷宗第 448 至第 461 頁的上訴陳述書內容）：

—原審有關既證事實的重點是圍繞上訴人沒有留意當時的交通狀況而調節車速，以致其所駕駛的車輛為著閃避第二嫌犯 B（以下簡稱為“第二嫌犯”）所駕駛的車輛而撞到兩名被害人（C 和 D）的車輛，並導致彼等受傷；

—然而，上訴人認為他自己正正是因為留意當時的交通狀況，在判斷是否有足夠行車距離讓第二嫌犯可成功轉換行車道，而作出一般駕駛者在遇到同樣情況時都會作出的行為，立即望向倒後鏡以決定是否可減速。因此，上訴人已遵守其謹慎義務，其已注意第二嫌犯車輛的動向，為著避免與第二嫌犯所駕駛的車輛相撞而向左閃避，惟最終與兩名被害人的車輛發生碰撞；

—第二嫌犯在轉線時應與上訴人駕駛的車輛保持足夠的側面距離，否則，應放棄轉線，又或應減速待上訴人駛過後再行轉線；

—在案發時，上訴人可合理及正當地期待第二嫌犯將會履行其所負有的注意義務，並遵守《道路交通法》第 21 條的規定，在上訴人最終決定保持車速的情況下，放棄轉線或減速待上訴人駛過後再行轉線；

—再者，按照一般經驗法則，即使上訴人即時急煞車，亦很大機會因“慣性”而撞上第二嫌犯所駕駛的車輛；

—由此可見，上訴人向左閃避是唯一能避免與第二嫌犯相撞的做

法；

—此外，此舉亦是為著避免與第二嫌犯相撞並導致其受傷，甚至有生命危險，因此，無法合理期待上訴人作出其他行為以避免與第二嫌犯發生倘有之車禍，故上訴人向左閃避是適當排除危險（對於第二嫌犯）的做法。由於上訴人的行為符合《刑法典》第 34 條第 1 款之規定，故此可排除其過錯；

—為此，綜合上訴人的解釋、證人的證言及書證，可得出的結論是，上訴人在案發時已遵守其謹慎義務，未能及時調節車速的主要原因是反應時間過短（僅為 1 秒），然而，這並不應歸責予上訴人，因考慮當時的情況，上訴人所駕駛的車輛的車速不快，上訴人謹是為著閃避第二嫌犯而撞到兩名被害人的車輛，此舉動是為著避免第二嫌犯因兩車相撞而導致受傷，甚至可能會有生險；

—再者，按照當時的情況，即使上訴人作出急煞，亦很難避免撞向石壘，因此，上訴人再次向左閃避是唯一能避免其因撞向石壘而導致倘有之受傷或生命危險，而期待上訴人作出其他行為屬不合理，故上訴人再次向左閃避是適當排除危險（對於其本人）的做法。由於上訴人的行為符合《刑法典》第 34 條第 1 款之規定，故此可排除其過錯。

駐該法庭的助理檢察長對上訴作出答覆，認為上訴理由不成立（詳見卷宗第 473 至第 476 頁的上訴答覆狀內容）。

案件卷宗經移交予本中級法院後，助理檢察長對之作出檢閱，也認為上訴理由不成立（詳見卷宗第 502 至第 524 頁的意見書內容）。

今裁判書製作人對卷宗作出審查後，認為可按照《刑事訴訟法典》第 407 條第 6 款 b 項和第 410 條的規定，對上訴作出簡要裁決。

二、 上訴簡要裁判的事實依據說明

透過審查案卷內的文件資料，可知：

今被上訴的判決的原文已載於卷宗第 401 至第 425 頁，其內容在此被視為完全轉錄。

原審法庭把本案涉及刑事方面的事實查明如下：

「1.

2020 年 12 月 14 日下午約 3 時 17 分，第一被害人 **C** 駕駛屬 **E** 的輕型汽車 MI-**-**搭載包括第二被害人 **D** 在內的三名乘客沿友誼大馬路往友誼大橋引橋方向的左車道行駛；而第一嫌犯 **A** 亦駕駛輕型汽車 MY-**-**與其同一車道尾隨行駛。

2.

此時，第二嫌犯 **B** 駕駛重型電單車 MF-**-**沿上述道路的右車道，與 **C** 並排行駛。

3.

當駛至上述道路近燈柱編號 185B01 時，**C** 駛入左邊的友誼大橋引橋，**A** 見狀便開始加速向前行駛，趨向超越 **B**。

4.

2 秒後，在 **A** 右前方的 **B** 望向左車道的交通狀況後啟動左轉指示燈，由右車道靠近中間虛線，準備轉入左車道行駛。

5.

1 秒後，在 **B** 車輛的前輪要觸及分隔車道的虛線時，**A** 方才意識到將會發生碰撞，在沒有減速的情況下立即左轉閃避，以致越過導流實線駛入友誼大橋行車引橋。

6.

在此前，**A** 已意識到 **B** 正打算切線，但未有根據有關情況調節車速；而 **B** 亦只想着徑自切線，沒有打算因應 **A** 的車速較己為快，即將駛至而先等待其超越自己才作出有關行為。

7.

倘若 **A** 沒有煞停車輛或作出上述閃避操作，其將撞上 **B** 的車輛。

8.

左轉閃避約 1.4 秒後，**A** 在之前從未作急煞操作的情況下，撞到 **C** 的車輛，使後者再撞向友誼大橋引橋牆身（見第 23、88 - 95 頁）。

9.

上述過程導致 **C** 左食指軟組織挫傷，約需 3 日時間康復；同時導致 **D** 頸背部肌肉拉傷，約需 3 日時間康復；另尚導致 **A** 左膝擦傷，右腰、右足第一趾及右手指挫傷，約需 2 日時間康復，具體鑑定陳述見第 101、102、143 頁，在此視為完全轉錄。

10.

A 在自由和有意識的情況下，明知道在行車時應根據交通狀況而調節車速，然而其在駕駛車輛作出上述操作時，本應注意，且能注意，但實際未注意到上述規定及 **B** 車輛的動向，在閃避 **B** 期間亦沒有注意到 **C** 車輛的動向和應儘速煞停車輛，造成是次事故，使 **C** 和 **D** 身體遭受創傷。

11.

B 在自由和有意識的情況下，在駕駛車輛作出切線操作時，本應注意，且能注意，但實際未注意到自己所駕駛的車輛與 **A** 的車輛之間沒有保持足夠的距離，導致 **A** 因閃避而碰撞引發事故，並使其身體遭受創傷。

12.

兩名嫌犯清楚知道其行為犯法，會受法律制裁。

此外，審判聽證亦證實以下事實：

刑事紀錄證明顯示，二名嫌犯為初犯。

第一嫌犯聲稱為商人（地產中介），月入澳門幣 15,000 元，需供養一名子女，具大學學歷。

第二嫌犯聲稱為莊荷，月入澳門幣 20,000 元，需供養外母，具中五畢業學歷。
.....」。

原審法庭在判決書內尤其是就涉及刑事方面的事實審工作，發表了以下判斷理由：

「.....

庭審聽證時，**第一嫌犯 A** 否認被指控之事實，第一嫌犯稱 MY-**-**輕型汽車為其所有，該車為白色，牌子：TESLA，型號：MODEL 3 STANDARD RANGE PLUS RWD A/T。於案發當天約 15 時 17 分，其駕駛汽車 MY-**-**至友誼大馬路（往白雲花園方向）近燈柱（編號：185B01）對出左車道時，一輛重型電單車（第二嫌犯）突然從右車道轉往左車道，其隨即駕車向左閃避，並越過導流實線撞及左方往友誼大橋引橋方向行駛中的一輛汽車 MI-**-**。意外後，該電單車駕駛者往白雲花園方向離開，故其於現場報警處理。第一嫌犯亦因意外引致受傷，稱自行前往澳門仁伯爵綜合醫院求診。第一嫌犯稱意外引致輕型汽車 MY-**-**左前沙板、左邊倒後鏡、左前車門及左後車門損毀，至今已維修完畢，維修費用約為澳門元伍萬伍仟元正（MOP55,000 元正），第一嫌犯稱追究作案人之刑事及民事責任。

庭審聽證時，**第二嫌犯 B** 否認被指控之事實，第二嫌犯聲稱重型電單車 MF-**-**（銀色：KWANG YANG、型號：V-LINK 125 A/T）為其所有。辯稱於案發日約 15 時 17 分，其駕駛電單車 MF-**-**沿友誼大馬路（往白雲花園方向）右車道駛至近燈柱（編號：185B01）對出時，其亮著指示燈駕車轉往左車道，當時後方左車道有一輛汽車（其他資料不詳）行駛，轉線期間沒有發生交通意外。稍後，

其接到警察局通知才知悉涉及一宗交通意外。第二嫌犯稱意外當日天氣晴朗，光線充足，行車速度約為 50km/h。其認為本次交通意外與其無關，故不會向對方作出任何賠償。意外亦沒有引致重型電單車 MF-**-**任何損毀。

庭審聽證時，第一被害人 C 就案發經過發表陳述，其聲稱案發意外與控訴書所述事實相同。第一被害人聲稱於案發日約 15 時 17 分，其駕駛汽車 MI-**-**載著 3 名乘客（D、E 及 K）從友誼大馬路（往白雲花園方向）進入友誼大橋引橋（往氹仔方向）期間，一輛於友誼大馬路左車道行駛之汽車 MY-**-**突然越過導流實線撞及其汽車，再引致其汽車撞向引橋牆身。

庭審聽證時，第二被害人 D 就案發經過發表陳述，其聲稱案發意外與控訴書所述事實相同。D 稱於案發日約 15 時 17 分，乘坐由 C 駕駛之汽車 MI-**-**，她們都坐於汽車後座，E 則手抱著嬰兒（K），當車輛駛至友誼大馬路（往白雲花園方向）剛進入友誼大橋引橋（往氹仔方向）時，不知何故被車輛撞及。

審判聽證時，聽取了二名治安警察局警員 F（106***）、G（***091）之證言，其講述案件發生經過及所參與調查措施：

首名警員稱其有前往案發現場，接觸到汽車 MY-**-**駕駛者（第一嫌犯 A）、汽車 MI-**-**駕駛者（第一被害人 C）及汽車 MI-**-**的 3 名乘客（D、E 和 K）。其初步向兩位司機了解交通意外之發生經過，亦向兩名乘客了解案發經過。另外警員發現現場友誼大橋引橋牆身（面積約 0.5 米 X 0.5 米）有新造成的花損。此外，警員表示事後有追查另一名電單車司機。

第二名警員稱負責在案發後到現場搜查資料及證據，另稱有搜集一些由天眼所錄影的片段而製成的光碟，此外尚有輕型汽車 MI-**-**行車監控記錄光碟及有關輕型汽車 MY-**-**行車監控記錄光碟。警員為錄影片段給予了其專業意見。

庭審聽證時，證人 H，其講述了被害人 C 意外後之治療情況及生活上之改變。

庭審聽證時，證人 I，其講述了被害人 D 意外後之治療情況及生活上之改變。

庭審聽證時，證人 J（XX 公司的維修部門），其講述了 XX 公司針對汽車

MI-**-**-之維修情況作出陳述。

根據案中之錄影光碟，警方經翻閱後並製作翻閱光碟筆錄。本案涉及三輛相關車輛分別為重型電單車 MF-**-**-男駕駛者（第二嫌犯），輕型汽車 MY-**-**-（第一嫌犯）及輕型汽車 MI-**-**-（第一被害人）。片段記錄之情況為：三輛車輛先後行駛次序為輕型汽車 MI-**-**-與重型電單車 MF-**-**-沿友誼大馬路（往白雲方向）並排行駛，重型電單車 MF-**-**-行駛右車道，輕型汽車 MI-**-**-行駛左車道，並且在輕型汽車 MI-**-**-後方有一輛輕型汽車 MY-**-**-行駛。當三輛車輛駛至友誼大馬路近燈柱（編號：185B01）對出時，MI-**-**-駛上友誼大橋行車引橋，重型電單車 MF-**-**-行駛右車道，輕型汽車 MY-**-**-行駛左車道，行駛期間，電單車 MF-**-**-駕駛者曾搖頭望向左車道位置，並隨轉指示燈，同一時間輕型汽車 MY-**-**-因左車道前方沒有車輛阻擋，輕型汽車 MY-**-**-行駛速度較右車道之重型電單車 MF-**-**-為快，當重型電單車 MF-**-**-緩慢地靠中線轉往左車道，輕型汽車 MY-**-**-沒有減慢車速。並隨即作出往左閃避，重型電單車 MF-**-**-與輕型汽車 MY-**-**-沒有發生碰撞，之後重型電單車 MF-**-**-完全駛入右車道內並且離開現場。//輕型汽車 MY-**-**-因前方有石壘，再次把車輛往左閃避輕型汽車 MI-**-**-正準備駛上友誼引橋上，剛好輕型汽車 MY-**-**-越過導流實線，輕型汽車 MY-**-**-左前車身撞向輕型汽車 MI-**-**-右前車頭位置，並最終導致 MI-**-**-撞向友誼大橋引橋牆身上，輕型汽車 MI-**-**-與輕型汽車 MY-**-**-均報警處理事故及等待救援。

書證：卷宗所有文件書證，包括訴訟代理人提交的文件書證。

為此，庭審認定事實，由法庭根據經驗法則，對二名嫌犯在庭審中所作之聲明、二名被害人及二名警員之證言、多名民事證人的聲明、和卷宗內的文件證明（包括翻看錄影片段及相關筆錄），其中包括被害人的醫療檢驗報告、臨床法醫學鑑定書等證據進行邏輯分析並加以認定，獲證事實證據充分，足以認定。

本案中，於友誼大馬路發生一宗交通意外，過程大致為重型電單車 MF-**-**-

（第二嫌犯 B）切線並駛往輕型汽車 MY-**-**（第一嫌犯 A）所在車道，而車速來看，第一嫌犯比較第二嫌犯的為快，但第一嫌犯見狀（見到第二嫌犯轉線而來之時）急轉左閃避，最終撞到友誼大橋引橋上的輕型汽車 MI-**-**C 所駕車輛，致 C 和同車乘客 D 等受傷。

本案中，第二嫌犯所駕駛之重型電單車 MF-**-**，由亮起左轉指示燈，到由右車道行駛靠近中線位置約為 1 至 2 秒時間，導致輕型汽車 MY-**-**立即作出往左閃避。第一嫌犯所駕駛之輕型汽車 MY-**-**因閃避石壘，MY-**-**司機再次把車輛往左閃避，引致其輕型汽車 MY-**-**與輕型汽車 MI-**-**（被害人）發生碰撞，最終輕型汽車 MI-**-**被撞向友誼大橋引橋牆身上，並且引致輕型汽車 MI-**-**駕駛者及乘客受傷和輕型汽車 MY-**-**駕駛者受傷等情況。

根據錄影片段可見，根據現場警員拍攝照片及有關資料，現場沒有車輛留下剎車的痕跡，第一嫌犯的輕型汽車 MY-**-**明顯車速較重型電單車 MF-**-**及輕型汽車 MI-**-**車速為快，在事故中第一嫌犯的輕型汽車 MY-**-**沒有明顯減慢車速的行為動作。第二嫌犯所駕駛之重型電單車 MF-**-**，由亮起左轉指示燈，到由右車道行駛靠近中線位置約為 1 至 2 秒時間，導致輕型汽車 MY-**-**立即作出往左閃避。誠然，第一嫌犯的輕型汽車 MY-**-**與第二嫌犯的重型電單車 MF-**-**沒有發生碰撞，但根據現場雙方車輛行駛速度及位置，如果第一嫌犯的輕型汽車 MY-**-**不作出減慢車速或閃避等行為，雙方車輛有可能發生碰撞。

另外，從監控錄像可以看到，案發時重型電單車 MF-**-**（第二嫌犯 B）徑自作出切線操作，其後在輕型汽車 MY-**-**（第一嫌犯 A）閃避，並引致意外的過程中，第二嫌犯亦沒有任何反應並繼續前行，可見第二嫌犯當時完全沒有打算因應第一嫌犯 A 的車速較快而暫緩切線及越過車道，正因第二嫌犯此般行徑，增加了第一嫌犯 A 受傷的風險，實際上也造成了第一嫌犯 A 為了不撞到第二嫌犯，繼而閃避引發其它碰撞意外受傷，而這一「閃避引發碰撞意外受傷」的結果，屬於第二嫌犯的過錯引致第一嫌犯閃避，繼後再發生因第一嫌犯的〔閃避來救車〕行為。在這，

不得不提的是，第一嫌犯の「閃避來救車」屬於過份救車，因為從警方意見認為，第一嫌犯の輕型汽車 MY-**-**若減慢車速，甚至急煞，或許雙方車輛可避免發生碰撞，事實上，第一嫌犯の車速，由鏡頭可見至意外發生之路段及時間，也未見第一嫌犯有試圖減慢車速。再者，在第一嫌犯 A の整個長約 1.4 秒の閃避過程中，其從沒有作出急煞操作，其以「因不煞停車輛而直撞上其它道路使用者」、或以這種形式「閃避來救車」，是十分危險及異於正常人可預見的情況。

因此，第一嫌犯 A の行為，在閃避第二嫌犯 B 期間亦沒有注意到 C 車輛の動向和應儘速煞停車輛，造成是次事故，使兩名被害人 C 和 D の身體遭受創傷，確實構成二項過失傷人罪（針對被害人 C 和 D）。至於第二嫌犯の行為，其在駕駛車輛作出切線操作時，本應注意，且能注意，但實際未注意到自己所駕駛の車輛與第一嫌犯 A の車輛之間沒有保持足夠の距離，導致第一嫌犯 A 因閃避而碰撞引發事故及因此而受傷，確實構成了一项過失傷人罪（針對同為被害人の第一嫌犯 A）。

在事故成因の層面去看，本案交通意外の成因是由於第二嫌犯の錯誤切線行為而起的，第二嫌犯の切線行為使第一嫌犯作出了閃避第二嫌犯の操作，繼而引致第一嫌犯所駕駛の車輛撞向被害人の車輛，並使兩名被害人受傷。從經驗法則及常理可以知道，違規切線の駕駛操作，不僅會危害到其鄰車の駕駛安全，更有可能引起鄰車因閃避而生的一系列連鎖反應，本案的情況正是如此，第二嫌犯切線行為引致第一嫌犯因閃避第二嫌犯而撞及他車的情況，這是交外意外中常見及典型的情況之一。就算第一嫌犯在閃避來救車的過程中存有過錯，但歸根究底，第一嫌犯之所以會作出閃避全因第二嫌犯の違規切線行為引致。因此，本案意外，應理解成由第二嫌犯及第一嫌犯の過錯共同引致的。相對而言，第二嫌犯在本交通意外中の過錯程度比第一嫌犯更大」。

三、 上訴簡要裁判的法律依據說明

首先須指出，上訴審判者除了須依職權審理的事項外，祇須解決上訴人在上訴狀的總結部份所具體提出和框劃的問題，而毋須分析上訴人在提出這些問題時所主張的每項理由（此一見解尤可見於本中級法院第 47/2002 號案 2002 年 7 月 25 日合議庭裁判書、第 63/2001 號案 2001 年 5 月 17 日合議庭裁判書、第 18/2001 號案 2001 年 5 月 3 日合議庭裁判書、第 130/2000 號案 2000 年 12 月 7 日合議庭裁判書，和第 1220 號案 2000 年 1 月 27 日合議庭裁判書內）。

上訴人（第一嫌犯）在上訴狀內特別強調他當時的駕駛行為是因電單車駕駛者（即第二嫌犯）的駕駛行為所導致的，依據當時的情況，人們不可能合理期待上訴人本人作出除了向左閃避的其他駕駛操作行為以避免與第二嫌犯發生碰撞的後果，因此，其本人當時未有減速或剎停車輛的行為不應被譴責，而其向左閃避的駕駛操作是適當排除第二嫌犯所身處的危險的做法，應被視為符合《刑法典》第 34 條第 1 款的規定，如此，其本人應獲改判無罪才是。

在本案中，原審法庭在判決書內羅列了卷宗內所有用以形成心證的證據材料。當中在判決書第 16 頁末二段內，提及「警員為錄影片段給予了其專業意見」。

然而，從判決書第 18 頁第三段起至第 20 頁第三段的內容可見，原審庭有自己的事實分析判斷，並最終在判決的第 20 頁最後一段文字內，發表了其對交通事故成因的以下判斷結果：「在事故成因的層面去看，本案交通意外的成因是由於第二嫌犯的錯誤切線行為而起的，第二嫌犯的切線行為使第一嫌犯作出了閃避第二嫌犯的操作，繼而引致第一嫌犯所駕駛的車輛撞向被害人的

車輛，並使兩名被害人受傷。從經驗法則及常理可以知道，違規切線的駕駛操作，不僅會危害到其鄰車的駕駛安全，更有可能引起鄰車因閃避而生的一系列連鎖反應，本案的情況正是如此，第二嫌犯切線行為引致第一嫌犯因閃避第二嫌犯而撞及他車的情況，這是交外意外中常見及典型的情況之一。就算第一嫌犯在閃避來救車的過程中存有過錯，但歸根究底，第一嫌犯之所以會作出閃避全因第二嫌犯的違規切線行為引致。因此，本案意外，應理解成由第二嫌犯及第一嫌犯的過錯共同引致的。相對而言，第二嫌犯在本交通意外中的過錯程度比第一嫌犯更大」。

原審庭上述事實審結果和判斷的理由並沒有違反任何經驗法則、也沒有違反法律在證據效力方面的任何強制性規定、更無違反法庭在對爭議事實作出審判時所應依循的專業守則，如此，在《刑事訴訟法典》第114條的規定下，原審庭的事實審結果是不能在上訴程序中被更改的。

根據原審事實審結果，上訴人已意識到第二嫌犯正打算切線，但未有根據有關情況調節車速（見原審第6點刑事既證事實），而在「左轉閃避約1.4秒後，在之前從未作急煞操作的情況下，撞到C的車輛」（見原審第8點刑事既證事實）。

另根據原審事實審結果，上訴人當時的「左轉閃避」操作並非唯一能做的操作。的確，在（凡能處於案中具體情況的）一般駕駛者的角度來看，祇要上訴人當時選擇煞停其所駕的車輛，便不會撞上第二嫌犯所駕的電單車、更不會之後撞上案中的另一輛私家車（見第7和第8點刑事既證事實）。如此，上訴人當時的駕駛行為並不符合《刑法典》第34條第1款的事實適用前提。原審在法律上對上訴人的判罪判定並無任何出錯之處。

最後，就量刑部份，在《刑法典》第40條第1和第2款、第65條第1和第2款、第71條第1和第2款等規定下，並結合原審已證所有

情節，原審對上訴人的量刑決定已是輕無可再輕了。

四、 裁判

綜上所述，上訴人的上訴理由明顯不成立，其上訴在此被駁回。

上訴人須負擔上訴的訴訟費用，當中包括叁個訴訟費用計算單位的司法費、因上訴被駁回而須支付的肆個訴訟費用計算單位的罰金和其辯護人應得的澳門幣貳仟元上訴服務費。

澳門，2022 年 11 月 28 日。

裁判書製作人

陳廣勝