

上訴案第 2/2022 號

上訴人：A (A)

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院控告嫌犯 A 以直接正犯及行為既遂方式觸犯了一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，建議根據同法第 94 條第 2 項之規定，對嫌犯處以禁止駕駛的附加刑，並提請初級法院以普通訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的獨任庭在第 CR3-21-0239-PCS 號普通刑事案中，經過庭審，最後判決嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯：

1. 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」，罪名成立，判處三個月徒刑。
2. 暫緩執行，為期一年六個月。
3. 作為附加刑，根據《道路交通法》第 103 條第 2 款的規定，禁止嫌犯駕駛，為期十個月。
4. 著令嫌犯於判決確定後十日內將駕駛執照送交治安警察局，否則將構成違令罪(《道路交通法》第 121 條第 7 款)；上述禁止駕駛的判決自判決確定日起立即生效，即使嫌犯未有將駕駛執照或同等效力文件送交治安警察局亦然。最後，告誡嫌犯，如違反上述

禁令，在禁止駕駛期間駕駛，將以加重違令罪處罰，其駕駛執照亦將會被吊銷（《道路交通法》第 92 條第 1 款配合《刑法典》第 312 條第 2 款）。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起上訴：

1. 本上訴是針對初級法院第三刑事法庭於 2021 年 9 月 30 日就題述卷宗判處上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 4 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，被判處三個月徒刑，暫緩執行，為期一年，以及作為附加刑，根據第 103 條第 2 款的規定，禁止駕駛，為期十個月之判決而提起的。
2. 本上訴是以被上訴之判決沾染以下瑕疵而提起：不符合適用澳門道路交通法的前提；獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判（《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項）；審查證據方面明顯有錯誤（《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項）；法律適用錯誤（《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款）；量刑過重，違反第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 4 條(二)項及第 103 條第 2 款，結合《刑法典》第 64 條、第 65 條、第 40 條、第 44 條第 1 款及第 48 條規定（《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款）。
3. 按照第 3/2007 號法律《道路交通法》第 4 條第 2 款之規定，等同公共道路的道路是指所有向公共交通開放的私人地面通路，該判斷之主要標準為空間是否向公共道路開放，其特徵為交通自由、在容許行人、汽車及其他車輛自由流通的，甚至是道路的部分路段毫無區別地開放予所有人士通行，都可視同為公共道路，反之，則不具有公共道路的特徵；
4. 而涉案地點 – 白馬行 XX 廣場停車場（CV3 層的 24AJ 號泊車位）不屬於第 35/2003 號行政法規第 2 條及第 33 條所指之公共泊車停車場，其性質為私人停車場；根據交通事務局的公開資料

顯示，已明確分開列出公共停車場及私人停車場，其中私人停車場可定出價格及時限收費 – 正如涉案的白馬行 XX 廣場停車場，因為該停車場的收費與公共泊車服務規章所規定的收費不相同，可顯示其不如其他公共停車場般受到規管，而且，白馬行 XX 廣場停車場並非為交通自由，在容許行人、汽車及其他車輛自由流通的，不屬於第 4 條第 2 款所規定的情況；

5. 再者，有關事實發生在停車場中 (CV3 層的 24AJ 號泊車位，亦非行車道上)，有尊敬的法官認為此情況亦不適用第 4 條第 2 款的規定；重中之重的是，有關車位是可以自由轉讓的，不如公共停車場般具公共性質而不可轉讓；
6. 綜上所述，本案不符合適用道路交通法所規定的前提，而有關事實僅為民事法律關係，其於此，本案亦不應以第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條之規定歸責於上訴人，因此應開釋上訴人。
7. 尊敬的終審法院合議庭認為，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a)項所指的「獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判」的瑕疵，必須在調查為做出適當的法律決定必不可少的事實時出現漏洞，或者因為該等事實阻礙作出法律決定，或者因為沒有該等事實就不可能得出已得出的法律方面的結論，從而對已作出的裁判來說，獲證明之事實事宜顯得不充分、不完整。
8. 在本案，結合上述獲證明的事實，不足以認定上訴人清楚知悉碰撞的發，更不能證實上訴人存有逃避責任的意圖；尤其是從“然而考慮到監控記載嫌犯在出車時的車輛方向確實有向左傾斜的情況，且在向前行使約 30 公分原路倒後，落車後從右前門走向車尾在走向車輛的右邊，再原路返回上車(全程不足 5 秒)”可見，上訴人是完全不知道碰撞的發生；而且，上訴人已適當地履行駕駛者的責任，案發時在聽到聲音後音即落車查看，確保無事故發生才上車，過程中並無出現任何異常行為；

9. 被上訴的裁判根本沒有可能指出任何證據，以支持上述事實為何視為獲得證明，便只是籠統地將控訴書的事實轉錄於“獲證明之事實”之內；這樣，被上訴之合議庭裁判無可避免地沾上獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵；因為沒有對整個訴訟標的作出查證，應廢止被上訴裁判，按照罪疑從無的原則，開釋上訴人被指控的犯罪；又或按照刑事訴訟法典第 418 條第 1 款規定，命令移送卷宗以重新作出審判。
10. 尊敬的終審法院對於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項的「審查證據方面明顯有錯誤」的見解是，如果在審查證據時從某事實中得出的結論無法接受、如果違反限定或確定證據價值的法律規定或者違反經驗或職業準則就存在審查證據方面的明顯錯誤。該錯誤必須是顯而易見的，明顯到不可能不被一般留意的人所發現。
11. 首先，有關被上訴裁判在認定在案發時兩車曾發生碰撞及兩者的花痕吻合度方面，當中指出：“證人為汽車 MT-XX-XX 進行檢查時，發現該車左前車身存有輕微的損毀痕跡(高度約為 56CM 至 58CM)，與汽車 MW-XX-XX 右前泵把的損毀痕跡(高度約為 56CM)相符，由於兩車的損毀高度及紋理相符，故證人認為兩車的損毀痕跡相吻合，在問及如何出現卷宗第 13 頁所記載的花損時，該名警員指卷宗第 13 頁記載的汽車 MW-XX-XX 多處花損情況完全可以由嫌犯車輛駛出車位時造成(...)”
12. 然而，在測量有關損毀痕跡的高度方法並不嚴謹，在偵查階段中沒有將兩車在同一時間在同一地點一併作現場對比；而且，汽車 MT-XX-XX 左前車身存有輕微的損毀痕跡高度約為 56CM 至 58CM，但與汽車 MW-XX-XX 右前泵把的損毀痕跡高度約為 56CM，當中卻存有達 2CM 的差距，根本上兩車的損毀痕跡並不吻合；再者，兩名警員證人坦誠，在偵查階段中並沒有檢查車輛的其他地方是否存有花痕，以排除其他的可能性；重中之重是，透過觀看錄影及兩名警員證人之證言，可看到案發時兩車間並沒

有發生碰撞，也看不到兩車曾有接觸；因此，在對「發生碰撞」、「兩車的損毀痕跡相吻合」的認定中，存有審查證據明顯錯誤的瑕疵。

13. 另外，有關案發地點案發時的光線方面，實際上當時的光線並不充足，至少並不足以令人看到汽車 MW-XX-XX 的「花痕」，事實上，有關的監控由始至終沒有影到汽車 MW-XX-XX 的「花痕」，既然如此，可能是當時的光線並不足以看到汽車 MW-XX-XX 的「花痕」，更有可能是該車輛當刻並未有「花痕」，但是，警方沒有觀看上訴人車輛離後直至被害人到達現場及報警處理為止的監控，而存有搜集證據不足之處，令本案存有合理而不能克服的疑點，因此，被上訴裁判存有審查證據明顯錯誤的瑕疵，應廢止被上訴裁判，按照罪疑從無的原則，開釋上訴人被指控的犯罪。
14. 法律適用錯誤方面，原審法院裁定上訴人觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 4 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，其構成要件為，無論有關的責任屬民事或刑事，又或者其過錯或責任非屬該人，只要牽涉交通事故但意圖不以法定方法處理而逃避；然而綜觀本案的所有資料，顯示上訴人並不存有澳門《刑法典》第 13 條所規定的故意 – 其無意使該事實發生者；其不知有關後果；其不接受該事實之發生。
15. 鑑於沒有符合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 4 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」所要求之所有的構成要件，因此，應廢止被上訴裁判，並開釋上訴人被指控之犯罪。
16. 量刑過重方面，倘若尊敬的中級法院法官 閣下認為原審判決並沒沾染以上的瑕疵，上訴人亦請求法官 閣下考慮原審判決裁定上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條及第 4 條(二)項規定及處罰的「逃避責任罪」，被判處三個月徒刑，暫緩執行，為期一年，以及作為附加刑，根據第 103 條第 2 款的規定，禁止駕駛，為期十個月的量刑過重；

17. 在量刑方面，根據澳門《刑法典》第 40 條及 65 條之規定，須按照行為的過錯及預防犯罪之要求來確定，同時也須考慮所有對行為人有利或不利而不屬罪狀之情節。
18. 上訴人於庭上對真誠地且如實交待事發經過；上訴人已在本案的偵查階段中向被害人作出賠償；而且，上訴人於審判聽證當日真誠地表示，倘若其知悉有關碰撞，必會留下處理事件，又或會留下其個人聯繫方式，可顯示其已真誠覺悟；更何況，上訴人為年輕的醫院醫生，除了日常的輪更工作外，更需要隨時候命以等待處理突發性醫療事件，其工作具有緊急性，因此上訴人是極其需要駕駛的，否則，會影響到上訴人的職業生涯及醫院的運作，是故本次判決對其被判處的徒刑及附加刑給予暫緩執行已足以達致懲罰的目的。
19. 對於上訴人而言，判處的刑罰給以暫緩執行，已可以達至威嚇及處罰的目的，總結而言，原審判決所作出的判決未能真正體現《刑法典》第 40 條第 1 款、第 48 條和第 65 條的立法精神；理應判處較現時判決所科處的刑罰為輕的處罰，方能符合罪刑相適應的原則。

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諸位法官 閣下對法律理解的高見，懇請裁定本上訴得直並一如既往地作出公正裁判！

檢察院對上訴人提出的上訴作出了答覆：

- 1) 上訴人認為所有不在上訴狀附件二記載的停車場都不屬公共停車場，故白馬行 XX 廣場停車場屬私人停車場，不受《道路交通安全法》規範。
- 2) 我們認為上訴人將公共停車場、公共道路、澳門特別行政區私產土地上設立的泊車處存有理解上之錯誤。
- 3) 《道路交通安全法》第二條定義中，公共道路是屬於澳門特別行政區

公產或私產且開放予公眾陸上通行的道路，而開放予公眾陸上通行的私人道路亦等同於公共道路。

- 4) 那麼，就不是上訴人狹義地將收費標準以及屬私產而開放公眾通行停車場視為非公共道路了。
- 5) 結合《道路交通法》第 2 條、第 35/2003 號行政法規第 2 條及第 3 條，可以歸納出，開放公眾陸上通行並停泊的公共停車場，該停車場內的通道區間，都等同於公共道路。
- 6) 為此，案中的白馬行 XX 廣場停車場內部亦適用《道路交通法》內的規則，原審法院對上訴人在該停車場內實施的逃避因交通意外引致的責任行為的判罪裁決，不存在上訴人所提出的法律適用錯誤和違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定。
- 7) 檢察院不能認同上訴人以指責方式，斥原審法院只是籠統地將控訴書的事實轉錄於獲證事實之內，這屬非理性的說詞。
- 8) 上訴人所提出的理據，與庭審聽證中陳述完全相同並非新理據，並維持否認控訴事實：這樣，上訴人只是不認同原審法院根據嫌犯陳述，結合證人陳述及聽證中所審查的書證及其他證據，再結合一般常理及經驗法則後形成心證而作出的裁判而已。
- 9) 無疑，上訴人在庭審中否認控罪，這並不妨礙原審法院綜合所有庭審證據後，按照一般經驗法則和邏輯常理，得出其所認定的事實版本。
- 10) 庭審聽證中，播放了被扣押光碟 XX 廣場 CV3 的片段，清楚看到嫌犯駕駛汽車由被害人汽車右方的停車位出入狀況。
- 11) 從影像中發現嫌犯以非常緩慢速度向左方前行，與此同時被害人汽車發生明顯全車搖動，嫌犯汽車亮起紅色後煞車燈，嫌犯下車經本人汽車後方繞往嫌犯汽車和被害人汽車中間位置。
- 12) 光碟影像顯示車道十分明亮，嫌犯汽車和被害人汽車中間上方約 2.3 米處天花還有白色日光燈照射著兩車，可見亮度充沛（見卷

宗第 11 頁)，足以讓一般人能清楚檢視汽車外觀。

- 13) 明亮燈光也看到停車場週邊牆壁寫上「時鐘車位」「公眾車輛停泊區」字樣(見卷宗第 11 頁)，嫌犯和被害人車輛停泊車位處也能看到「時鐘車位」字樣(見卷宗第 11 頁)，肇事地點屬開放公眾的公共停車場樓層。
- 14) 從以上光碟影像，顯示嫌犯因知悉汽車發生碰撞，遂下車檢視。依據現場明亮的光線和被害人右方車身的損毀痕跡，足以顯示嫌犯知悉本人汽車與被害人汽車發生碰撞，尤其結合被害人汽車被撞發生搖動和卷宗第 13 頁汽車外殼花照片。
- 15) 警員證人 B 陳述了嫌犯汽車和被害人汽車損毀痕跡，解釋了被害人汽車花損由嫌犯汽車造成的理由，同時亦詳細解讀透過光碟看到嫌犯汽車前後進出車位情況，故能造成被害人汽車花損。關於兩車損毀的高度經檢視是基本吻合。
- 16) 我們知道，在證據的審查方面，澳門刑事訴訟法奉行自由心證原則，法官根據一般經驗法則和其自由心證對呈堂證據作的評價，除非明顯違背證據限定規則或明顯違背一般經驗法則，否則其心證不應受到質疑。
- 17) 上訴人只是單純以其認為應予以認定的事實來質疑原審法院對事實的認定，以表達他對法院所認定的事實的不同意見，不過其是試圖通過提出瑕疵，質疑法院的自由心證，這顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的相關規定。
- 18) 為此，原審法院不存在審查證據方面明顯錯誤，亦不存在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判，並無違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款，第 2 款 a 項和 c 項。
- 19) 上訴人只是單純強調案中沒有意圖即沒有故意，故沒觸犯「逃避責任罪」，除此沒有任何理由說明。
- 20) 根據原審法院已證事實，嫌犯明知在開放予公眾的停車場駕駛時撞毀他人車輛及發生事故，但未有留在現場處理或報警求助，反

而即是駕駛車離開現場，目的是逃避事故所產生的民事及刑事責任。

- 21) 庭審聽證中，嫌犯否認發生碰撞，更否認故意逃避責任。
- 22) 上訴人所謂真誠地如實交待事發經過，是堅持其否認事實的陳述版本，顯然上訴人錯誤理解何謂真誠悔悟，更將承認犯罪事實的真誠悔悟一詞隨意借用，並認為量刑過重。
- 23) 在尊重上訴人前提下，我們還是必需提出第 3/2007 號法律《道路交通法》第 103 條第 2 款，是輕微違反中「不讓行人先行」的處罰，與觸犯「逃避責任罪」禁止駕駛無關。
- 24) 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。同樣的禁止駕駛的附加刑對兩者帶來的處罰效果，不盡相同。對前者來說，禁止駕駛可能帶來生活上的不便，對後者來說，禁止駕駛有可能帶來工作職業和生計的影響。
- 25. 滿足《道路交通法》第 109 條的禁止駕駛的暫緩執行，必須具備充分理由。本案中，嫌犯被禁止駕駛僅為其生活帶來不便利，並未為其職業和生計帶來不可代替的影響，故未能滿足該條文的要求。
- 26. 上訴人表示禁止駕駛影響醫院運作，上訴人沒有陳明在那間醫院工作和職務為何，又缺乏說明個人被禁止駕駛如何會導致影響醫院運作，這明顯言過其實屬沒有依據的跨大之詞。
- 27. 綜上所述，本院認為，上訴人的上訴理由不成立，應予駁回。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，認為上訴人 A 所提出的上訴理由全部不能成立，應該予以駁回，並維持原判。

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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2020 年 5 月 5 日下午約 3 時 23 分，C 將車牌編號 MW-XX-XX 輕型汽車停泊在白馬行 XX 廣場停車場 CV3 層的 24AJ 號泊車位內，便離開現場。
2. 同日下午約 3 時 38 分，嫌犯 A 駕駛編號 MT-XX-XX 輕型汽車進入上述停車場，並將該汽車停泊 MW-XX-XX 汽車右邊的停車位。
3. 同日下午約 4 時 27 分，嫌犯返回上述停車場並駕駛 MT-XX-XX 汽車準備駛離其泊車位。
4. 接著，當嫌犯左轉駛出該車位時不慎將 MT-XX-XX 汽車的左邊車身撞及 MW-XX-XX 汽車的右邊車頭位置，並導致 MW-XX-XX 汽車的右前泵把損毀，同時，上述碰撞亦發出了聲響。
5. 嫌犯知悉碰撞發生後，即時下車察看兩車狀況及知悉兩車損毀，接著，嫌犯改為向前行駛，並離開現場，且一直未有報警處理。
6. 其後，C 返回上述停車場取車時，發現其 MW-XX-XX 汽車有新造成的損毀，便報警處理，從而揭發事件。
7. 上述事故被停車場監控系統拍攝下來，且未見上述兩個車位中間有明顯的雜物及飲品罐。
8. 上述白馬行 XX 廣場停車場為開放予公眾使用的停車場。
9. 經警方進行檢查及比對後，發現涉事兩車的損毀高度及紋理相符，損毀痕跡相吻合。
10. 案發時，編號 MT-XX-XX 輕型汽車的登記車主為嫌犯本人。
11. 事件被揭發後，嫌犯已就上述事故作出賠償。
12. 嫌犯明知在開放予公眾的停車場駕駛時撞毀他人車輛及發生事

故，但未有留在現場處理或報警求助，反而即時駕車離開現場，目的是逃避事故所產生的民事及刑事責任。

13. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況作出上述行為，且知悉該等行為是澳門法律所禁止和處罰的。

另外還證明以下事實：

- 根據刑事紀錄證明，嫌犯無刑事紀錄。
- 是次碰撞導致汽車 MW-XX-XX 的右前泵把、右前車胎及右前車鈴損毀，有關維修費用約澳門幣 5,000 元。
- 嫌犯已向輕型汽車編號 MW-XX-XX 持有人 C 作出賠償。
- 嫌犯具大學學歷程度，每月收入約澳門幣 40,000 元，需供養父母及一名 18 歲妹妹。

未獲證明的事實：

- 沒有。

三、法律方面

上訴人 A 在其上訴理由中，認為：

- 所有不在上訴狀附件二記載的停車場都不屬公共停車場，故白馬行 XX 廣場停車場屬私人停車場，上訴人的行為不受《道路交通法》規範，應該予以開釋被判處的罪名。
- 結合被上訴判決的獲證事實，不足以認定上訴人 A 清楚知悉碰撞發生，更不能證實上訴人 A 存有逃避責任的意圖。上訴人 A 主張其完全不知道碰撞發生，且在案發時聽到聲音後已立即下車查看，確保無事故發生才上車。原審法庭判決沒有可能指出任何證據，以支持相關事實為何視為獲得證明，只是籠統地將控訴書事實轉錄於獲證明的事實之內，因此指責被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定的“獲證明之事實上之事實

不足以支持作出該裁判”瑕疵。

- 原審法院就已證事實兩車曾發生碰撞的認定，特別是兩車的花痕吻合度方面。上訴人 A 指出汽車 MT-XX-XX 左前車身損毀痕跡高度約為 56-58CM，而汽車 MW-XX-XX 右前泵把損毀痕跡高度約為 56CM，存有 2CM 差距故並不吻合。此外，上訴人 A 指出透過觀看錄影及兩名警員證人的證言，可看到案發時兩車間並沒有發生碰撞，也看不到兩車有接觸，因此上訴人 A 認為原審法院錯誤認定兩車曾發生碰撞及損毀痕跡相吻合。另一方面，上訴人 A 指出當時現場光線不足，不足以看到汽車 MW-XX-XX 的花痕，監控片段亦沒拍攝到汽車 MW-XX-XX 的花痕，認為事發時或根本沒有花痕，故存有合理不能克服的疑點，認為被上訴判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所指的瑕疵。
- 逃避責任罪的構成要件為牽涉交通事故但意圖不以法定方法處理而逃避，上訴人 A 主張本案的資料顯示其並不存在上述之故意，因此指責被上訴判決錯誤適用法律，應開釋上訴人 A。
- 其在庭上真誠如實交待事發經過，在偵查階段已向被害人作出賠償。其為年輕醫院醫生，需隨時候命以處理突發性醫療事件，工作具緊急性及極需要駕駛，主張暫緩執行禁止駕駛之附加刑已足以達致懲罰目的，原審法院不給予暫緩執行禁止駕駛附加刑是違反法律規定。

我們看看。

（一）屬私人所有的向公共開放的停車場的定性

要分析這個問題，必須分兩步走：第一步確定對於停車場是否可以比照適用公共道路的《道路交通法》的規定；第二步則是這個比照適用是否可以擴大至開放於公共的私人停車場。

首先，我們知道，《道路交通法》第 89 條所規定的逃避責任罪的適用前提是必須在公共道路或者等同公共道路上發生的行為，正如《道路交

通法》第 4 條對該法的適用範圍作出的規範。該條規定：

“第四條 適用範圍

一、本法律適用於澳門特別行政區公共道路上的交通。

二、本法律亦適用於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。”

而《道路交通法》第 2 條對“公共道路”以及“等同公共道路”作出了定義：

“第二條 與道路有關的定義

為適用本法律及補充法規的規定，下列用詞定義如下：

（一）公共道路：屬澳門特別行政區的公產或私產且開放予公眾陸上通行的道路；

（二）等同公共道路的道路：開放予公眾陸上通行的私人道路；

..... ”

《公共泊車服務規章》第二條第（八）項也有定義：

“（八）‘公共道路’是指供車輛通行的陸上道路，而不論其屬於公產或澳門特別行政區私產。”

很顯然，第一項必須是被稱為“道路”公共道路這種狹義的概念，而第二項則是擴大至“開放予公眾陸上通行的私人道路”這個廣義的概念。

那麼，同樣也很顯然，連結至停車場的所有停車位的所有通道正是法律所延伸視為“道路”的所謂“等同於公共道路的道路”。

正如上引的《公共泊車服務規章》的第 3 條以及第 22 條在規範有關公共泊車服務時所規定的：

“一、下列者屬提供公共泊車服務：

（一）位於公共道路的泊車位，不論其是否屬泊車處的組成部分，亦不論其使用和控制停泊時間的方式；

(二) 設於地下、地面上或兩者混合的公共停車場內的泊車處；

(三) 由公共行政當局的主管實體在公共道路外的公產或澳門特別行政區私產土地上設立的、機動車輛可進出的公共泊車處。

二、除由公共行政當局設立或設置的泊車處外，一切屬提供公共泊車服務的被特許人在公產或澳門特別行政區私產土地上設立的泊車處，如該地段是為經營泊車處的目的及屬提供公共泊車服務性質而獲准許佔用或批出者，亦屬提供公共泊車服務的泊車處。

“第二十二條 泊車區域

一、除公共泊車區域外，公共停車場尚可根據行政長官以批示核准的專門規章所定的條件設私人泊車區域。

二、本章的規定適用於公共泊車區域，然而，其內所載關於共同使用區域的規定，尤其進入泊車區域的通道的規定，以及一般的使用規則，亦適用於私人泊車區域的使用人。”

從這些規定，很明顯可以得出結論：開放公眾陸上通行並停泊的公共停車場，該停車場內的通道區間，都等同於公共道路。

實際上，中級法院於/2017 年 11 月 16 日在第 941/2016 號案件中已經，對公共停車場在適用《道路交通法》上作出了以下的見解：

“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。

“基於此，在公共停車場內亦適用道路交通法內的規則，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。”

其次，由於上引的《公共泊車服務規章》的適用延伸至開放於公眾的私人停車場，那麼，很顯然案中的屬於私人經營的白馬行 XX 廣場停車場內部亦適用《道路交通法》內的規則，原審法院對上訴人在該停車場內實施的逃避因交通意外引致的責任行為的判罪裁決，不存在上訴人所提出的

法律適用錯誤和違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定。

（二）事實不充分的瑕疵

所謂的事實不充分的瑕疵僅存在於法院沒有證實必要的可資作出適當法律適用以及決定案件實體問題的事實；法院在審判過程中必須在該刑事訴訟案件的標的包括控訴書或辯護詞所界定的範圍內，對這些事實作調查。¹

我們也知道，這項事實的瑕疵所指是所認定的事實存在遺漏而不能作出合適的法律適用，而並非指證據的不足。而很顯然，根據上訴人所陳述的上訴理由，上訴人正是在質疑原審法院所認定的證據不足，即原審法院在認定上訴人知道發生碰撞意外的事實所依據的證據不足。而作為一個質疑原審法院認定事實所依據的證據方面可接納的上訴理由則是質疑原審法院在審查證據方面出現明顯的錯誤，如下一個問題所分析的，否則將被視為單純質疑原審法院的自由心證而成為明顯不能成立的上訴理由。

根據已證事實第 4 點，上訴人 A 駕駛的汽車與汽車 MW-XX-XX 發生碰撞。已證事實第 5 點，已證實上訴人 A 在知碰撞發生後下車察看及知悉兩車損毀，並離開現場一直未有報警處理。

那麼，上訴人的上訴理由實際上所質疑的是原審法院在對上訴人下車察看受害人車輛時候所得出的結論。上訴人主張，其下車後察看對方的車輛是否被碰撞以及對方車輛是否被撞的痕跡，在確認沒有問題之後才離開。而原審法院所認定的事實則是上訴人雖然下車察看對方車輛，在發現對方車輛有損毀的情況下，沒有報警就離開現場，存在逃避責任的故意。

這裡有兩個問題：第一，上訴人所主張的是，他下車查看過沒有問題，法院應該查清受害人的車輛的撞痕是否有其他車輛造成，而在沒有查清的時候就陷入題述的瑕疵。這是一個比較切題的上訴理由。第二，正如上文所提到的，上訴人質疑原審法院所認為的上訴人下車後看到受害人的車輛

¹ 參見中級法院第 32/2014 號上訴案件於 2014 年 3 月 6 日作出的裁判。

確實存在撞痕的認定，屬於原審法院的自由心證範圍，對此認定的上訴理由必須在下一上訴問題討論。

我們看看原審法院是否遺漏審理上訴人所指的遺漏。答案是否定的。只要看一看載於第 92-93 頁的被上訴判決的事實的判斷部分，原審法院引用了證人警員觀看現場視頻監控的情況的說明，明顯可以看到，“監控時間是由被害人停泊車輛至其報案為止，期間只發現嫌犯駛出停車位時的不正常情況”，並就此證據與上訴人的聲明進行衡量，不採納其理由。因此，沒有出現遺漏審理的地方。

未發現本案出現如上訴人 A 所言的《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定的獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的事實瑕疵。

上訴人此部分的上訴理由不能成立。

（三） 審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審裁判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屬明顯不合理，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。²

在本案中，就如何認定上訴人 A 知悉碰撞的發生，原審法院在事實的判斷中已作出解釋，經觀看錄影片段，“...然而考慮到監控記載嫌犯在出車時的車輛方向確實有向左傾斜的情況，且在向前行使約 30 公分原路倒後，落車後從右前門走向車尾再走向車輛的右邊，再原路返回上車（全

² 參見中級法院於 2014 年 6 月 19 日在第 191/2014 號上訴案件、於 2014 年 6 月 19 日在第 116/2012 號及第 65/2012 號上訴案件、於 2014 年 6 月 5 日在第 623/2013 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等。

程不足 5 秒)，上車後先將車頭向右稍作扭轉再駛離車位...”

接著指出警方證人 B 之證言，“證人警員 B(編號...)講述卷宗第 40 頁至第 42 頁事故後兩車的損毀情況，並清楚解釋兩車發生碰撞後留下的痕跡狀況，以及從監控我們可以斷定嫌犯及被害人所停泊的車位光線充足，也不難看見汽車 MW-XX-XX 右前泵把損毀的痕跡...” (卷宗第 93 頁)。

從以上分析可以得知，原審法院已詳細解釋了如何認定上訴人 A 操作汽車駛出時是知悉與被害人之汽車有發生碰撞。就上訴人 A 所指的痕跡不吻合，證人 B 已指出汽車 MW-XX-XX 多處花損情況完全可以由上訴人 A 車輛駛出時造成 (參見卷宗第 92 頁背頁)；而從監控片段亦可見現場光線充足。換句話說，上訴人 A 在上訴中所提出的質疑，被上訴判決已清楚作出解釋並闡述了形成心證的理由，我們認為相關論證沒有明顯的違反經驗法則之處。

實際上，上訴人所提出的上訴理由只在質疑原審法院對各種證據的評價時候所依據的自由心證。法院對案中證據的審視與判斷是依據對一般生活經驗的了解，結合對各證據所作出的內心評價，最後結合邏輯形成最終的一個答案，在沒有出現明顯的錯誤的情況下，上訴法院不能以自己的心證去代替原審法院的心證。那麼，上訴人所提出的只是在表示其不同意被上訴的獨任庭的心證的上訴理由是明顯不能成立的。

(四) 逃避責任罪的故意要素的認定

上訴人 A 在此部份上訴理由中只是在上述上訴理由對原審法院的事實的認定的質疑基礎上，籠統地主張上訴人 A 沒有逃避責任罪故意，但是，已證事實第 5 點已證實上訴人 A 知悉碰撞發生，曾下車察看兩車狀況，而根據卷宗所載的有關車輛損毀的圖片所顯示的明顯到不可能不被發現的情況，而認定上訴人在發現兩車損毀之後，離開現場沒有報警處理的事實，進行推理而得出已證第 12 點的結論性事實，可以認定上訴人的主觀故意，因此，原審法院在確認《道路交通安全法》第 89 條「逃避責任罪」的主客觀構成要件之後作出的有罪判決沒有錯誤理解《道路交通安全法》第 89 條的規

定。

上訴人此部份的上訴理由不能成立。

（五）暫緩執行禁止駕駛的附加刑

《道路交通法》第 109 條第 1 款規定：

“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。

..... ”

司法見解一般均認為《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”，尤其應考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人士，這是為了避免一旦實質執行禁止駕駛的附加刑將影響彼等生存、生計的可能性。

在本案中，上訴人 A 的職業為醫生，其工作不是以駕駛機動車輛賴以維生的人士。至於有沒有無犯罪前科、是否後悔態度等情節並不足以構成《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”。因此，我們看不見當實質對上訴人 A 執行禁止駕駛的附加刑，將會對其生計、甚至是生存帶來哪些嚴重的負面影響，以致必須考慮暫緩執行禁止駕駛的附加刑的可能性。

至於上訴人所提出的工作關係而需駕駛汽車，這也不是法院必須考慮並接納、從而決定緩期執行附加刑的理由，反而我們認為，上訴人自己應該為自己的罪行給生計甚至家人帶來的不便承擔責任，而不是要這個社會的法律秩序為此後果付出代價。³

因此，我們認為在本案中不存在《道路交通法》第 109 條第 1 款的適用理由，原審法院的決定沒有任何可以質疑的地方。

³ 參見中級法院於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所作之裁判。

上訴人此部分的上訴理由也是不能成立的。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持被上訴的決定。

上訴人需支付本案訴訟費用，並且支付 6 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2022 年 5 月 19 日

蔡武彬（裁判書製作人）

陳廣勝（第一助審法官）

譚曉華（第二助審法官）