

第 224/2016 號上訴案

上訴人：A

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

2016 年 1 月 21 日，初級法院刑事法庭在第 CR3-15-0781-PCT 號卷宗內裁定嫌犯 A 觸犯一項《道路交通法》第 31 條第 1 款及第 98 條第 6 款第 2 項所規定及處罰的「輕微違反」，判處以澳門幣 4,200 元的罰金；倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科 42 日的徒刑。並根據《道路交通法》第 98 條第 6 款第 2 項的規定，對嫌犯適用禁止嫌犯駕駛為期 7 個月的附加刑。

嫌犯不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 由於被上訴的判決存在證據審查上的明顯錯誤、獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判；調查證據不足及刑事責任自負原則等規定的瑕疵而提起本上訴。
2. 被上訴的判決據以為由的主要證據分別載於卷宗的第 3 至 8 頁的事實。
3. 卷宗第 3 頁的治安警察局交通廳以載於卷宗第 7 頁之超速駕駛照片紀錄，從而認定涉案車輛為輕型汽車 MQ-XX-XX。

4. 然而，載於卷宗第 7 頁之治安警察局交通廳提交的超速駕駛照片紀錄，發現該照片極為黑暗，不清晰的程度，即使是專業的機器也無法識別，究竟照片中的車輛是屬於什麼型號？車身的顏色是什麼？甚至連車牌號碼究竟是「MO-XX-XX」，抑或是「MQ-XX-XX」？也無法清楚識別，更別提當時駕駛涉案車輛之人是誰。
5. 既然無法識別輕微違反的行為人，執法人員應該根據《道路交通法》第 132 條第 1 款之相關規定，應通知上訴人在十五日內指出違法行為人的身份或自願繳付罰金。
6. 然而，上訴人並沒有收到任何執法人員的通知，著令其可行使法律規定的權利。
7. 我們透過卷宗第 8 頁的治安警察局繳罰通知書，通知書上沒有作出行為人的簽名。
8. 該文件蓋上與原信件資料相同的印章，即寄出的原件與附具卷宗中的文件是一樣的，同樣沒有交通廳機關據位人的簽署。
9. 根據行政程序法典第 113 條第 1 款 h)項之規定，行政行為內必須具有作出該行為者之簽名，否則根據同一法律第 122 條第 2 款 f)項的規定下，該行為為無效的。
10. 因為欠缺簽押的批示，造成無法識別作出行為者的情況。我們無法知道究竟有關決定是否作出，治安警察局交通廳廳長是否對照片中的車輛識別認定及其他資料作出確認？
11. 既然治安警察局交通廳沒有作出任何的處罰行為，被上訴的判決卻考慮有關無效的證據，在審查證據方面出現明顯的錯誤。
12. 另外，卷宗資料第 4 頁(為被上訴的判決作出判決的依據)上訴人的交通違例表可知(不包括本次的違規紀錄，因為記錄在上訴人的交通違例記錄中，估計應該是因為道路交通法規定，輕微違反推定是車輛所有權人，所以是次的輕微違反行為被記錄在上訴人的交通違例表中)，自 2011 年之後，上訴人根本沒有再

駕駛輕型汽車 MQ-XX-XX，因為上訴人沒有就該車輛 MQ-XX-XX 作出任何的違規或被罰款的記錄。(卷宗第 4 頁)

13. 由於上訴人早就將輕型汽車 MQ-XX-XX，約於 2014 年年底應其弟弟的要求，以港幣十二萬元轉售予他，鑑於兩人為親兄弟關係，當時沒有立即辦理相關的登記手續，因此，雖然上訴人仍為該汽車之登記所有權人，但實際上車輛屬於其弟弟所有。
14. 後來，直至 2015 年約 6 月中，由於弟弟告知，已將輕型汽車 MQ-XX-XX 出售與第三人，由於登記是上訴人的名下，因此由上訴人協助辦理車輛的轉讓登記手續。
15. 因此；根據該上訴人的交通違例表資料顯示，至少我們可以認為，上訴人有可能已沒有再駕駛有關車輛 MQ-XX-XX，因為自 2011 年後，已沒有相關的違規紀錄，甚至行政違法也沒有。
16. 被上訴的判決就證據方面的審查出現明顯的錯誤，該等錯誤是極為嚴重的，即使是一個普通人亦會馬上注意到被上訴判決與獲證實的事實之間相衝突，同時亦違反經驗法則；而且該錯誤是顯而易見的，明顯到不可能不被一般留意的人所發現。
17. 當認定了互不相容的事實，或從一個被認定的事實得出一個邏輯上不能接受的結論，就出現審查證據方面的明顯錯誤。當違反了關於限定證據價值的規則或專業準則時同樣出現這個錯誤。這個錯誤必須是明顯的，連一個普通的觀察者也不會不察覺。(見終審法院 25/2008 號合議庭裁判)
18. 被上訴的判決沒可能不察覺到該等錯誤，但其判處上訴人觸犯《道路交通法》第 31 條第 1 款及第 98 條第 6 款第 2 項所規定及處罰之 1 項「輕微違反」，故此沾上了該瑕疵。
19. 再者，被上訴的判決卻沒有查證車輛 MQ-XX-XX 於 2011 至 2015 年期間，究竟有沒有被通知繳納交通違規罰款，從而證明駕駛者是不是上訴人，因為有關車輛實際上已經轉售與他人。
20. 可是，被上訴的判決卻沒有作出該方面的查證。

21. 這樣，根據卷宗第 3 至 4 頁的資料，被上訴的判決無可避免地同時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。
22. 尊敬的澳門前登記官 Dr. Vincente Monterio 在解釋本澳的登記制度時，引用物業登記法典第 7 條、商業登記法典第 8 條，曾指出登記制度僅具宣告效力，在登記內所載的法律狀況屬法律推定且可被推翻，並結合民法典第 402 條第 1 款，基於合同之效力足以轉讓所有權。
23. 案發時上訴人雖為輕型汽車 MQ-XX-XX 之登記所有人，但實際上該車輛屬其弟弟所有。
24. 簡而言之，被上訴的獨任庭沒對本案最重要的訴訟標的，亦即何人為確實實施涉案的行為《道路交通法》第 31 條第 1 款及第 98 條第 6 款第 2 項所規定及處罰之 1 項「輕微違反」作出具體的查證。
25. 故此，被上訴判決只是單純地審理本卷宗所載的資料，極其量只能證實於 2015 年 05 月 06 日約 22 時 40 分，某車輛在西灣大橋氹仔往澳門中間車道以時速 127 公里行駛，而車輛是輕型汽車「MO-XX-XX」，抑或是「MQ-XX-XX」？無從得知。
26. 由於調查證據不足，以致未能發現事實的真相；
27. 從而導致非違法行為人背負刑事的責任，根據刑事責任自負的原則，不應由車輛的形式登記所有權人承擔有關的輕微違反的刑事責任。
28. 綜上所述，由於被上訴的判決違反上指的瑕疵，對上訴人科處的《道路交通法》第 31 條第 1 款及第 98 條第 6 款第 2 項所規定及處罰之一項「輕微違反」，判處澳門幣 4200 元的罰金；倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科為 42 日的徒刑。而作為附加刑，根據《道路交通法》第 98 條第 6 款第 2 項的規定，禁止上訴人駕駛為期 7 個月的判決，應予廢止。

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，懇請裁定本上訴得直，並一如既往地作出如下公正裁判：

由於被上訴判決出現了審查證據方面明顯錯誤、獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判、調查證據不足以致未能發現事實真相，以及基於刑事責任自負原則等瑕疵，因此應廢止被上訴判決並開釋上訴人；或者必要時根據刑事訴法典第 415 條或第 418 條規定作出調查或審判，以對本卷宗作出更為合理的決定。

同時，請求命令將本案所有庭審錄音上呈予尊敬的中級法院，以便審理本上訴。

檢察院對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人認為，載於卷宗第 7 頁，由治安警察局交通廳提交的超速駕駛照片，照片極為黑暗，清晰度差，無法判斷車輛屬何型號，車號無法判定為「MO-XX-XX」或「MQ-XX-XX」，無法識別駕駛者身份。
2. 本院對此並不認同。
汽車雖然種類繁多，但汽車外觀各異，一些為迎合不同人士和階層者的汽車，會設計與別不同的外觀，汽車車尾燈尤為許多汽車標誌性設計之一。
3. 本案違例汽車本田(Honda)，其型號為 CIVIC TYPE-R，這款汽車屬 2007 年間，設計特式是 4 盞尾燈呈獨立圓形，為當時代 CIVIC TYPE-R 的獨特設計，尾燈往中間下方的外殼呈尖銳外型，這是本田 CIVIC TYPE-R 作為該時代具霸氣和跑車款的個性化設計，另本田 CIVIC TYPE-R 的汽缸容量為 1998c.c.。
4. 卷宗第 7 頁被拍攝的違例汽車照片，清晰可見 4 盞尾燈呈獨立圓形外觀，細看還可隱約看到尾燈往中間下方的外殼呈尖銳外

型，正切合 2007 年款的本田 CIVIC TYPE-R 外型。

5. 卷宗第 5 頁，汽車登記資料亦為本田 CIVIC TYPE-R，首次登記年份為 2007 年 7 月，汽缸容量亦為 1998c.c.。
6. 關於違例汽車車號，看似「MO-XX-XX」或「MQ-XX-XX」，英文字母「O」和「Q」終究是有所不同，原審法院仔細辯辨時，還是可以從不同的字母外型可資認定為「MQ-XX-XX」。
7. 原審法院在根據卷宗第 3 頁和 7 頁的汽車登記資料，結合現實中的本田 CIVIC TYPE-R 汽車外觀和照片，仍不難可資確定違例汽車屬「MQ-XX-XX」。
8. 為此，不存在上訴人個人主觀意念下提出的爭端問題。
9. 依卷宗第 6 頁違例汽車登記資料地址「澳門馬揸度博士大馬路白雲花園 1 座 4A」，卷宗第 8 頁治安警察局於 2015 年 5 月 14 日已依該登記地址將繳罰通知書編號：C15146076 通知了上訴人。上訴人聲稱未有收到通知，實為上訴人的責任。上訴人沒有依《道路交通法》第 132 條第 1 款規定，15 日內指出違法行為人的身份或自願繳付罰金，非屬治安警察局應承擔之責任。
10. 此外，載於卷宗第 8 頁的治安警察局的繳罰通知書，已清晰加蓋「電腦印列資料與原信件資料相同」藍色字樣，這裡的「電腦印列資料與原信件資料相同」是指違例行為的重要事項已全部被記載，內容與寄給違例者相同。
11. 事實上，對違例者而言，其超速的「輕微違反」事實和法律依據已全部登載於通知書中。
12. 治安警察局通知信已寄上訴人，卷宗第 8 頁是移送法院作為檢控材料之依據之一，不產生上訴人所指違反行政程序法典第 113 條第 1 款 h 項規定。
13. 對於上訴人聲稱，其所屬輕型汽車「MQ-XX-XX」大修後於 2014 年已轉弟弟僅是無辦理轉名手續，至 2015 年 6 月中其弟又轉

售他人，故與上訴人無關。

本院不能認同且認為無任何事實依據。

首先此全為上訴人片面之詞，另方面全部未有在原審聽證中調查或審查。因此依《刑事訴訟法典》第 336 條第 1 款規定，應視為全部無效。

14. 上訴人表示，根據卷宗第 4 頁上訴人的交通違例表資料顯示，上訴人自 2011 年後，已沒有相關的違規紀錄，甚至行政違法也沒有，因此可證明上訴人自 2011 年後沒有駕駛汽車「MQ-XX-XX」。
15. 上訴人所擬定出來是邏輯三段論中一條假命題，其結論當然為假。
16. 上訴人所預設的假命題為：
由於『上訴人自 2011 年後沒有駕駛汽車 MQ-XX-XX』。
而『上訴人在 2011 年後交通違例表資料沒有違法紀錄』
因此『上訴人便沒有駕駛過汽車 MQ-XX-XX』
17. 上訴人所設定者，乃一虛假的偽命題，且全部屬上訴人自行設定和演繹。就如有些人從來不駕駛車輛，治安警察局當然不具備這些人交通違例紀錄，但不能以此認定這些人是良好駕駛者，因為這些人可能是從來未領有駕駛執照、未成年人或根本不懂駕駛。
18. 上訴人提出刑事責任自負原則，指出根據《刑法典》第 10 條規定，僅自然人方負刑事責任，由於案發時上訴人並非車輛的實際所有人，也沒有駕駛該車輛，透過卷宗第 4 頁的交通違例紀錄，因此不能認定上訴人為實際違例者。
19. 輕型汽車「MQ-XX-XX」於 2015 年 5 月 6 日 22:40，以時速 127 公里在西灣大橋由氹仔往澳門方向中間車道行駛。
20. 依卷宗第 6 頁，上訴人 A，自 2012 年 9 月 24 日至 2015 年 5 月 26 日為輕型汽車「MQ-XX-XX」的車主即所有權人。

21. 基於上訴人已被通知而在 15 日內沒有指出違法行為或自願繳付罰金，依《道路交通法》第 132 條被視為「輕微違反」的責任人。
22. 正如上訴人所言，僅自然人方負刑事責任。上訴人既為自然人，當然應負本案「輕微違反」刑事責任別無異議。為此，原審法院並無任何違反法律或判決不恰當之處。
23. 本案中，儘管上訴人並不承認曾駕駛輕型汽車，「MQ-XX-XX」且陳述了其所認為的事實版本，但這並不妨礙法院在綜合所有庭上所審查得的證據後，對有關事實作出合理的認定。
24. 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。
25. 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。
26. 綜上所述，本院認為，上訴人的上訴理由不成立，應予駁回。

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，認為上訴人提出的上訴理由成立，應考慮把卷宗發還重審或廢止原審判決並開釋上訴人。

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：

- 經公開審理，查明本卷宗第 3 頁，治安警察局交通廳第 N003278/2015 號通知書中所載的事實屬實，並證實：
- 2015 年 05 月 06 日，約 22 時 40 分，輕型汽車 MQ-XX-XX，在西灣大橋氹仔往澳門中間車道行駛時，以時速 127 公里行駛。
- 此外，還查明：
- 上訴人 A 為輕型汽車 MQ-XX-XX 的所有權人。
- 上訴人犯有卷宗第 4 頁所載相關的交通違例紀錄，在此視為完全轉錄。
- 未獲證實的事實：沒有。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 治安警察局交通廳的通知的無效
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

1、治安警察局交通廳的通知的無效

首先，上訴人指治安警察局交通廳在發出繳罰通知書的過程上沾有瑕疵，導致出現違反《行政程序法典》第 113 條第 1 款第 2) 項的規定，並使該通知行為變成無效。

上訴人的上訴理由明顯不能成立。

第一，關於行政行為（通知）的有效性問題，並非本刑事訴訟所能夠審理的標的，上訴人在此提出這個問題是無稽之談。

第二，實際上，上訴人所要質疑的是沒有接到通知以行使推翻《道路交通安全法》第 132 條第 2 款的推定的權能。而上訴人在接到法院於 2016 年 1 月 29 日對其的通知（見卷宗第 14 頁）之後，有關通知的問題已經

不是問題了。

第三，雖然在輕微違反的案件的審理，嫌疑人科以選擇不出庭受審，但是，其就應該自己承擔沒有行使推翻《道路交通法》第 132 條第 2 款的推定的權能的後果。

第四，如果上訴人果真不是被控告的輕微違反的違例者，在取得新的證據之後，通過再審程序予以維權。然而，在本案中，以平常的上訴是達不到這個目的的。

2、在審查證據方面存在明顯錯誤的瑕疵

上訴人認為卷宗內的超速駕駛照片無法識別有關輕微違反車輛的車牌號碼、型號或顏色，更勿論違反人為誰，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。”

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“對上述事實的認定，本院是在綜合分析了案卷內的資料後作出的。”

具體分析相關的證據，原審法院是在審查了案中的文件等，並根據自由心證原則對有關的事實做出判斷。

正如檢察官閣下在答覆中所述：

“汽車雖然種類繁多，但汽車外觀各異，一些為迎合不同人士和階層者的汽車，會設計與別不同的外觀，汽車車尾燈尤為許多汽車標誌性設計之一。

本案違例汽車本田(Honda)，其型號為 CIVIC TYPE-R，這款汽車屬 2007 年款，設計特式是 4 盞尾燈呈獨立圓形，為當時代 CIVIC TYPE-R 的獨特設計，尾燈朝車中間下方的外殼呈尖銳外型，這是本田 CIVIC TYPE-R 作為該時代具霸氣和跑車型格的個性化設計，另本田 CIVIC TYPE-R 的汽缸容量為 1998c.c.。

卷宗第 7 頁被拍攝的違例汽車照片，清晰可見 4 盞尾燈呈獨立圓形外觀，從車尾的反光部分觀看，還可以識別到尾燈往中間下方的外殼呈尖銳外型，正切合 2007 年款的本田 CIVIC TYPE-R 外型。

卷宗第 5 頁，汽車登記資料亦為本田 CIVIC TYPE-R，首次登記年份為 2007 年 7 月，汽缸容量為 1998c.c.。

為此，原審法院將卷宗第 7 頁超速汽車照片，結合卷宗第 5 頁汽車登記資料，不難發現違例汽車型號屬卷宗第 7 頁之汽車，該汽車是登記於上訴人所有。

關於違例汽車車號，看似「MO-XX-XX」或「MQ-XX-XX」，英文字母「O」和「Q」終究是有所不同，原審法院仔細辨別時，還是可以從不同的字母外型可資認定為「MQ-XX-XX」。

原審法院在根據卷宗第 3 頁和 7 頁的汽車登記資料，結合現實中的本田 CIVIC TYPE-R 汽車外觀和照片，仍不難可資確定違例汽車屬「MQ-XX-XX」。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，上述的證據可客觀、直接及合理地證明有關的違例車輛就是上訴人所登記擁有的車輛，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。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

3、獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判的瑕疵

上訴人亦認為其原先所擁有的輕型汽車 MQ-XX-XX 曾轉售予上訴人弟弟，但雙方沒有辦理登記手續，而其弟弟亦於 2015 年 6 月中將車輛出售予第三人，並由上訴人協助辦理車輛轉讓登記手續，且在 2011 年後，已沒有相關的違規紀錄，但是原審法院沒有查明上述事實，亦沒有查證該車輛自 2011 年至 2015 年期間，究竟有沒有被通知繳納交通違例罰款，因此，原審判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”的瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定，上訴亦得以獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判為依據，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 2009 年 7 月 15 日，在第 18/2009 號刑事上訴案判決中認定：“被認定的事實不足以支持裁判就是在案件標的範圍內查明事實時存在漏洞，以致在作為決定依據的被認定事實存在不足或不完整。”

同樣理解可見於 Germano Marques da Silva 教授所著的“刑事訴訟課程 III”^[1]。

上訴人在審判前沒有提交答辯狀，亦沒有出席審判聽證及提供答辯事實，其所提出的沒有使用車輛的事實並非訴訟標的，對相關事實沒有審理並不構成審查事實存有漏洞。

原審法院認定的事實顯示：

[1] “A contradição insanável da fundamentação respeita antes de mais à fundamentação da matéria de facto, mas pode respeitar também à contradição na própria matéria de facto (fundamento da decisão de direito). Assim, tanto constitui fundamento de recurso ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do art. 410.º a contradição entre a matéria de facto dada como provada ou como provada e não provada, pois pode existir contradição insanável não só entre os factos dados como provados, mas também entre os dados como provados e os não provados, como entre a fundamentação probatória da matéria de facto.

A contradição pode existir também entre a fundamentação e a decisão, pois a fundamentação pode apontar para uma dada decisão e a decisão recorrida nada ter com a fundamentação apresentada.” – Prof. Germano Marques da Silva, Curso de Processo Penal, III, ed. VERBO, pág.340 a 341

- 2015 年 05 月 06 日，約 22 時 40 分，輕型汽車 MQ-XX-XX，在西灣大橋氹仔往澳門中間車道行駛時，以時速 127 公里行駛。

- 嫌犯 A 為輕型汽車 MQ-XX-XX 的所有權人。

這兩項事實再結合車主沒有行使指出真正的違法者的權能的否定性事實，已經足以讓法院適用《道路交通法》第 132 條第 2 款的推定了。

《道路交通法》第 132 條規定：

“一、如執法人員不能識別輕微違反的行為人，應通知車輛的所有人、保留所有權的取得人、用益權人或以任何名義實際占有車輛的人，在十五日內指出違法行為人的身份或自願繳付罰金。

二、在規定的期限內，被通知者如不指出違法行為人的身份，亦不證明車輛曾被濫用，則被視為輕微違反的責任人。”

雖然，車輛所有人是否真正需要承擔責任，還必須經過真正的審判，從而去確立車輛所有人是否真正駕駛者的這一個基本事實，然而，法律賦予執法者依照上條文的規定作出推定，在車輛所有人沒有指出真正責任人的情況下，推定輕微違反的責任人為車輛所有人本人，但是，這僅屬於一個可推翻的推定，將舉證責任倒致於車主。

也就是說，法院所要做的首先是確定車輛所有人是否有行使推翻上述推定的事實，在答案是否定的情況下，才可以訴諸這個法律的推定。

雖然，這個推定的適用，是一個事實的審理過程，即以推定的證據方法(《民法典》第 343 條)認定事實，也是一個法律的適用的過程，即對推定的違法者予以懲處。

原審法院合法地作出了這個推定，並對輕型汽車 MQ-XX-XX 的所有權人嫌犯 A 依法視為該車輛當時的駕駛者予以懲罰，完全符合法律地規定，被上訴判決應該予以維持。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原

判。

本程序的訴訟費用由上訴人支付,並且需要支付 4 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區, 2017 年 7 月 6 日

蔡武彬

José Maria Dias Azedo (司徒民正)

譚曉華 (附表決聲明)

編號：224/2016 號(刑事上訴案)

上訴人：A

表決聲明

本人並不同意上述裁判書的決定，並表決如下：

從卷宗第 3 頁的通知書可以看到，治安當局是以上訴人作為違法者的身份對其作出指控，指出上訴人於 2015 年 5 月 6 日晚上 22：40 駕駛一輛車牌為 MQ-XX-XX 的輕型汽車，於西環大橋以時速 127 公里的速度行走，因此違反《道路交通法》第 31 條第 1 款，配合第 98 條第 6 款第 2 項之規定。

可以發現，上訴人在上述時間和地點作出駕駛行為必然是本案最基本的定罪事實前提。但是，這最關鍵的事實沒有出現在已證事實或未證事實當中，或者說，根本不能發現原審法院有否就這點進行任何調查，從而出現對原來審判標的範圍內須查明之事實造成不可避免的嚴重漏洞。

《道路交通法》第 31 條第 2 款之規定，很明顯是針對駕駛者而作出設定的。也就是說，僅適用於實際作出駕駛操作的駕駛員。因此，在本案中所涉及的超速行為，必須以認定駕駛者身份來作為歸責前提。

原審法院在裁判中直接引用了《道路交通法》第 132 條第 2 款的推定。

根據上述規定，法律作出了一個推定，推定輕微違反的責任人為車輛

所有人本人，但是，這僅屬於一個可推翻的推定，而車輛所有人是否真正需要承擔責任，還必須經過真正的審判，從而去確立車輛所有人是否真正駕駛者的這一個基本事實。如果上述的事實前提未能獲得證明，對車輛所有人的歸罪便無從談起了。

原審法院未查明超速違法行為的駕駛者，則在審查事實方面存有漏洞，患有“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”的瑕疵。

故此，應該將卷宗發回，以便根據《刑事訴訟法典》第 418 條第 2 及第 3 款規定，由合議庭重新審理整個訴訟標的。

2017 年 7 月 6 日

譚曉華 (原裁判書製作人)