

--- 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：19/10/2023 -----
--- 裁判書製作法官：周艷平法官 -----

簡要裁判書

編號：第 555/2023 號（刑事上訴案）

上訴人：嫌犯 A

日期：2023 年 10 月 19 日

一、案情敘述

初級法院刑事法庭在第 CR3-23-0119-PCS 號獨任庭普通刑事案中，於 2023 年 6 月 8 日作出判決，裁定：

嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯：

- a) 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**四個月**徒刑；
- b) 暫緩執行上述徒刑，為期**一年六個月**。
- c) 作為附加刑，禁止嫌犯駕駛，為期**十個月**。

*

嫌犯 A 不服，向本院提起上訴（上訴理由闡述載於卷宗第 153 頁至第 160 頁）。

上訴人 A 提出以下理據（結論部分）：

上訴人所駕駛的車輛具備 PKSB 泊車防碰撞輔助系統，上訴人在主觀

上相信有關係系統能避免車輛碰撞的發生

1.獲證的控訴事實表示上訴人知悉其所駕駛的車輛與被害人的車輛發生碰撞，因而停車查看。

2.為此，上訴人須指出，其所駕駛的車輛具備泊車防碰撞輔助系統，有關係系統具備主動煞車輔助功能，因此在其主觀認知下，案中的情況是泊車防碰撞輔助系統自動觸發並作出了自動停車的動作。

3.由於車輛具備主動煞車輔助功能，而上訴人亦是正常地進行泊車操作，因此上訴人合理地相信有關係系統會正常運作，自己受到該系統的保護從而避免碰撞情況。

兩車之損毀位置及情況並不對稱，難以要求上訴人知悉發生碰撞。

4.獲證事實指出，經警方進行毀損對比，兩車造成的花損高度大致吻合。

5.但事實上，根據卷宗內容，被害人的輕型汽車車頭有4處高度不一，且非常分散的花損，而證人亦指出被害人車輛左車頭位置損毀頗為嚴重。

6.然而，根據卷宗內容，上訴人所駕駛的車輛於案發翌日所拍攝的相片中，沒有發現任何損毀。

7.按照一般經驗，若然上訴人駕駛其白色車輛對被害人的深藍色車輛造成了4處高度不一且分散的花損，不可能在自身的白色車輛上看不到任何痕跡，但事實上，上訴人兩次查看自己的車輛，以及警員所拍攝的照片均沒有發現任何花損。

8.基於主動煞車系統的存在，以及自身車輛上沒有任何花痕，上訴人才會合理地在主觀上認為兩車沒有發生碰撞。

9.及後，治安警人員在 2023 年 2 月 16 日(案發 4 個月後)才進行模擬當時情況及花損對比，但是根據現場照片所示，根據無法模擬出兩車的碰撞是如何發生，且兩車花損的位置根本無法匹配。

10.因此，在兩車的花損程度完全不成正比，且造成花損的位置極度不相對的情況下，實在難以要求上訴人在主觀上認為兩車有發生碰撞。

對於兩車是否真實發生碰撞存有合理懷疑

11.事實上，根據卷宗內容所示，當時停車場之監控並未能錄得是否發生碰撞，判定兩車有發生碰撞的依據主要為一名證人的證言。

12.然而該名證人亦沒有目睹事發的整個過程，而且卷宗內亦沒有其他客觀的證據去證實該名證人的證言是否全部的事實真相。

13.更加客觀的證據是，上訴人所駕駛的車輛具備泊車防碰撞輔助系統及主動煞車輔助功能，且兩車之花損比對明顯地不成比例及不對應。

14.由於部份獲證的指控事實與實際上獲證實的事實不符，且本案中亦沒有其他證據支撐對有關事實作出認定，因此應將有關事實視為未獲得證實。

15.承上，由於不存有足夠證據證明本案有發生交通事故，又或是雖然有發生交通事故，但沒有足夠證據證明上訴人是在知悉發生交通事故的情況下具備逃避責任的主觀意圖，因此應開釋對上訴人所判處的一項「逃避責任罪」。

*

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 162 頁至第 165 頁）。

檢察院在答覆狀中提出下列理據（結論部分）：

1.上訴人提供一份豐田汽車的說明介紹書，指嫌犯車輛具有該介紹書的PKSB泊車防撞輔助系統，故不會發生碰撞被害人車輛，且不同意警方的調查鑑定報告。

2.檢察院對上訴人的理據不予認同。

3.關於PKSB泊車防撞輔助系統問題，原審法院已作審理。上訴將已作審查的書證重覆挪來作為理據，實在毫無意義。

4.嫌犯於卷宗第118頁至129頁提交者，是屬豐田原廠Vellfire 250及Vellfire 350的官方車輛介紹書和防碰系統光碟示範，文件顯示該車車頭懸掛豐田標誌，標誌中的大橢圓代表地球，中間由兩個橢圓垂直組合成一個T字，代表TOTOYA(豐田)，即表示為原廠汽車(原廠標誌車輛由直接代理商出售，有別於平衡進口商出售標誌為S的俗稱水貨車)。另外，原廠豐田Vellfire 250馬達容量為2494c.c.，總車重為2585kgs。

5.卷宗第23頁為嫌犯案中車輛MZ-XX-XX的登記摺，馬達容量為2493c.c.，總車重為2395kgs；卷宗第25,38至42頁顯示車輛MZ-XX-XX的車頭懸掛S標誌。S標誌為平衡進口商出售的俗稱水貨豐田車。

6.我們知道，案中嫌犯駕駛的車輛與原廠設有PKSB泊車防撞輔助系統車輛，兩車存有規格不同的差異。

7.嫌犯涉案車輛重量較說明書所指規格為輕，車重輕190Kgs(相當於425磅)，這個重量必然關係到車輛的設備，包括安全設備，同時眾所週知，水貨車較行貨車便宜，一般而言設備也有差別。

8.這樣，嫌犯如何能得出所提交的官方車輛介紹書與案發嫌犯車輛相

符。

9.嫌犯提交的文件屬原廠豐田汽車規格，有別於嫌犯於案中的車輛，尤其重量和馬達容量，由此可見，嫌犯係以不相符的文件試圖證明其汽車具有 PKSB 泊車功能不會碰撞被害人車輛。

10.針對嫌犯案中車輛，無從證明嫌犯駕駛時是否發揮 PKSB 泊車防碰撞輔助系統功能。

11.另一方面，從根本上言，卷宗內無任何資料證明嫌犯駕駛俗稱水貨車裝置了 PKSB 泊車防碰撞輔助系統。

12.我們無法證明嫌犯是否刻意提交卷宗第 118 頁至 129 頁以誤導原審法院，至少可證明該文件不適用於本案。

13.庭審聽證中，證人 B 指出，當他從馬六甲停車場步行離開時，在不足 2 米距離突然聽到一下車輛碰撞聲音，目睹一輛白色車的右車尾撞及一輛已停泊的藍色汽車左車頭位置，一名男駕駛者從白色車下來隨即檢查本人車尾及被撞藍色汽車在車頭位置，證人即以右手指向深藍色車左車頭並提醒白色男駕駛者：“撞咗啦”。

14.正如原審法院事實判斷所指，嫌犯不可能沒聽到證人說話，更沒可能在明知自己沒有發生碰撞情況下，仍下車檢查對方車輛有否損毀，嫌犯行為不符合事實邏輯。

15.另外沒有任何汽車生產商的汽車設有防碰撞功能系統車輛可以 100%保證防止碰撞，目前全球亦無這方面認證。

16.卷宗內有警方的兩車碰撞檢查報告和現場監控光碟。

17.上訴人除在庭審聽證作出否認並提供了不相符的車輛介紹書，這

並不妨礙原審法院在綜合所有庭審所取得的證據後，按照一般經驗法則和邏輯常理，得出其所認定的事實。

18.同時，在事實判斷中，已清楚地指出在認定相關事實時的依據，包括對卷宗內書證進行了嚴謹分析。

19.事實上，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，尤其質疑案發現場證人的陳述，以表達他對法院所認定的事實的不同意見，不過是試圖通過提出瑕疵，質疑法官的自由心證，這顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的相關規定，亦沒有違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)規定。

*

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：停車場不屬於公共道路或等同於公共道路，因此，不適用《道路交通安全法》；如法院不這樣認為，應裁定上訴人的上訴理由不成立（詳見卷宗第 175 頁至第 176 頁背頁）。

*

本院接受上訴人提起的上訴後，裁判書製作人認為：

關於《道路交通安全法》是否適用公共停車場問題，本院已有統一及慣常的認定：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（參見中級法院第 941/2016 號及 608/2021 號案之合議庭裁判）；以及

上訴人提出的上訴理由明顯不能成立。

因此，裁判書製作人根據《刑事訴訟法典》第 407 條第 6 款 b) 項及 d) 項之規定，對上訴作出簡要裁判。

二、事實方面

原審法院經庭審後認定以下事實：

已獲證明的事實：

- 1) 2022 年 10 月 16 日下午約 7 時 02 分，C 將輕型汽車 MS-XX-XX 停泊在澳門馬六甲街馬六甲停車場負二層 C2-012 號車位內。
- 2) 同日晚上約 7 時 11 分，嫌犯 A 駕駛輕型汽車 MZ-XX-XX 到達上述停車場負二層尋找車位。
- 3) 當嫌犯駕駛輕型汽車 MZ-XX-XX 至 C2-012 號車位附近時，其欲將該輕型汽車停泊在輕型汽車 MS-XX-XX 左方的空置車位，於是嫌犯操作該汽車進行倒後。
- 4) 然而，嫌犯在操作輕型汽車 MZ-XX-XX 倒後的過程中，不慎撞及輕型汽車 MS-XX-XX 的左車頭，嫌犯得悉碰撞發生後立即停車，並從右方後視鏡查看輕型汽車 MZ-XX-XX 與輕型汽車 MS-XX-XX 的情況。
- 5) 證人 B 目睹了上述碰撞事故，故步行至輕型汽車 MZ-XX-XX 的左方並提示嫌犯“撞咗啦”，嫌犯隨即下車，B 指向輕型汽車 MS-XX-XX 的車頭位置向嫌犯示意因上述駕駛過程中輕型汽車 MS-XX-XX 被撞的位置，然後步行離開。
- 6) 嫌犯隨即檢查輕型汽車 MZ-XX-XX 及輕型汽車 MS-XX-XX 的情況，然而嫌犯沒有報案處理事故，未幾便返回輕型汽車 MZ-XX-XX，及

駕駛該汽車在停車場內尋找其他空置車位。

- 7) 嫌犯將輕型汽車 MZ-XX-XX 停泊在該停車場負二層的另一個空置車位後，下車步行至輕型汽車 MS-XX-XX 的左車頭位置，並再次檢查及以手觸摸該汽車左車頭的毀損位置，然而嫌犯沒有留在現場或報案處理事故，並步行離開停車場。
- 8) 上述碰撞事故被馬六甲停車場的監控系統拍攝下來。
- 9) 直至 2022 年 10 月 17 日下午約 2 時 46 分，C 在馬六甲停車場取車時，發現輕型汽車 MS-XX-XX 的左車頭位置有新造成的損毀，於是報警處理。
- 10) 上述碰撞引致輕型汽車 MS-XX-XX 的左前泵把遭到損毀。
- 11) 輕型汽車 MZ-XX-XX 屬 D 所有，而上述行為期間由嫌犯駕駛該輛輕型汽車。
- 12) 經警方進行毀損對比，發現輕型汽車 MS-XX-XX 左車頭與輕型汽車 MZ-XX-XX 右車尾新造成的花損高度大致吻合。
- 13) 上述事件被揭發後，嫌犯已向 C 作出賠償。
- 14) 嫌犯明知在公共停車場駕駛車輛時撞及他人的汽車，仍不留在現場處理事故或報警求助，反而離開現場，目的是逃避交通事故可能引致的刑事及民事責任。
- 15) 嫌犯在自由、自願及有意識下，故意作出上述行為，且深知其行為為法律所不容及會受法律制裁。

*

另外還證明以下事實：

- 刑事紀錄證明顯示嫌犯為初犯。
- 汽車 MS-XX-XX 駕駛者 C 表示已收取 2,800 澳門元維修費，放棄追究行為人的法律責任。
- 嫌犯稱其具大學二年級學歷，學生，擔任兼職，每月收入約 3000 至 4000 澳門元，無需供養任何人。

*

控訴書所載的事實全部獲得證明屬實。

三、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且在其上訴理由闡述的結論中所界定的問題，而毋須分析上訴人在提出這些問題時所主張的每項理由，結論中未包含的問題已轉為確定。¹

*

本上訴涉及之問題：

- 在審查證據方面明顯有錯誤

*

上訴人認為，其所駕駛的車輛具備 PKSB 泊車防碰撞輔助系統，其本人在主觀上相信有關系統能避免車輛碰撞的發生。涉事的兩部車輛的損毀位置及情況並不對稱，對於兩車是否真實發生碰撞存有合理懷疑。案中不存有足夠證據證明本案有發生交通事故，又或是雖然有發生交通事故，但沒有足夠證據證明上訴人是在知悉發生交通事故的情況下具備逃避責任

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。

的主觀意圖。原審法院在審查證據方面明顯有錯誤，請求開釋對上訴人所判處的一項「逃避責任罪」。

*

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 號刑事上訴案的合議庭裁判中指出：“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，是指法院在審查證據並認定事實時，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。

*

本院研讀卷宗資料後，注意到：

根據事發停車場的現場監控可見，被害人駕駛輕型汽車 MS-XX-XX 倒後停泊在車位中，泊車過程沒有異樣。其後，上訴人駕駛輕型汽車 MZ-XX-XX 倒後，準備停泊在被害人車輛左方的閒置車位，倒車期間突然停下，隨即駛前一小段。同時，案中的目擊證人 B 步行至上訴人的車輛左側，上訴人下車，證人以右手指向被害人的車頭位置。證人離開後，上訴人走至自己車輛的右車尾位置，其後返回車內，駕車離開。上訴人於另一個閒置車位停泊車輛後，再次步行到被害人車輛的車頭位置，檢查並以右手觸摸左側車頭位置。之後，上訴人步行離開。約半小時之後，目擊證人返回現

場取車，也檢查了被害人車輛的左車頭位置，在與停車場管理員溝通後駛離停車場；

證人 B 在審判聽證中作出聲明，講述了與現場監控一致的事發經過，表示其在事發停車場泊車後步行離開時，上訴人正在倒後泊車，其聽到一下車輛碰撞的聲音，目睹上訴人車輛的右車尾撞及被害人汽車的左車頭位置。之後，上訴人駛前一小段後停下，下車檢查車尾位置及被害人車輛的左車頭位置。其隨即以右手指向被害人車輛的左車頭位置，並向上訴人提醒“撞咗啦！”；

警方證人在審判聽證中作出聲明，除講述事發停車場的監控情況外，還表示，根據相關監控紀錄，模擬上訴人當時的停車狀況，判斷上訴人車輛與被害人車輛的花損高度大致吻合；

上訴人於審判聽證中亦表示，記得目擊證人曾提及過“撞到啦”的言詞，但聲稱其兩次檢查均未發現兩車有碰撞痕跡。

綜上，本院認為，根據卷宗中的證據，依照一般經驗法則，足以認定上訴人於倒後泊車過程中與被害人的車輛發生碰撞，且上訴人明知碰撞的發生卻未留在現場處理事件而離開事故現場。即使上訴人的車輛裝置有 PKSB 泊車防撞輔助系統，但並不能由此證明案中的碰撞未曾發生，更無法得出上訴人相信該系統正常運作而不知道發生碰撞的結論。

原審法院於被上訴判決的“事實的判斷”中指出：

雖然嫌犯以自己清楚知道泊車時沒發生碰撞及停泊後亦曾檢查對方車輛，並在沒發現損毀情況下離開為由否認控罪，然而經客觀及綜合分析嫌犯的陳述 目擊者的證言 被撞車輛車主的證言及參與偵查的警員證言，

以及庭審及聽證中所審查的書證及其他證據，尤其觀看案發現場的監控，再結合一般常理及經驗法則後形成心證，特別是透過現場監控記錄及目擊證人的證言，本庭認為嫌犯稱其沒發生碰撞及在檢查對方車輛沒損毀的解釋明顯與監控所拍攝的內容不相符，再加上目擊證人站立在嫌犯側明確告知嫌犯碰撞經過及指出碰撞位置，可見嫌犯不可能在沒聽到目擊證人說話，更沒可能在明知自己沒有發生碰撞情況下，仍下車檢查對方車輛是否損毀，嫌犯的行為不符合事實邏輯。雖然嫌犯提交其車輛規格文件及 PKSB 泊車防碰撞輔助系統介紹片用作證明其車輛具備防碰撞功能，然而眾所周知目前大部份車輛均具備該功能且沒有任何車廠能百分之百保證避免防止碰撞，更何況現場監控及目擊證人均能清楚證實碰撞的事實，更能證實嫌犯在現場存有碰撞的懷疑行為。為此，本庭認為本案證據相當充份，足以認定嫌犯清楚知道碰撞發生，且知悉碰撞導致他人財產損失，仍故意駕車逃離現場，意圖使自己免於承擔可能的刑事及民事責任，由此而作出上述事實的認定。

本院認為，原審法院經綜合分析上訴人的陳述、被害人的聲明、目擊證人及警員的證言，結合在庭審及聽證中所審查的書證以及其他證據，尤其觀看設於案發現場的監控，再結合一般常理及經驗法則而形成心證，認定上訴人明知在公共停車場駕駛車輛時發生意外，可能令他人財產損毀，仍不留在現場作適當處理，並逃離現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任，期間，並不存在“審查證據明顯有錯誤”之瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第 114 條的規定，除了法律另有規定，法官根據自由心證原則，按一般經驗法則和常理來評價各種被審查和調查證據之

證明力，以及認定獲證或不獲證明的事實。上訴人不能以其個人對證據之評價強加於審判法院，更不能要求審判法院必須作出與其個人價值判斷相一致的心證。

上訴人割裂案件中各證據之間的關聯，片面強調某些證據不足以證明某一事實，進而得出原審法院在審查證據方面明顯有錯誤的概括性結論，實質上是對證據自由評價原則以及法院的自由心證的質疑與否定，這是法律所不允許的。

事實上，不能忽視的是，（所有的）證據都應在審判聽證中予以調查和評估（見澳門《刑事訴訟法典》第 336 條），審判者行使其“自由評價證據”的權力，結合經驗法則（見同一法典第 114 條），通過對證據的（總體）分析形成其對於案件標的之事實的“心證”。

這樣，由於“審查證據方面的明顯錯誤”與法院就事實事宜所作裁判和上訴人認為恰當的裁判之間的或有分歧毫不相關，因此上訴人在上訴中作為上述瑕疵的理據而主張法院本應在形成其心證時看重某項---沒有“特別證明力的”---證據方法（從而認定某些事實）是沒有意義的，因為上訴人只不過是在通過這種方式質疑“證據的自由評價”原則和法院的“自由心證”。²

法院以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據，在此基礎上所形成的心證是不應被質疑的。上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

本院認為，原審法院在審查證據方面並未違反一般經驗法則，也沒有

² 參見終審法院於 2022 年 9 月 21 日作出的第 78/2022 號合議庭判決。

違背任何法定證據價值法則、職業準則以及疑罪從無原則，被上訴判決未沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定之瑕疵。

藉此，上訴人的上訴理由明顯不成立。

四、決定

綜上所述，裁判書製作人裁定上訴人 A 的上訴理由明顯不成立，駁回上訴並維持原判。

*

上訴之訴訟費用由上訴人負擔，其中，司法費定為 4 個計算單位，委任辯護人的辯護費定為澳門幣 2,000 元。

根據《刑事訴訟法典》第 410 條第 3 款規定，上訴人須繳付 3 個計算單位的懲罰性金額。

著令通知。

-*-

澳門，2023 年 10 月 19 日

裁判書製作人

周艷平