

編號：第 298/2026 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 7 月 9 日

主要法律問題：逃避責任、在審查證據方面存有明顯錯誤

摘 要

《道路交通安全法》第 89 條(逃避責任)規定：“牽涉交通事故者意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於承擔民事或刑事責任，科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金。”

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。

而且，並不是對任一證據審查發生了錯誤便可被上級法院所審查，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。

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 298/2026 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 7 月 9 日

一、案情敘述

於 2026 年 1 月 22 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-25-0352-PCS 號卷宗內被裁定：

- 《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪，判處七個月徒刑，緩刑執行，為期三年；
- 《道路交通法》第 94 條第 2 項規定，科處駕駛執照效力之中止一年。

＊

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. 上訴人認為有關判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定所指的法律問題，即審查證據方面明顯有錯誤，引致所作出之判決無效。
2. 綜觀被上訴裁判已證明的事實及未證明的事實，上訴人認為被上訴裁判違反澳門《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項原因如下：

3. 根據被上訴判決中第 2 頁有關經證明之事實部分，以及卷宗第 15 頁及背頁被害人在治安警察局作出的聲明筆錄內容。以及根據卷宗第 22 頁及背頁上訴人於治安警察局作出之聲明筆錄內容。可以得出以下幾個疑點：
4. 首先，被害人在 2025 年 4 月 3 日約 16 時 54 分回去南灣大馬路近門牌 575 對出上落客貨區域取車時，已經發現車輛有移動過痕跡；按一般正常人邏輯思維，其根本不可能沒有查看車身是否有花損，如當時已存在多處花損，被害人又為何看不到呢？因此，上訴人認為存在有違一般人正常做法之疑點。
5. 其次，上訴人當時下車立即扶起車輛及檢查過車輛是沒有花損的；但，上訴人為了穩妥及負起應有責任，所以一邊進行落貨工作、一邊等待被害人回來交涉，其並沒有故意逃避責任之意圖。
6. 如果上訴人並非要確保被害人回來取車時，與被害人交涉再檢查是沒有問題或商議賠償時，上訴人絕對可以一走了之，根本不需要原地停留，一邊搬水一邊等待被害人取車。
7. 再者，被害人在碰撞當日檢查後沒有發現花損，卻在 2 日後才表示發現有花損再報案，此處亦明顯存在疑點。
8. 縱觀整個卷宗，根本沒有調查該車輛在 2 日內是否沒有出現其他碰撞或在使用過程中發生其他情況又或是在碰撞前已存在花損；然而，事件卻相隔了兩天；故根本無法排除當中出現其他碰撞導致車輛受損，又或者該花損在碰撞前是否已存在。
9. 因此，綜合分析本案已調查之證據，根本沒有充份直接證據證明被害人的電單車左車身位置花損，是受車牌編號 MI-61-XX 的汽車碰撞所造成。

10. 綜上所述，除了欠缺直接性證據以外，還存有眾多疑點未能釐清，因此，上訴人認為疑點利益歸於被告之原則，應廢止被上訴的裁判，從而開釋上訴人被判處的一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項「逃避責任罪」。
11. 倘不如此認為，縱使上述 MI-61-XX 貨車碰及 ML-17-XX 重型電單車；但，上訴人經已檢查並沒有出現花損，且被害人當時亦沒有檢查到有花損，有關碰撞屬輕微，上訴人亦非存在主觀故意意圖，因此「逃避責任罪」的前提構成要件明顯不符合。
12. 上訴人從來沒有否認其因不小心導致 MI-61-XX 貨車左邊車身撞及 ML-17-XX 重型電單車，只是上訴人一直希望如出現問題，雙方可協商解決，上訴人沒有要逃避責任，上訴人是一個存有其他刑事紀錄的人，在另案中亦被給予緩刑機會，其十分珍惜得來不易的自由；故此，上訴人根本不可能冒險，作出損人不利己的事情。
13. 根據被上訴判決第 4 頁內容：「…在庭上觀看影像，看到嫌犯的一舉一動，當被害人回到現場前後，嫌犯均小心翼翼地留意著被害人，等待其離去，可以總結出嫌犯逃避責任的意圖強烈。…」
14. 根據全澳城市電子監察系統錄像光碟 F014A-360-Ca-3/4/2025 第 16:47:17 至 16:53:56 時段，上訴人多次下車查看被害人有沒有回來。（參見附件 1）
15. 上訴人扶起編號 ML-17-XX 重型電單車後，一直留在現場附近等待車主(被害人)回來取車，並在確保被害人沒有問題的情況下離開了，上訴人自己才駕車離開，上訴人並非直接一走了之。
16. 上訴人一邊工作一邊等待，落貨時沒有注意到被害人返回原處，只是送水回來後，發現被害人已駕車離開，其送完水後才離開的；

在上訴人認知上，其認為自己已檢查過車身，且被害人沒有報警或在現場向旁人大聲表示車輛被撞有人逃逸等等行為；由此可見，上訴人根本沒有故意逃避責任之意圖。

17. 事實上，根據卷宗第 45 頁全澳城市電子監察系統記錄截圖-圖七，可以見到上訴人站立的角度是明顯被自己貨車上的欄杆及水樽遮蓋了視線，根本無法看到被害人回來取車；同時，上訴人站立在貨車司機位與馬路交界處，必然要不時留意街中來車，以防發生交通意外。只是當其發現被害人駕車離去，沒有表示車身有損毀時，其在雙重確定沒有出現問題時方離開。
18. 上訴人一直沒有逃避責任的意圖且沒有離開現場；只是希望可以與被害人溝通協商；因為上訴人已有多個刑事記錄，其根本不會再作出任何違法行為。
19. 再者，從上述影像可知，上訴人一直在兩部車輛附近徘徊及工作，明顯是沒有逃避責任之故意和意圖；無奈，上訴人一直與被害人錯開了；上訴人並沒有看到被害人回來，才導致出現現今的情況。
20. 綜上所述，上訴人認為被上訴的判決存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項在審查證據方面的明顯錯誤。
21. 由於被上訴的合議庭判決違反相關法律規定，按照疑點利益歸被告原則("in dubio pro reu")，且未能證實上訴人作出行為時具備主觀要件，故犯罪的構成要件並未完全獲得滿足，原審判決應予廢止，從而開釋上訴人被判處以直接正犯，其既遂行為觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項「逃避責任罪」，判處七個月徒刑，緩刑執行，為期三年。

22. 又或是，因為被上訴的合議庭判決沾存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項在審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵，應按照刑事訴訟法典第 418 條第 1 款規定，命令移送卷宗作出重新審判。
23. 倘若不如此認為，上訴人認為原審法院判處七個月徒刑的量罰明顯過重，根據《刑法典》第 40 條刑罰及保安處分之目的、第 64 條選擇刑罰之標準及第 65 條刑罰份量之確定。
24. 根據卷宗第 40 頁上訴人已向被害人作出賠償；由此可見，上訴人已存有明顯悔意，根據《刑法典》第 65 條第二款 e) 項之規定，上訴人已盡其能力作出彌補，故在量刑方面應給予減輕。
25. 從本案案件的情節及獲證明的事實所見，即使閣下認為上訴人的確曾實施犯罪，但其並非存有故意去實施，根據其當時之個人狀況及經濟狀況，我們認為上訴人能夠經過本案的審判過程及判決的譴責和制裁所汲取的教訓，其已領悟犯罪的嚴重後果，從而令其等日後不再實施犯罪行為。
26. 至於一般預防，在我們的刑事制度中，任何犯罪均可予以寬恕，只是視乎犯罪的類型及惡性程度而不同。即使閣下認為上訴人的確曾實施犯罪，但其牽涉的事實及情節不致於卑劣，因而犯罪結果不致造成嚴重，相信社會大眾是接受以適當的刑罰處罰行為人，而不會存在反對的迴響。
27. 同時，只要對上訴人施加的刑罰處罰屬適當，我們相信社會大眾不會質疑法律秩序的有效性；相反，可產生信任法律秩序或害怕法律秩序的後果、阻嚇，從而不敢去以身試法，以起到警戒社會上的潛在犯罪者。
28. 基於上述理由，上訴人認為原審法院對本案作出量刑時欠缺考慮一切已載於卷宗且對其等屬有利的情節，尤其是上訴人的罪過程

度以及其具體個人狀況，因此導致被上訴裁判違反了《刑法典》第 40 條第 1 款及第 2 款、第 64 條以及第 65 條第 1 款及第 2 款之規定。

29. 綜上所述，上訴人認為原審法院在量刑時未有對有關事實考慮，請求法官閣下根據《刑法典》第 40 條及第 65 條第 2 款 c) 及 d) 項之規定、重新量刑並減輕上訴人刑罰，判處上訴人非剝奪自由的刑罰，即罰金更為適合。

綜合上述法律及事實理由，在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，懇請裁定本上訴理由成立，並作出如下公正裁判：

- 1) 由於被上訴的獨任庭裁判違反相關法律規定，按照疑點利益歸被告原則("in dubio pro reu")，廢止被上訴的裁判，從而開釋上訴人被判處的一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項「逃避責任罪」，或
- 2) 上訴的合議庭裁判沾上在審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵，應按照刑事訴訟法典第 418 條第 1 款規定，命令移送卷宗作出重新審判，或
- 3) 按照《刑法典》第 40 條、第 48 條、第 64 條及第 65 條之規定，再結合本案的具體實際情況下，對上訴人判處非剝奪自由的刑罰，即罰金。

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 243 至 246 背頁)，認為上訴人提出的上訴理由不成立，原審法庭之判決應予維持，並提出了以下理由（結論部分）：

1. 上訴人認為，本案沒有充份直接證據證明被害人電單車左車身的花損是由上訴人所造成。另外，事故後，上訴人一直留在現場，在被害人離開現場後，其才駕駛車輛離開，故此，沒有逃避責任的主觀意圖。因此，原審法庭在審查證據方面明顯有錯誤。
2. 經過了審判聽證，原審法庭客觀及綜合分析了嫌犯(現時上訴人)、被害人及警方證人在審判聽證中分別所作出的聲明，結合在審判聽證中播放涉案的錄像，所審查的扣押物、被害人車輛受損的照片、觀看錄像報告及所截取的圖片、偵查報告以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則下形成心證，認定控訴書所載的事實獲證明。
3. 正如原審判決所載：“嫌犯在庭上表示確實知道碰撞有可能造成對方車輛受損，亦知道自己行為不對，但並不肯定被害人有否回到現場。
4. 在庭上觀看影像，看到嫌犯的一舉一動，當被害人回到現場前後，嫌犯均小心翼翼地留意被害人，等待其離去，可以總結出嫌犯逃避責任的意圖強烈。”
5. 被害人在審判聽證中聲明，案發當日(2025 年 4 月 3 日)其在涉案地點取回停泊的電單車，泊回公司舖內，並在抹車時已看到新造成的花損，懷疑在涉案地點停泊時被損毀。但是，由於有事忙，直至 2025 年 4 月 5 日才報警，並向警方指出懷疑的案發地點，以便警方調取監控錄像作偵查。按照卷宗內的照片被害人車輛左側車身花損，這與該車被上訴人碰撞後向左方倒下一致。由此可見，被害人電單車左車身的花損是由上訴人所造成。
6. 上訴人將被害人的電單車及頭盔撞倒地上，清楚知道，電單車有一定重量，碰倒地上，必然會造成一定程度的花損。上訴人將電

單車扶起及將頭盔放回原位後，雖然有留在現場，但是，上訴人看見被害人回來取車時，沒有將電單車被撞倒下的事情告知被害人，而是保持距離觀望被害人(見卷宗第 45 頁錄像截圖七)。最後，被害人沒有即時發現花損，並駕車離去。而上訴人完成送貨後也駛離現場。由此可見，上訴人雖然留在現場，但是，其看見被害人取車時仍然避而不見，從而顯示上訴人逃避承擔民事或刑事責任的意圖。

7. 根據《刑事訴訟法典》第 114 條規定，“評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外。”換言之，法官在對構成訴訟標的之事實作出認定時，除了法律對評價證據方面另有規定外，係依據經驗法則對證據材料進行分析判斷，從而在事實層面上作出認定。上訴人以其對證據的個人評價，不足以質疑原審法庭對事實的認定。
8. 在本案並沒有出現事實認定上的相互矛盾，亦不存在結論與事實的矛盾，故此，上訴人提出的審查證據的明顯錯誤，並無出現。亦無任何事實需要重審。
9. 上訴人又提出，就其一項逃避責任罪之量刑，表示不同意，認為原審判決沒有充份考慮其情節，在量刑方面過重，應根據《刑法典》第 40 條、第 64 條及第 65 條第 2 款 c 及 d 項之規定，予以減輕，判處非剝奪自由的刑罰，即罰金更為適合。
10. 原審法庭在量刑時明確指出考慮《刑法典》第 40、64 及 65 條之規定及案中各項情節，才決定現時的刑罰。
11. 根據已證事實，上訴人將所駕駛的貨車停泊在上落客貨區域內，過程中，貨車的左邊車身撞及被害人於早前停泊於該處的重型電單車，導致該電單車向左傾倒在地上及座位上的一個頭盔跌落在

地上，致使該電單車左邊車身花損。碰撞發生後，上訴人將貨車停泊在重型電單車前方，並下車將該電單車扶起及將頭盔放回原位。之後，上訴人看見被害人返回上址取車離開，但沒有向被害人告知事件，並繼續進行落貨及送貨後駕車離開現場，可見上訴人逃避責任的意圖強烈，僅在獲治安警察局通知後方向被害人作出賠償，僅在獲治安警察局通知後方向被害人作出賠償。

12. 上訴人並非初犯，曾因觸犯逃避責任罪及詐騙罪被判刑。
13. 上訴人觸犯的一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，可處一個月至一年徒刑或科十日至一百二十日罰金，現時被判處七個月徒刑，緩刑執行，為期三年，亦屬適當。
14. 基此，上訴人所述的刑罰過重問題並無出現。

*

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，認為上訴人提出的上訴理由全部不成立，維持原判。(具體理據詳載於卷宗第 257 至 258 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. 2025 年 4 月 3 日下午約 4 時 6 分，被害人 B 將 ML-17-XX 重型電單車以雙腳架方式停泊在南灣大馬路 575 號對出的上落客貨區域

內，並將一個頭盔放置在該電單車的座位上。

2. 同日下午約 4 時 46 分，嫌犯 A 駕駛 MI-61-XX 輕型汽車(貨車)沿南灣大馬路駛至近 575 號對出時進行左轉向操作，目的是將該貨車停泊在上述上落客貨區域內，過程中，MI-61-XX 貨車的左邊車身撞及 ML-17-XX 重型電單車，導致該電單車向左傾倒在地上及座位上的一個頭盔跌落在地上，致使該電單車左邊車身花損(見卷宗第 9 至背頁交通事故現場資料登記表，第 24 至 26 頁相片，以及第 41 至 43 頁觀看錄影報告及截圖)。
3. 碰撞發生後，嫌犯將 MI-61-XX 貨車停泊在 ML-17-XX 重型電單車前方，並下車將該電單車扶起及將頭盔放回原位(見卷宗第 41 頁及第 43 至 44 頁觀看錄影報告及截圖)。
4. 同日下午約 4 時 54 分，嫌犯正在 MI-61-XX 貨車的右側進行落貨，此時，嫌犯看見被害人返回上址取車離開，但嫌犯沒有向被害人告知事件，並繼續進行落貨及送貨後駕車離開現場(見卷宗第 41 頁及第 45 至 46 頁觀看錄影報告及截圖)。
5. 嫌犯僅在獲治安警察局通知後方向被害人作出賠償。
6. 嫌犯明知交通事故的發生，且自己是事故的肇事者，仍故意離開現場，意圖逃避其可能承擔之民事責任。
7. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行為是法律所不容，會受法律制裁。

嫌犯在庭上承認部份事實。

同時證實嫌犯的個人經濟狀況如下：

嫌犯具大專學歷，商人，每月收入約澳門幣 20,000-30,000 元。

須供養母親及一名女兒。

嫌犯 A 因於 2018 年 11 月 30 日觸犯澳門《刑法典》第 211 條第 1 款

所規定及處罰的三項詐騙罪，於 2021 年 2 月 26 日卷宗編號第 CR4-20-0258-PCC 號內，每項被判處三個月徒刑，數罪並罰，合共被判處六個月徒刑准以罰金代替，180 日罰金，每日金額為\$150 澳門元，罰金總金額為\$27,000 澳門元，如不繳付罰金或不以勞動代替，則轉為六個月徒刑。判決於 2022 年 9 月 13 日轉確定，嫌犯已繳付罰金。

嫌犯 A 因於 2020 年 9 月 7 日觸犯第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪，於 2021 年 11 月 11 日卷宗編號第 CR3-21-0301-PCS 號內，被判處三個月徒刑，暫緩執行，為期一年六個月。以及禁止駕駛為期十個月。判決於 2022 年 3 月 7 日轉確定，刑罰已告消滅。

嫌犯 A 因於 2021 年 4 月開始觸犯澳門《刑法典》第 211 條第 1 款及第 2 款、第 21 條、第 22 條第 1 款及第 2 款以及第 67 條所規定及處罰的四項詐騙罪，以及觸犯澳門《刑法典》第 211 條第 1 款及第 2 款、第 21 條、第 22 條第 1 款及第 2 款以及第 67 條所規定及處罰的三項詐騙罪，於 2024 年 4 月 12 日卷宗編號第 CR1-23-0176-PCC 號內，每項被判處五個月徒刑，七罪競合，合共被判處一年九個月徒刑，暫緩執行，為期三年，緩刑條件為須判決轉確定後的三個月內向本特區捐獻澳門幣 30,000 元以彌補彼等犯罪之惡害。判決已於 2025 年 9 月 10 日轉確定。已於 2025 年 10 月 27 日繳付捐獻。

未經證明之事實：沒有。

*

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的瑕疵
- 量刑過重

＊

上訴狀中，上訴人(嫌犯)針對原審卷宗所作出的判決提起本上訴。

上訴人認為，原審判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項所指的審查證據方面的明顯錯誤。

駐初級法院的檢察院代表及中級法院的檢察院代表均不認同上訴人之意見。

以下，讓我們來看看。

＊

第一部份 - 審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵

本案中，初級法院判處嫌犯 A 為直接正犯，犯罪既遂方式觸犯了《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪，判處七個月徒刑，緩刑執行，為期三年；《道路交通法》第 94 條第 2 項規定，科處駕駛執照效力之中止一年。

在上訴人之上訴理由陳述指出，本案中並無充分直接證據證實其碰撞行為，造成被害人電單車左側車身花損。同時，上訴人事故後全程滯留現場，待被害人離開後才駕車離去，並無逃避責任的主觀意圖，認為原審判決存有在審查證據出現明顯錯誤的瑕疵。

～

從分析上訴人的上訴理由中可見，他糾結於質疑法院在審查證據後得出錯誤的瑕疵之結論。因此，要分析本案中是否存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項所規定之在審查證據方面存有明顯錯誤的瑕疵。

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。

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。

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。

我們接著看。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在庭上表示確實知道碰撞有可能造成對方車輛受損，亦知道自己行為不對，但並不肯定被害人是否回到現場。

在庭上觀看影像，看到嫌犯的一舉一動，當被害人回到現場前後，嫌犯均小心翼翼地留意著被害人，等待其離去，可以總結出嫌犯逃避責任的意圖強烈。”

~

以下，我們來分析卷宗證據。

首先，上訴人在庭上表示確實知道碰撞有可能造成對方車輛受損，亦知道自己行為不對，但並不肯定被害人可否回到現場。

此外，被害人之證言指，其於案發當日取車回公司後，擦拭車輛時便發現車身新增花損，懷疑是本次事故造成，因事務繁忙延後至兩日後報警。

卷宗第41-49頁載有由治安警察局所製作之翻閱錄影光碟筆錄，如下：

1)於2025年04月03日16時46分15秒，攝像頭(F014A)攝得重型電單車 ML-17-XX(座位上放着一個白色頭盔)停泊於南灣大馬路近門牌 575 號的上落客貨區內停泊，輕型貨車 MI-61-XX 沿南灣大馬路往水坑尾街方向駛至近門牌 575 號左轉向欲進入上落客貨區內，左邊車身疑似撞到重型電單車 ML-17-XX 的車尾，導致重型電單車 ML-17-XX 及白色頭盔往左倒地，而輕型貨車 MI-61-XX 立即停下其車(圖一至圖三)。

2)於2025年04月03日16時46分45秒，攝像頭(F014A)攝得輕型貨車 MI-61-XX 重新起步進入上落客貨區內停車，男駕駛者(身穿黑色衣服)下車前往扶起重型電單車 ML-17-XX 重新停泊及拾起白色頭盔放回原位(圖四至圖六)。

3)於2025年04月03日16時54分08秒，攝像頭(F014A)攝得輕型貨車 MI-61-XX 男駕駛者正在其車右側進行落貨，重型電單車 ML-17-XX 的男駕駛者返回取車，而輕型貨車 MI-61-XX 男駕駛者沒有告訴事件及落貨後進行送貨，未幾，重型電單車 ML-17-XX 駛出上落客貨區沿南灣大馬路往水坑尾街方向離開(圖七至圖九)。

4)於 2025 年 04 月 03 日 17 時 13 分 57 秒，攝像頭(F014A)攝得輕型貨車 MI-61-XX 駛出上落客貨區沿南灣大馬路往水坑尾街方向離開(圖十)。

~

本上訴法院認為，上訴人不爭議之處是，上訴人駕駛輕型貨車 MI-61-XX 駛入案發區域時，其貨車的左側車身碰撞了被害人之電單車車尾，致使電單車及車上白色頭盔向左倒地，上訴人隨即停車、下車扶正電單車、將頭盔放回原位。

上訴人爭議之處是，他全程逗留在現場，其是待被害人離開後才駕車離去，並無逃避責任的主觀意圖。

因此，我們來分析上訴人於本次事件中是否存有逃避責任之意圖。

《道路交法》第 89 條(逃避責任)規定：“牽涉交通事故者意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於承擔民事或刑事責任，科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金。”

《道路交法》第 89 條當中所描述的“牽涉”交通事故的唯一解釋，是針對涉及到交通事故的任何一方，而並不像上訴人般作出限制解釋，把焦點只放在已經確定的交通事故責任方。

事實上，這一條文的葡文版有一個詞很好地解釋這個罪名的構成的真正意義：“Artigo 89.º Fuga à responsabilidade. Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou criminal em que eventualmente tenha incorrido é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.” 這個詞就是我們劃線的“eventualmente”，表示“倘有”或者“可能有”。也就是說，只

要發生交通意外，就有可能產生民事或者刑事責任，牽涉其中者就應該按照法定的方法來解決問題。因為在現實生活中，交通事故的責任誰屬只能在意外發生後才能判斷，因此不可能以此作為逃避責任罪的犯罪構成要件。相反，逃避責任罪所保護的法益是廣義上的道路使用安全，立法目的亦包括促進駕駛者使用合法和合理的手段去解決因交通事故而引發的糾紛，使事故發生後能確認責任誰屬，上訴人的主張是完全與立法者的立法目的不符的。¹

根據上述司法見解，“牽涉交通事故者”涵蓋事故所有參與方，而非僅指最終被判定負全責/主責的一方。立法葡文原文中“eventualmente”（倘有、可能）清晰表明，本罪僅要求行為人存在承擔民事或刑事責任的可能性，無需事後最終確認其負有事故責任。而且，本罪立法目的是保障交通事故後能依法定程序查明事實、認定責任，維護道路通行管理秩序，而非僅保護被害人的實體求償權。涉案人最終是否實際有責、是否需要賠償，均不影響罪名本身的成立。

因此，很明顯的是，本案中，上訴人駕駛輕型貨車 MI-61-XX 駛入案發區域時，其貨車的左側車身碰撞了被害人之電單車車尾，致使電單車及車上白色頭盔向左倒地，上訴人隨即停車、下車扶正電單車、將頭盔放回原位。然後，於 16 時 54 分 08 秒，上訴人在現場卸貨，被害人返回取車，上訴人全程未主動告知被害人是次碰撞事故，待被害人駕車離開現場後，於 17 時 13 分 57 秒，上訴人駕車駛離現場。

從 16 時 46 分 15 秒之事故開端至 17 時 13 分 57 秒結束，除了上訴人在現場落貨，且在目賭被害人已返回現場取回自己的電單車，

¹ 中級法院第 522/2021 號合議庭裁決

上訴人仍然沒有將事件經過告訴被害人，只是在落貨後進行送水。整個過程中上訴人未有主動向被害人告知碰撞事故，待被害人駕車離開現場後，上訴人便於 17 時 13 分 57 秒駕車駛離現場。

因此，儘管在被害人出現之際，上訴人仍留在現場，但是，上訴人明知電單車有一定重量，倒地必然產生刮擦損傷，其扶起車輛、歸置頭盔後，雖逗留現場，但在被害人到場取車且沒有異樣後，上訴人便自行離開。

上指情況等同於，上訴人做出了刻意回避、隱瞞碰撞事實，未主動告知事故情況，致使被害人未當場發現其電單車曾被碰倒在地。

至於上訴人主張：卷宗未調查涉案電單車於事發後兩日內是否發生其他碰撞、使用中是否產生其他花損，亦未核實碰撞前是否已存在花損；事發與報案相隔兩日，無法排除其他致損可能，故無充分直接證據證明電單車左車身花損係 MI-61-XX 號汽車碰撞所致。同時，卷宗證據不足以證實其具有逃避民事、刑事責任的主觀意圖。

須指出：該等關於損傷因果關係之事實疑點，對於逃避責任罪之構成要件並不重要。按照《道路交通法》第 89 條之規範意旨及本澳司法見解，逃避責任罪之成立，僅要求牽涉交通事故之任何一方，以法定方法以外之其他手段，意圖逃避因該交通事故而可能承擔之民事或刑事責任；即使最終經調查證實交通事故之實體責任不應由行為人承擔，亦不影響本罪之構成。

正如第 645/2015 中級法院裁判所指：“交通事故的任一方涉案人，只要採取任何法定方法以外的其他方法，意圖逃避因該交通事故

而可能承擔的民事或刑事責任，即使最後證明交通事故的最終責任不應由其負責，也足以構成逃避責任罪。”

事實上，正確做法是，交通事故駕駛人本人負有留場或即場處理事故，或配合警方予以調查事故的法定義務。然而，上訴人採取了“法定方法以外的其他方法”，規避法定處理方式，擅自離開現場、隱瞞身份、隱匿事實等，已符合本罪之客觀構成要件。

至於主觀構成要件，上訴人明知電單車有一定重量、倒地大概率產生車身花損，卻在車主到場時沉默回避，待車主駕車離開後才駛離現場，行為邏輯明顯指向“希望被害人無法發現損傷、進而無需承擔賠償責任”，這等實在已符合“意圖使自己免於承擔倘有的民事責任”的主觀要件。

因此，根據上述所援引之判例所確立的規則，本罪僅要求責任具有“可能性”，而非要求最終證實損害真實存在且完全歸責於上訴人。即便後續無法百分百確認車損由本次碰撞造成，只要上訴人在事故發生時，為規避可能的賠償責任採取了隱瞞等非法定方式，即可構成本罪。

綜上，原審法院在判決書中事實的判斷部份已清楚闡述了形成心證的理由，我們認為原審法院是按一般經驗法則判斷上訴人 A 當時的行為，並未見有明顯違反邏輯判斷的情況。最後原審法院作出上訴人 A 引致受害人電單車花損及存有逃避責任主觀意圖的結論符合常理，亦未發現存在任何違反經驗法則的情況或矛盾之處。

故此，原審法院認定上訴人實施被控訴事實之證明方面，並無明

顯錯誤。上訴人所爭議者，實為對原審法院心證之不滿，此與《刑事訴訟法典》所奉行之「自由心證」原則相違背。

上訴人之此部份上訴理由不能成立。

＊

第二部份 – 量刑過重

上訴人 A 主張其已向受害人作出賠償，存有明顯悔意，符合《刑法典》第 65 條第 2 款 e 項規定，應予減輕；並考慮其罪過及個人狀況，主張原審量刑過重，違反《刑法典》第 40 條及第 65 條第 2 款 c 項及 d 項規定，認為根據第 64 條，科處非剝奪自由之刑罰已能實現處罰之目的。

檢視被上訴判決書，原審法院在量刑方面已根據《刑法典》第 64 條之規定，考慮到上訴人 A 有刑事紀錄，認為採用罰金不足以實現處罰之目的，故決定選科徒刑（詳見卷宗第 216 頁）。按照前述標準，此刑罰選擇屬合適。

關於刑罰份量之確定，原審法庭已依《刑法典》第 40 條及第 65 條規定，考慮了必須之事實及所有有利及不利情節（見卷宗第 216 頁及背頁）。在充分考慮上訴人 A 所觸犯犯罪之危險性，以及特別預防及一般預防之需要而作出考量。

根據《刑法典》第 40 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。²

《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。

尤其結合考慮了《刑法典》第 65 條第 2 款 c 項及 d 項所規定之，行為人 c) 在犯罪時所表露之情感及犯罪之目的或動機；d) 行為人之個人狀況及經濟狀況。

亦即是，經已考慮到上訴人上述的有利因素，包括其在庭上是承認了大部份事實，且已對被害人作出賠償，我們認為，這亦是應予考

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

量之處。誠然，亦需考慮對上訴人不利因素，其並非初犯，存有刑事前科，其中包括曾實施與本案相同之逃避責任罪。但是本案中情節顯示上訴人行為故意程度一般，犯罪後果不算嚴重，但量刑仍需綜合考量，亦考慮了上訴人之家庭及經濟狀況。

此外，亦考慮該項犯罪之一般預防需要，尤其是逃避責任罪所保護的法益，廣義上保障道路使用安全之需要。

綜上而言，根據《道路交通法》第 89 條所規定之「逃避責任罪」1 個月至 1 年徒刑之刑幅中，原審法院判處上訴人該罪名 7 個月徒刑，並給予其緩刑三年的機會，也符合罪刑相適應原則，並無過重之嫌。

因此，被上訴判決並無量刑過重，未違反任何法律規定，尤其未違反《刑法典》第 40 條及第 65 條之規定。

為此，本上訴法院裁定上訴人的上訴理由不成立，並維持原審裁決。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 6 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

*

2026 年 7 月 9 日

簡靜霞 (裁判書製作人)

盧映霞 (第一助審法官)

譚曉華 (第二助審法官)