

上訴案第 439/2022 號

上訴人：檢察院

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：

- 一項由《刑法典》第 279 條第 1 款 b)項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」；及
- 一項由《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」；
- 同時，謹建議根據澳門《道路交通法》第 94 條第(一)及(二)項之規定，中止嫌犯之駕駛執照之效力。

並提請初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理：

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR5-21-0231-PCC 號案件中，經過庭審，最後判決：

- 嫌犯 A 被指控以直接正犯及行為既遂方式觸犯一項由《刑法典》第 279 條第 1 款 b)項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」；罪名不成立；及
- 嫌犯 A 被指控以直接正犯及行為既遂方式觸犯一項由《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，罪名不成立。

檢察院不服判決，向中級法院提起了上訴，並提出了上訴理由：

1. 在本案中，嫌犯 A 被原審法院判處一項《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」及一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」罪名不成立。

2. 本院不認同上述裁判，並認為原審法院在相關事實認定方面沾有「審查證據方面明顯有錯誤」的瑕疵。

3. 原審法院認定以下事實為未查明的事實：

“控訴書第六點：嫌犯將 MO-**-** 汽車駛入右車道時，明知已無足夠空間切線，因此對上述巴士及 MS-**-** 汽車造成接近相撞的危險。

控訴書第七點：嫌犯駕駛 MO-**-** 汽車駛離現場時知悉發生了上述碰撞。

控訴書第八點：嫌犯知悉其切線操作會對上述巴士及 MS-**-** 汽車造成碰撞的危險。

控訴書第十三點：嫌犯在公共道路駕駛車輛時明顯違反道路上行駛之規則，尤其違反注意側面距離、行車正常及安全距離、應以安全的方式超車的義務及規則，因而對他人的巨額財產造成危險，並導致他人財產損毀。

控訴書第十四點：嫌犯明知公共道路駕駛車輛時發生交通事故及撞及他人車輛，仍不留在現場處理事故，反而駕駛車輛離開現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任。

控訴書第十五點：嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行為觸犯法律，會受法律制裁。

其他與上述已證事實不相符的事實”

4. 原審法院根據嫌犯的聲明、被害人及各證人的證言、扣押品、書證以及其他證據後形成心證，並作出以下說明：

“有關「危險駕駛道路上之車輛罪」部分的事實，綜合嫌犯及涉案證人的聲明、錄影資料及汽車的損毀情況，本院認為嫌犯駕駛作出有關超車過程中，將車輛駛至與汽車 MS-**-** 貼近的位置，兩車

因而發生了輕微碰撞，汽車 MS-**-**因此向右閃避，導致汽車右後車身與右方之防撞欄發生輕微碰撞。相關事故的發生因嫌犯的超車而導致，雖然嫌犯的上述行為違反了《道路交通安全法》第 21 條第 2 款的規定：《二、駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生意外。》，但考慮當時的路面情況、肇事車輛之間的距離，以及導致汽車 MS-**-**的損毀屬輕微等情況，本院認為未能足以證明違反上述交通規則屬明顯，並因此而對他人的巨額財產造成危險。

有關「逃避責任罪」部份的事實：綜合嫌犯及涉案證人的聲明、錄影資料及汽車的損毀情況，本院認為嫌犯在成功進行有關超車操作後，便繼續駕駛離開現場，期間，沒有慢車或停車。涉案證人認為嫌犯不知道發生了碰撞。而警方證人 C 則指不知道嫌犯是否知道發生了碰撞。根據警方的調查、錄影片段及肇事車輛的相片，顯示兩車的損毀輕微，且按照嫌犯在發生意外後的行車速度及情況，本院認為沒有足夠證據證明嫌犯當時知道發生了碰撞而離開現場。”

5. 首先，我們先審視一下本案的證據。
6. 嫌犯在庭審中作出聲明，否認控罪，表示案發當日駕駛汽車 MO-**-**沿友誼大橋左車道往澳門方向行駛，當時，其跟著巴士前行，時速約 70 公里，其繞過前方緊貼的一輛巴士。被害人駕駛的車輛在右車道，在其右後方，其超過被害人的車輛。其成功過了線後便一直行駛。期間，不知道與被害人駕駛的車輛發生了碰撞。事後，交通廳致電其，其才知道當時發時發生了交通意外。其後，其在交通廳驗車時支付了澳門幣四千元賠償給被害人。
7. 證人 B 在庭審中作證，表示案發當日駕駛汽車 MS-**-**沿友誼大橋右車道往澳門方向行駛，當時，嫌犯正駕駛汽車 MO-**-**沿該橋左車道往同一方向行駛。期間，嫌犯在上述巴士及其汽車之間的空隙強行完成超車操作。其見狀，便即時駕駛其汽車向右閃避，導致其汽車右後車身撞及友誼大橋的防撞欄並造成損毀。當時其聽到左邊也有碰撞聲，嫌犯在超車過程中撞到其車的左邊位置，其後其發現其車的左邊倒後鏡已摺合了。嫌犯最後超車成功，繼續駕車向

前行駛及離開，認為嫌犯不知道發生碰撞。其於 2017 年以十七萬元購買其上述汽車，案發時該汽車車價超過三萬元。事件導致其汽車友後門及沙板位置損毀，嫌犯已向其賠償澳門幣四千元，且當時嫌犯有對其道歉，表示不知道發生上述碰撞。

8. 根據警方對肇事車輛作出損毀調查報告，結果如下：
 - 汽車 MS-**-**的花損：左邊倒後鏡沒有明顯花損；右後車身有花損，痕跡為橫向割傷，損毀輕微。
 - 汽車 MO-**-**的花損：右車身有花損，痕跡為橫向刮傷，損毀輕微。
9. 在庭上播放了案發時的錄影片段。
10. 證人 C 在庭審中表示其透過錄影片段知悉事發的經過，其認為嫌犯違反交通規則，但不知嫌犯是否知道發生了碰撞。期間，嫌犯在一輛巴士及被害人的汽車之間的空隙強行完成超車操作，被害人即時駕駛汽車向右閃避，導致被害人的汽車右後車身撞及友誼大橋的防撞欄並造成損毀。
11. 證人 D 在庭審中調查的情況，並表示嫌犯沒有遵守交通規則。
12. 根據錄影片段 (B1040 鏡頭) 顯示：
 - 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 07 秒，汽車 MS-**-**沿友誼大橋右車道往澳門方向行駛，汽車 MO-**-**沿友誼大橋左車道往澳門方向行駛，當時汽車 MS-**-**的前方有一輛的士 M-**-**，而汽車 MO-**-**的前方有一輛巴士 MP-**-**。
 - 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 09 秒，汽車 MO-**-**仍然在汽車 MS-**-**的偏後位置向前行駛。
 - 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 11 秒，汽車 MO-**-**開始與汽車 MS-**-**並排行駛。
 - 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 13 秒，汽車 MO-**-**開始進行超車的操作，當時在左車道的前方有一輛巴士 MP-**-**，在右車道(亦即其右方)有汽車 MS-**-**，而在汽車 MS-**-**的前

方有一輛的士 M-**-**。

- 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 15 秒，汽車 MO-**-**從巴士 MP-**-**與汽車 MS-**-**之間的空隙切入右車道，並與汽車 MS-**-**發生碰撞，導致汽車 MS-**-**撞向右邊的防撞欄，當時在右車道的前方有一輛的士 M-**-**行駛。

13. 根據錄影片段 (B1041 鏡頭) 顯示：

- 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 16 秒至 10 時 57 分 17 秒，發生碰撞後，汽車 MO-**-**的剎車燈亮着，汽車 MO-**-**向左發生了一下搖擺，汽車 MO-**-**駕駛者將車向右修正後繼續向前行駛。
- 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 18 秒，汽車 MO-**-**的剎車燈仍然亮着。
- 於 2021 年 2 月 7 日 10 時 57 分 19 秒，汽車 MO-**-**再從左車道的一輛巴士 MP-**-**與前方的一輛的士 M-**-**之間的空隙切入左車道行駛，當時汽車 MO-**-**的剎車燈已沒有亮着。

14. 經過詳細翻看案發時的錄影片段後，我們認為原審法院明顯忽略了以下幾點有助查明事實真相的錄影片段內容所顯示的細節：

- 1) 透過視頻所示“10 時 57 分 16 秒至 10 時 57 分 17 秒”時段的畫面內容，清楚顯示發生碰撞後，汽車 MO-**-**駕駛者的剎車燈亮着 (亦即當時汽車 MO-**-**駕駛者踩着剎車掣)，汽車 MO-**-**向左發生了一下搖擺，汽車 MO-**-**駕駛者將車向右修正後繼續向前行駛。透過嫌犯在這個時段所進行的操作，可以顯示出嫌犯已意識到自己發生了碰撞，因而踩下剎車掣，然後將向左的車頭修正返回右車道，按照一般經驗，這一連串的动作是有意識作出的，並非是偶然，我們認為當時嫌犯發生碰撞後，車輛出現了輕微的失控，由於當時嫌犯已意識到與左方的巴士 MP-**-**非常貼近，於是下意識踩下剎車掣，並將車扭轉返回右車道方向。
2. 透過視頻所示“10 時 57 分 18 秒”時段的畫面內容，清楚顯示汽

車 MO-**-**的剎車燈仍然亮着，可以顯示出 10 時 57 分 16 秒至 10 時 57 分 18 秒汽車 MO-**-**的剎車燈一直亮着，按照一般經驗法則，正常的駕駛者在超車操作過程中理應加速行駛，不可能超車後持續踩着剎車掣減速，因為這樣不符合常理，況且，嫌犯當時踩下剎車掣的時間長達 3 秒，這點更令人懷疑。

3. 透過視頻所示“10 時 57 分 07 秒至 10 時 57 分 20 秒”時段的畫面內容，嫌犯在短短的十多秒過程中進行了一連串左穿右插的動作，從最初的左車道，切入右車道，碰撞後，再從右車道切入左車道，但根據往後的視頻片段顯示，嫌犯之後一直在巴士 MP-**-**的前方以相對慢的速度行駛，沒有再進行超車的操作，可見嫌犯在碰撞後的駕駛態度明顯與碰撞前完全不同。
15. 根據錄影片段顯示，嫌犯所駕駛的汽車 MO-**-**的右邊車身與被害人所駕駛的汽車 MS-**-**的左邊車身發生碰撞，被害人表示當時聽到左邊有碰撞聲，其後發現其汽車 MS-**-**的左邊倒後鏡摺合了，按照一般經驗，嫌犯對於近距離的碰撞不可能不知道，因為被害人坐在駕駛席都能聽到左邊車身的碰撞聲，不可能坐在駕駛席的嫌犯沒有聽到近距離的右邊車身所發生的碰撞聲。錄影片段亦顯示，碰撞後，嫌犯所駕駛的汽車 MO-**-**向左搖擺了一下，未知該搖擺是嫌犯聽到碰撞聲後將車轉向左方，抑或是因緊張所造成的短暫失控，但無論是什麼原因，嫌犯當時肯定是有意識地將車向右修正，而且嫌犯當時清楚知道自己的車輛與汽車 MS-**-**之間的距離，因此，我們認為發生在駕駛席旁邊的碰撞嫌犯很難會察覺不到。
16. 嫌犯當時所駕駛車輛的材質與一般車輛無異，而車輛的長度也並非如貨櫃車這般長，我們不相信嫌犯在道路上作出超車操作時可以完全見不到周圍的車輛、聽不到車外的任何聲音，仿如與世隔絕般駕駛。
17. 按照一般的經驗，作出超車操作前，駕駛者至少會先望右邊倒後鏡、留意右方的車輛、以及前方的車輛，超車後也會留意一下後方的狀況。

18. 想強調一點，嫌犯撞車後沒有立即慢駛或停車，這個動作不能解讀為嫌犯不知道與其他車輛發生了碰撞，儘管證人 B 在庭上表示嫌犯可能不知道發生了碰撞，並表示嫌犯已向其賠償了澳門幣四千元，而且嫌犯有對其道歉，但也不能以此就認定嫌犯在不知道發生了碰撞的情況下逃離現場，因為我們不知道證人 B 是基於什麼原因而作出這個說法，我們認為應該要結合案中的所有情節作綜合分析，才可獲得一個較為客觀的判斷。事實上，證人 B 在庭上表示當時其聽到左邊也有碰撞聲，而證人所坐的位置距離兩車的碰撞點相比於嫌犯來說更遠，按照一般人的經驗，即然證人能聽到碰撞聲，嫌犯也應該能聽到碰撞聲，而且嫌犯當時直接從巴士 MP-**-**與汽車 MS-**-**之間切入右車道，更加會將注意力集中在車與車之間，故不可能不知道車外發生的事情，嫌犯在發生碰撞後踩下剎車掣長達數秒的操作，正正是印證了嫌犯有留意其他車輛的狀況。
19. 根據證人證言及錄影片段，能清楚顯示出嫌犯明顯違反交通規則，而且也顯示出當時嫌犯的輕率駕駛態度。
20. 根據錄影片段顯示，嫌犯駕駛汽車 MO-**-**沿友誼大橋左車道往澳門方向行駛，當開始超車時，嫌犯完全沒有理會安全超車所需的距離，亦沒有理會右車道是否暢通無阻，也沒有理會其行為會否危及同向或前方的其他道路使用者的情況下，嫌犯仿如在賽車場上比賽般駕駛汽車 MO-**-**，直接將車強行切入前方的巴士 MP-**-**與右車道的汽車 MS-**-**之間的位置，由於沒有足夠的空間距離，因而造成了這次事故，在嫌犯強行切入右車道前，嫌犯清楚知道當時其前方有一輛巴士 MP-**-**，而右車道的汽車 MS-**-**的前方亦有一輛的士 M-**-**，然而，嫌犯不但沒有小心謹慎地進行超車操作，反而沒有理會周圍正在行駛的車輛，嫌犯的妄顧他人安全的輕率駕駛態度導致其車輛與汽車 MS-**-**發生碰撞，更導致汽車 MS-**-**撞向右邊的防撞欄，碰撞後，嫌犯所駕駛的汽車 MO-**-**與巴士 MP-**-**也非常貼近，所幸的是嫌犯能及時將車修正好，沒有與巴士 MP-**-**發生碰撞，否則後果不堪設想。
21. 我們認為原審法院過份強調損毀輕微而忽略了一般生活規律和經

驗法則，雖然卷宗內兩部涉案車輛的損毀輕微，但損毀輕微只是結果，不能完全反映案發時嫌犯的行為對其他道路使用者產生的危險，也不能排除嫌犯的行為對其他道路使用者產生的危險，因為損毀的程度也取決於當時兩車發生碰撞的角度及接觸時間，我們不能夠單憑損毀輕微就認定嫌犯的行為沒有對其他道路使用者造成危險。想強調一點，兩部涉案車輛的損毀輕微是由於出現了被害人作出閃避動作這個情節，如果被害人沒有作出閃避的動作，後果肯定不只是兩部涉案汽車的損毀輕微。

22. 從行為人之行為影響法益的方式而言，「危險駕駛道路上之車輛罪」是一危險犯，意思是只要行為人之行為對法益造成危險，而無需令法益遭受實際損害，便可符合罪狀。學說及司法見解均認為「危險駕駛道路上之車輛罪」是一具體危險犯，意思是必須對法益造成實際及確切的危險方能符合罪狀。

23. 在本案中，嫌犯完全沒有理會安全超車所需的距離，也沒有理會其行為會否危及同向的其他道路使用者的情況，直接將車強行切入前方的巴士 MP-**-**與右車道的汽車 MS-**-**之間的位置，嫌犯的行為明顯已違反了駕駛員應當遵守的義務，案發時嫌犯在巴士 MP-**-**與汽車 MS-**-**之間強行切入右車道這一刻，不但對巴士 MP-**-**及車內的駕駛者及乘客造成危險，還對汽車 MS-**-**及車內的駕駛者造成危險，儘管汽車 MS-**-**駕駛者已作出閃避，仍無法避免與嫌犯所駕駛的車輛發生碰撞，繼而導致車輛再撞向右邊的防撞欄，按照一般的經驗法則，嫌犯在案發時已為其他道路使用者帶來具體及確切實現的危險。

24. 綜合卷宗內的所有證據，根據一般經驗法則，我們認為可以合理地認定以下事實：

- 嫌犯將 MO-**-**汽車駛入右車道時，明知已無足夠空間切線，但因此對上述巴士及 MS-**-**汽車造成接近相撞的危險。
- 嫌犯駕駛 MO-**-**汽車駛離現場時知悉發生了上述碰撞。
- 嫌犯知悉其切線操作會對上述巴士及 MS-**-**汽車造成碰撞

的危險。

- 嫌犯在公共道路駕駛車輛時明顯違反道路上行駛之規則，尤其違反注意側面距離、行車正常及安全距離、應以安全的方式超車的義務及規則，因而對他人的巨額財產造成危險，並導致他人財產損毀。
- 嫌犯明知公共道路駕駛車輛時發生交通事故及撞及他人車輛，仍不留在現場處理事故，反而駕駛車輛離開現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任。
- 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行為觸犯法律，會受法律制裁。

25. 綜上所述，我們認為原審法院在審查證據時明顯忽略了錄影片段內容所顯示的細節，以及過分強調“損毀輕微”這個論點，導致所形成的心證違反一般經驗法則，因此，原審法院在審查證據方面明顯有錯誤。

基於此，懇請中級法院法官 閣下判處上訴理由成立，廢止原審裁判，並裁定嫌犯罪名成立，如認為不可能對案件作出裁判，則請求命令將卷宗發還重審。

被上訴人 A 對檢察院提出的上訴作出了答覆：

上訴人認為由檢察院提出的上訴理由，包括認為原審判決在審查證據上忽略錄像片段的細節從、過分強調“損毀輕微”導致心證違反經驗法則的瑕疵等理由全部不能成立須予以駁回，並請求尊敬的中級法院法官 閣下確認原審法庭法官 閣下在原審判決中對事實認定以及法律適用的精闢見解以及認定被上訴裁判不存有任何瑕疵而維持原審判決，最後亦請求一如既往作出公正裁決。

檢察院駐本院的尊敬的助理檢察長提出了法律意見，認為應裁定檢察院的上訴理由部份成立，判處嫌犯 A 以直接正犯和既遂方式觸犯的 1 項《刑

法典》第 279 條第 1 款 b)項所規定及處罰之「危險駕駛道路上之車輛」罪名成立，並根據終審法院於 2020 年 4 月 3 日在第 130/2019 號合議庭裁判書內所作的統一司法見解，由中級法院直接作出量刑。同時，應維持原審法院開釋嫌犯 A 被指控之《道路交通法》第 89 條所規定及處罰之「逃避責任罪」的決定。

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. 2021 年 2 月 7 日早上約 10 時 57 分，B 駕駛車牌編號 MS-**-** 輕型汽車沿友誼大橋右車道往澳門方向行駛。
2. 與此同時，嫌犯 A (以下簡稱“嫌犯”) 正駕駛車牌編號 MO-**-** 輕型汽車沿友誼大橋左車道往澳門方向行駛。
3. 未幾，當上述兩車駛至友誼大橋近 706A05 號燈柱時，上述兩車分別在友誼大橋的左及右車道平排行駛，而嫌犯欲繞過其前方緊貼的一輛巴士。
4. 接著，在右車道的 MS-**-** 汽車車頭位置已駛至上述在左車道的巴士車尾位置，而嫌犯駕駛的 MO-**-** 汽車則在上述巴士後方，且嫌犯知悉其汽車與其前方巴士及在右方的 MS-**-** 汽車十分接近，但嫌犯仍想切線進入右車道，從而在上述巴士及 MS-**-** 汽車之間的空間強行完成超車操作。
5. 為此，嫌犯便向右駕駛 MO-**-** 汽車，並壓著分隔左右車道的虛線，且強行在上述左車道的巴士及右車道的 MS-**-** 汽車的中間以貼近兩車的方式行駛，再駛至 MS-**-** 汽車的左前方切線進入右車道行駛。
6. 期間，嫌犯將 MO-**-** 汽車駛入右車道，導致 MO-**-** 汽車右邊

車身撞及 MS-**-**汽車左邊倒後鏡，而 B 見狀，便即時駕駛 MS-**-**汽車向右閃避，導致 MS-**-**汽車右後車身撞及友誼大橋的防撞欄並造成損毀。(參見卷宗第 15 至 17 頁)。

7. 嫌犯沒有留在現場及報警處理事故，並駕駛 MO-**-**汽車駛離現場。
8. 嫌犯上述切線期間，MO-**-**汽車的車身是壓著中間虛線在兩車之間行駛，且從未完全進入右車道內。
9. 上述事件發生之過程被監控錄像系統所拍攝及紀錄。(有關觀看錄影筆錄載於卷宗第 26 至 28 頁)
10. 經警方進行檢查及比對後，發現 MO-**-**右車身之花損與 MS-**-**汽車左邊倒後鏡高度及痕跡吻合。(參見卷宗第 40 至 41 頁)
11. 上述期間，MO-**-**輕型汽車車主 E (參見卷宗第 33 頁) 將該車交予嫌犯駕駛。
12. 事發後，上述 MS-**-**汽車的相關損毀維修費約澳門幣四千元 (MOP\$4,000.00)，嫌犯已就上述事故作出賠償，而 MS-**-**汽車價值超過澳門幣三萬元。(MOP\$30,000.00)。

13. (未證實)

14. (未證實)

15. (未證實)

在庭上還證實：

- 上述碰撞導致 MS-**-**輕型汽車及 MO-**-**輕型汽車的上述花損屬輕微。
- 嫌犯已向 B 支付澳門幣四千元賠償。
- 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
- 證實嫌犯個人及經濟狀況如下：
- 嫌犯聲稱具有小學四年級學歷，其職業為電工，已失業五個月左右，

沒有收入，靠妻子供養，其需供養母親。

經庭審未查明的事實：

- 控訴書第六點：嫌犯將 MO-**-**汽車駛入右車道時，明知已無足夠空間切線，因此對上述巴士及 MS-**-**汽車造成接近相撞的危險。
- 控訴書第七點：嫌犯駕駛 MO-**-**汽車駛離現場時知悉發生了上述碰撞。
- 控訴書第八點：嫌犯知悉其切線操作會對上述巴士及 MS-**-**汽車造成碰撞的危險。
- 控訴書第十三點：嫌犯在公共道路駕駛車輛時明顯違反道路上行駛之規則，尤其違反注意側面距離、行車正常及安全距離、應以安全的方式超車的義務及規則，因而對他人的巨額財產造成危險，並導致他人財產損毀。
- 控訴書第十四點：嫌犯明知在公共道路駕駛車輛時發生交通事故及撞及他人車輛，仍不留在現場處理事故，反而駕駛車輛離開現場，目的是逃避可能引致的刑事及民事責任。
- 控訴書第十五點：嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行觸犯法律，會受法律制裁。
- 其他與上述已證事實不相符的事實。

三、法律方面

檢察院在其上訴理由中，認為：

- 案中證人證言及錄影片段清楚顯示嫌犯 A 明顯違反交通規則及輕率的駕駛態度，其沒有理會安全超車所需距離及沒有理會行為會否危及其他道路使用者情況。原審法院過分強調“損毀輕微”的論點，導致形成的心證違反一般經驗法則，因此被上訴法院對判決書中的未證事實的認定存有明顯錯誤，沾有《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，上訴人檢察院主張應判處「危險駕駛道路上之車輛罪」

罪名成立。

- 原審法院在審查證據時明顯忽略了錄影片段內容顯示的細節，當中可見碰撞後嫌犯 A 的汽車剎車燈亮著，並向右修正後往前行駛。上訴人檢察院認為此顯示出嫌犯 A 當時是意識到發生碰撞，故踩下剎車掣並將車修正返回右車道，及在超車後以相對慢的速度行駛。此外，當時嫌犯 A 汽車的右邊車身與被害人左邊車身發生碰撞，被害人在右方駕駛席都能聽到其汽車左邊車身的碰撞，在右方駕駛席的嫌犯 A 不可能不知道碰撞發生。上訴人檢察院認為原審法院導致形成的心證違反一般經驗法則，因此原審法院對判決書中的未證事實的認定存有明顯錯誤，沾有《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，認為應判處「逃避責任罪」罪名成立。

我們看看。

（一）危險駕駛道路上之車輛罪的構成

經閱讀檢察院上訴狀，檢察院所質疑的是就嫌犯 A 是否觸犯「危險駕駛道路上之車輛罪」的認定，原審法院在對事實方面的解釋，尤其是過分強調“損毀輕微”的論點方面，得出錯誤的結論，我們認為這不是審查證據方面的明顯錯誤的問題，而是對事實的解釋以及作出法律適用方面的錯誤的問題。

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合議庭判決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¹，而涉及車輛駕駛者是否構成危險駕駛，則是需要對法院所認定的已證事實進行推論之後予以認定，

¹ 參見中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件、於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案件等。

這是法律適用層面的問題。

檢察院所不同意原審法院在認為沒有足夠的事實認定嫌犯的行為構成危險駕駛車輛罪的時候的理由，即“綜合嫌犯及涉案證人的聲明、錄影資料及汽車的損毀情況，本院認為嫌犯駕駛作出有關超車過程中，將車輛駛至與汽車 MS-**-**貼近的位置，兩車因而發生了輕微碰撞，汽車 MS-**-**因此向右閃避，導致汽車右後車身與右方之防撞欄發生輕微碰撞。相關事故的發生因嫌犯的超車而導致，雖然嫌犯的上述行為違反了《道路交通法》第 21 條第 2 款的規定：《二、駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生意外。》，但考慮當時的路面情況、肇事車輛之間的距離，以及導致汽車 MS-**-**的損毀屬輕微等情況，本院認為未能足以證明違反上述交通規則屬明顯，並因此而對他人的巨額財產造成危險。”檢察院的上訴對原審法院所基於認定危險駕駛的上文引述的具體事實並沒有任何的爭議，而是對原審法院所得出的結論提出質疑而已，這明顯屬於對事實的解釋以及由此作出的推論方面出現錯誤的判斷的問題，這屬於法律適用層面，而非事實認定層面的問題。

因此，我們在確定事實認定方面存瑕疵時，必須通過證據的在此審理而認定具有瑕疵的事實之後才能作出法律的適用，而確定對事實的解釋和法律適用層面的錯誤時，則僅需直接作出法律適用的改判則可。

那麼，我們先看看「危險駕駛道路上之車輛罪」的規定：

“第二百七十九條（危險駕駛道路上之車輛罪）

一、在下列情況下，於公共道路或等同之道路上駕駛有或無發動機之車輛，因而對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險，或對屬巨額之他人財產造成危險者，處最高三年徒刑或科罰金：

a)因在醉酒狀態下，或受酒精、麻醉品、精神科物質或具相類效力之產品影響，又或因身體或精神缺陷或過度疲勞，而不具備安全駕駛之條件；或

b)明顯違反在道路上行駛之規則。

二、如因過失而造成上款所指之危險，行為人處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。

三、如因過失而作出第一款所指之行為，行為人處最高一年徒刑，或科最高一百二十日罰金。”

「危險駕駛道路上之車輛罪」是具體危險犯，這種具體危險是駕駛行為本身的一種偏離或者違反正常駕駛方式、路綫、規則等各種表現方式而造成對他人生命、身體完整性或者巨大財產利益的危險，而本案上訴所爭議的主要問題，就是原審法院的事實認定是否足以符合“行為人的駕駛行為對他人生命、身體完整性或他人屬巨額財產造成危險”的構成客觀罪狀的要件，此認定需要審判者根據已證事實作出對事實的解釋以及合適的法律判斷，從而認定是否存在所謂的具體危險。

原審法院在“事實之判斷”中指出，“綜合嫌犯及涉案證人的聲明、錄影資料及汽車的損毀情況，本院認為嫌犯駕駛作出有關超車過程中，將車輛駛至與汽車 MS-**-**貼近的位置，兩車因而發生了輕微碰撞，汽車 MS-**-**因此向右閃避，導致汽車右後車身與右方之防撞欄發生輕微碰撞。相關事故的發生因嫌犯的超車而導致，雖然嫌犯的上述行為違反了《道路交通法》第 21 條第 2 款的規定：《二、駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向或對向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生意外。》但考慮當時的路面情況、肇事車輛之間的距離，以及導致汽車 MS-**-**的損毀屬輕微等情況，本院認為未能足以證明違反上述交通規則屬明顯，並因此而對他人的巨額財產造成危險。

《刑法典》第 279 條「危險駕駛道路上之車輛罪」行要求的危險必須是實際危險而非造成危險的可能性，也不是造成的損害結果。明顯違反交通規則（如衝紅燈、逆駛、超速行駛）是一種潛在的危險，所以，我們看看案發時是否出現了具體的危險。

在本案中，根據已證事實第 4 點及第 5 點，嫌犯 A 當時駕駛汽車 MO-**-**從一輛巴士及受害人的汽車 MS-**-**之間的空間強行超車，超車時汽車 MO-**-**是壓著分隔左右車道的虛線，並貼近兩旁的車輛。已證事實第 6 點，嫌犯 A 駕駛的右邊車身撞及 MS-**-**汽車左側後鏡，使 MS-**-**駕駛者向右閃避引致該車的後車身撞及大橋防撞欄。從上述已證事實可知，案發時嫌犯 A 是強行從兩車之間的狹窄空間超車，而且友誼大橋的最低時速為 40 公里（《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》第 6 條第 1 款 a）項），

錄影資料顯示嫌犯 A 是於 3 秒內完成超車操作，嫌犯 A 當時因違規操作與旁邊車輛距離太近而發生實際碰撞，旁邊的車輛 MS-**-**作出閃避而令該汽車與大橋防撞欄發生碰撞。由此可見，嫌犯 A 於本案中的駕駛行為明顯違反道路行駛規則（《道路交通法》第 21 條第 2 款“車輛間的安全距離”）。

事發的友誼大橋為氹仔與澳門半島之間的主要交通幹道，行車時速為 40 至 80 公里，比一般道路高速。事發時間為週日上午，從監控影像可見該道路當時有不少車輛行駛。嫌犯 A 在案發時並沒有以其他道路使用者可以預計的方式安全行駛，而是在兩車之間的狹窄空間強行超車。按照一般經驗判斷，其行為明顯妨害了本澳道路交通的安全，並對道路正常使用者，即按正常方式行駛的車輛及車輛內駕駛人及乘客造成實際危險，包括可能的碰撞，並且事實上嫌犯 A 的汽車在超車過程中並不能成功安全通過，即使原審法院沒有認定嫌犯本人知道發生碰撞，但是，不但嫌犯本人應該意識到這種具體的危險的存在，而且基於實際上已經發生了與車輛 MS-**-**發生碰撞的時間，車輛 MS-**-**更為了閃避嫌犯 A 的汽車而導致與右邊的大橋防撞欄發生碰撞，正如檢察院司法官在上訴狀中所言，嫌犯 A 的故意超車行為輕率，並已經實際發生了危及巨額財產及他人身體完整性甚至是生命。

顯然，即使原審法院在理由說明中認為“但考慮當時的路面情況、肇事車輛之間的距離，以及導致汽車 MS-**-**的損毀屬輕微等情況，本院認為未能足以證明違反上述交通規則屬明顯，並因此而對他人的巨額財產造成危險”，並進而認定控訴書第 6 點、第 8 點、第 13 點及第 15 點的結論性事實部分為未證或部份未證，原審法院所認定的其他的客觀的事實，也已經足以認定嫌犯的駕駛行為對他人的人身安全以及他人的巨額財產構成了具體的危險，其行為構成了在公共道路上危險駕駛車輛的行為。

因此，檢察院此部份的上訴理由成立，應判處嫌犯 A 以直接正犯和既遂方式觸犯的 1 項《刑法典》第 279 條第 1 款 b)項所規定及處罰之「危險駕駛道路上之車輛罪」罪名成立。

確定了罪名成立，根據終審法院於 2020 年 4 月 3 日在第 130/2019 號合議庭裁判書內所作的統一司法見解，由本院直接作出量刑。

根據原審法院所認定的已證事實以及嫌犯的犯罪情節，其社會經濟條件，結合《刑法典》第 65 條所規定的量刑規則以及衡量的因素，尤其是考慮對這罪名的預防的要求，在法定的三年以下的徒刑的刑幅之內，選擇一年徒刑比較合適。

而根據《刑法典》第 48 條的規定，考慮犯罪的預防需要，澳門社會對危險駕駛的懲罰呼聲高漲的情況，並且認為對嫌犯本人以徒刑相威懾可以適當實現懲罰的目的得結論，決定給予緩刑處罰，確定 3 年的緩刑期限，條件是必須在判決生效後一個月內向澳門特區作出 20000 澳門元的捐獻，以消除其犯罪行為給我們社會帶來的惡果。

另外，根據《道路交通安全法》第 94 條第（一）款的規定，判處禁止嫌犯駕駛為其 6 個月，且基於不存在合理理由，不予以緩期執行。

（二）逃避責任罪的構成要件——對事故的認知事實

原審法院在其裁決的事實判斷中，認為嫌犯 A 在庭審中聲稱不知道發生碰撞，汽車 MS-**-**的駕駛者 B 亦認為嫌犯 A 不知道發生碰撞，而警員證人 C 表示不知道嫌犯 A 是否知道發生碰撞，而根據警方調查、錄影片段及肇事車輛的相片，顯示兩車損毀輕微，這些事實及證據均是形成原審法庭心證的基礎。

檢察院的上訴對原審法院認定沒有足夠證據證明嫌犯 A 當時知道發生碰撞，因而開釋被控訴的 1 項《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」的決定提出犯罪主張，理由是：監控片段中嫌犯 A 在超車時曾剎車，顯示嫌犯 A 是知悉發生碰撞。

在此，所要討論的問題是對“嫌犯知悉發生車輛的碰撞”的事實的認定。那麼，基於此項事實屬於客觀事實，而非結論性事實，不能憑藉其他事實得出結論，充其量也只能用其他直接顯示其知道碰撞的事實予以排除其“知悉”的事實。

也就是說，這部分的上訴理由就屬於事實層面的問題，屬於檢察院的上

訴質疑原審法院的判決陷入審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵的問題。

關於這個瑕疵的概念，上文已經敘述了就不再重複了。那麼，我們必須從原審法院對事實的認定的判斷中的理由說明中尋找是否存在審查證據的明顯違反證據規則和一般經驗法則之處。

從原審法院的事實判斷部分以及其對事實的認定所基於形成的心證的基礎可見，有關的監控錄像片段中可見，當時嫌犯 A 是從兩車中間的狹窄距離強行超車，其必須小心控制車輛行駛的路徑避免與左右兩邊的車輛發生碰撞，因此邊踩剎車邊修正行車的方向屬於正常的操作，之後，嫌犯的車輛在成功超車後以正常車速行駛沒有再超車，這樣看來，並不能毫無疑問顯示其知道碰撞的發生。

至於嫌犯當時在車廂內會否聽到碰撞聲響，我們認為不能因為右方汽車 MS-**-** 駕駛者聽到碰撞發生就認定左方汽車內的嫌犯一定能聽到。由於兩車的車廂環境不同，而且當時嫌犯 A 是在兩車中間的狹窄空間強行超車，嫌犯 A 左方是一輛巴士，其專注力很有可能在超車操作及與左方汽車保持一定距離之上，若與右方汽車碰擦輕微，嫌犯當時不一定能察覺。因此，原審法院認為案中的證據並未能使我們認定嫌犯肯定知悉碰撞的發生的認定不但沒有違反證據規則，也不存在任何違反一般經驗法則的明顯錯誤之處。

更何況，正如我們一直強調的，原審法院接納或不接納哪些證據並賴以形成其心證並認定事實是由法律所賦予的自由，一般情況下，這種心證是不能受到質疑。

因此，檢察院這部分的上訴理由不能成立。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定檢察院的上訴理由部分成立，判處嫌犯 A 以直接正犯和既遂方式觸犯的 1 項《刑法典》第 279 條第 1 款 b) 項所規定及處罰之「危險駕駛道路上之車輛罪」罪名成立，處以一年徒刑，緩刑三年，條件是必須在判決生效後一個月內向澳門特區作出 20000 澳門元的捐獻，以消除其犯罪行為給我們社會帶來的惡果。

還判處禁止嫌犯 A 駕駛為期 6 個月，不予以緩期執行。

維持原審法院的其他的決定。

本程序的訴訟費用由被上訴嫌犯 A 支付，並支付 6 個計算單位的司法費。

確定嫌犯的辯護人的上訴審的報酬為澳門幣 2000 元，由被上訴人以及終審法院院長辦公室各支付一半。

澳門特別行政區，2022 年 9 月 28 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)