

上訴案第 342/2016 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 為直接正犯及以既遂行為違反《道路交通安全法》第 30 條第 1 款之規定而觸犯了《刑法典》第 134 條第 1 款之規定，構成一項過失殺人罪，並請求初級法院以庭審程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR2-10-0182-PCS 號普通刑事案件中，經過兩次重審，最後作出了以下的判決：

1. 嫌犯 A 被控告為直接正犯，其既遂之行為因違反《道路交通安全法》第 30 條第 1 款之規定而觸犯了《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，罪名成立，判處一年九個月徒刑，緩期二年執行。
2. 禁止嫌犯駕駛為期一年的附加刑，附加刑不予緩刑。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起上訴，並提出了上訴理由：

1. 被上訴之裁判裁定上訴人為直接正犯，其既遂之行為因違反《道路交通安全法》第 30 條第 1 款之規定而觸犯了《刑法典》第 134 條第 1 款規定及處罰的一項過失殺人罪，罪名成立，判處一年九個月徒刑，緩期二年執行，及禁止嫌犯駕駛為期一年的附加刑，附加刑不予緩刑。

第一，

2. 上訴人認為被上訴的裁判在“獲證明之事實上之事宜不足以支持

作出該裁判”，存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定之瑕疵。

3. 被上訴之裁判指責上訴人違反《道路交通法》第 30 條第 1 款之規定，認定上訴人駕駛時未以適當速度行駛。
4. 然而，被上訴裁判完全沒有針對嫌犯當時駕駛的車速作出一個具體之認定，反之，僅是以“駕駛時未以適當速度行駛”等抽象及概括之說法以作事實之認定。
5. 上訴人在審判聽證中指出在案發時的車速約為每小時 40 公里。而為著證明該事實，上訴人曾於 2013 年 6 月 3 日向澳門初級法院呈上申述書及 9 份附件，以作證明。
6. 上述內容重點是希望指出，絕對可以利用科學的方法，以測定本案中上訴人駕駛時之具體車速，並藉此有助判定該車速是否適當。
7. 上述資料可顯示，透過科學方法結合本卷宗中內之數據（嫌犯之車輛與被害人發生碰撞後之停車距離為 9.3 米，及被害人被碰撞後所跌出之距離為 13.3 米）進行分析，嫌犯在案發時駕駛之車速絕不超過每小時 60 公里之法律規定上限，而事實上，結果還顯示了嫌犯之車速大約為每小時 40 公里至 50 公里之範圍內。
8. 綜上所述，上訴人認為，既然被上訴之裁判認定上訴人違反《道路交通法》第 30 條之規定，在有條件的情況下應該必然要調查及認定駕駛者的具體車速，從而判定該車速是否適當，然而，被上訴之裁判卻忽略了該等重要事實的調查及認定，故患有“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”之瑕疵。

第二；

9. 上訴人指出多個具體事實，目的以證實在案發時所處以位置是受到阻礙，以致不能預先發現被害人正要橫越馬路，以及指出被害人在案發地點以跑的方式橫過馬路，這一狀況是在正當情況下不可預見的。
10. 但被上訴之裁判將相關事實認定為不被證明之事實。

11. 上訴人認為被上訴之裁判上述之見解，以及對該等事實之認定是患有審查證據出現錯誤，以及違反了一般社會經驗法則。
12. 在上訴人指稱其視線受阻礙方面：透過庭審時證人之證言以及卷宗內之資料，尤其是卷宗第 27 頁之幾幅相片，可顯示，從上訴人之行車線方向之視點觀看，由於相反方向行車線交通擠塞，且擠滿了不少大型車輛，故對上訴人於案發時所處的位置，的確是構成了視覺的障礙，以致不能預先看到有人要件準備橫過馬路。
13. 而有關上訴人指稱是不可預見的狀況方面：庭審時證人 B 曾指出，被害人是在其車前方以匆忙方式橫過馬路，而在其車前方確實亦有大型巴士存在。
14. 被上訴之裁判在說明理由方面，亦認同於案發當時，被害人是以匆忙方式橫過馬路。雖然這和上訴人所指被害人是以跑的方式橫過馬路之事實有分別，但這一重要並且對上訴人有利之事實（即被害人是以匆忙的方式橫過馬路），竟然沒有反映在“已證明之事實”內。
15. 再者，相信澳門普通市民亦能清楚說出，相關路段絕對是不宜行人橫過馬路，故此，上訴人在駕車路經相關路段時，亦不能預見會有人在相反方向之行車線突然匆忙地走出及橫過馬路。
16. 所以，在客觀上資料可顯示，上訴人在駛經肇事路段時，其右邊相反方向之行車線擠滿了車輛（當中包括不少是大型車輛），亦由於該狀況阻礙了上訴人行車方向之視線，以致上訴人不能預先看到有行人將從該行車線走出及橫越馬路，更重要的是，上訴人根本不能預見竟然有行人會從該擠滿車輛之行車線匆忙地走出。

另外，

17. 上訴人還認為被上訴之裁判違反了罪疑從無之原則。
18. 被上訴之裁判認為有關上訴人所指出其視線受阻及被害人突然從大型巴士車後跑出等事實不被證明後，故認定上訴人在駕駛時

沒有適當地調節車輛以致意外發生。

19. 但事實上，從卷宗資料（尤其卷宗第 27 頁之相片）及證人之證言，結合一般經驗法則之判斷，可顯示絕對有極大之可能性，上訴人之視線是受阻以致不能預先看見被害人正要橫過馬路，以及被害人最少是以匆忙之方式從擠塞之行車線走出。
20. 上訴人認為，考慮到《道路交通法》第 30 條第 1 款，配合罪疑從無及罪疑從輕等原則之適用，認為被上訴之裁判應給予充份及合理之理由，說明有關影響上訴人視線之障礙及被害人突然從擠塞之行車線跑出等事實為何是不可能存在。
21. 否則，倘上述情況可能發生時（其實，從卷宗資料之相片、證人之證言，結合一般經驗法則之判斷，該等狀況有極大可能發生），在罪疑從無及罪疑從輕等原則之適用下，審判者應思考，是否仍可認為上訴人對本交通意外是具有過罪。
22. 所以，上訴人認為並不是其過錯行為導致本案意外之發生，而本案意外的不幸結果亦不是上訴人之能力所能避免。
23. 綜上所述，由於被上訴之裁決並不是這樣理解，基此，上訴人認為被上訴之裁判患有審查證據方面明顯錯誤，以及違反了一般社會經驗法則，亦違反了罪疑從無等原則，故應被廢止，及作出開釋上訴人之裁決。

第四，

24. 上訴人認為被上訴之裁判在刑罰方面過重。
25. 如上所述，透過本卷宗客觀資料顯示，本交通意外之過錯責任，必然絕大部份在被害人之行為上。
26. 上訴人是初犯，而在本次交通意外至今，上訴人保持著良好的行為品格及良好之行為規則，亦沒有再觸犯同類型之犯罪行為。
27. 所以，上訴人認為，結合本卷宗內之事實，及《刑法典》第 40 條及第 65 條之規定，應僅判處上訴人 1 年 2 個月之徒刑，但緩刑 1 年 6 個月執行；以及中止嫌犯之駕駛執照效力，為期 3 個月。

請求

基於上述的事實及法律規定下，在此請求法院：

- 1) 被納本上訴；及
- 2) 被上訴的裁判存在“審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵”、違反了一般社會經驗法則，及違反了疑罪從無的原則，故應被廢止；及宣告上訴人罪名不成立。

倘不這樣認為時，則

- 3) 被上訴裁判中存有“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判之瑕疵”及“審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵”，故應根據第 418 條之規定移送卷宗以作重新審判。

倘不這樣認為時，則

- 4) 被上訴之判決在確定刑罰的份量方面過重，所以結合本案卷宗有利上訴人之事實，根據《刑法典》第 40 條及第 65 條之規定，應僅判處上訴人 1 年 2 個月之徒刑，但緩刑 1 年 6 個月執行；以及中止嫌犯之駕駛執照效力，為期 3 個月。

檢察院對嫌犯的上訴做出了答覆，認為原審法院的被上訴決定沒有上訴人所指責的瑕疵，量刑也適當，上訴人上訴理由不成立，應予以駁回，並維持原審法庭的決定。

鄒文理及陶明秀亦對上訴人提出的上訴作出了回覆，並提出了以下理由。¹

¹ 其葡文內容如下：

1. A arguida veio interpor recurso da decisão proferida pelo Tribunal de Primeira Instancia começando por apontar que a decisão está viciada por insuficiência para a decisão da matéria de facto provada, bem como com o vício de erro notório na apreciação da prova por violação das regras de experiência comum e do princípio do in dubio pro Réu, mas a arguida não tem ponta de razão já que a decisão nada tem a apontar e encontra-se sem qualquer vício ou erro.
2. No que á insuficiência para a decisão da matéria de facto provada diz respeito vem o

駐本院助理檢察長提出法律意見書，完全贊同駐原審檢察院司法官所持之立場，提出了上訴理由不成立的意見。

Recorrente invocar que a decisão recorrida não efectuou um juízo concreto quanto à velocidade do automóvel conduzido pela arguida, indicando que existiam no processo elementos suficientes para de forma científica determinar a velocidade, esquecendo-se a arguida que o Tribunal para avaliar o acidente de viação teve em consideração não só a velocidade do veículo mas também toda a dinâmica do mesmo acidente.

3. Situações existem em que o veículo pode ser conduzido dentro dos limites legais de velocidade e ainda assim circular em velocidade excessiva, atendendo às circunstâncias especiais do local, às condições climatéricas ou outras circunstâncias especiais que requerem particular atenção e diligência do condutor.
4. E essa ponderação foi feita pelo Tribunal “a quo” quando no aresto se lê que “No presente caso a situação da secção da rua onde ocorreu o acidente era complexa, devia ter sido dada muita atenção. O condutor comum de Macau, sabia que naquela parte da rua havia sempre peões a passar uma vez que estava no período da preparação para o Grande Prémio de Macau, estavam a realizar-se obras, havia movimentação de trabalhadores e alternância de faixas de rodagem, a situação local era confusa uma vez que não existia obstáculos altos que podiam impedir a passagem de peões, impunham-se aos condutores cuidados acrescidos. A situação em que a vítima ultrapassou a rua não era um obstáculo imprevisível.”
5. Tendo em consideração as circunstâncias especiais em que se encontrava a rua, em obras de preparação para o Grande Prémio, devidamente sinalizada como sinal de perigo para obras em curso, deveria a arguida ter reduzido a velocidade a que circulava e atentado ao que se passava na estrada. Facto que não aconteceu.
6. Pois o local do embate é sintomático disso, já que a vítima é embatida quando já tinha atravessado toda a faixa de rodagem ou seja quando se encontrava com a travessia praticamente feita. Daí a imprevisibilidade alegada pela arguida não existir pois tendo a vítima feito quase toda a travessia das três faixas de rodagem tinha a arguida mais do que tempo para abrandar ou até parar o veículo aquando da travessia da infeliz vítima.
7. E isto foi também devidamente ponderado pelo Tribunal Colectivo quando no aresto escreve “Das provas adquiridas no presente caso resulta que, à luz das circunstâncias do lugar do acidente, o lugar onde a lesada foi embatida tinha uma distância de quase três faixas de rodagem relativamente ao sítio onde a vítima iniciou a travessia da rua, a linha de divisão do meio até ao ponto de embate também ultrapassou quase toda a faixa de rodagem, por isso não é sustentável a declaração da arguida em relação à imprevisibilidade do aparecimento da lesada.”
8. Desta ponderação se concluiu que face à prova produzida em julgamento não existiram dúvidas quanto à ocorrência do acidente nem quanto à culpa atribuída à arguida, por isso, o Tribunal “a quo” não incorreu em qualquer vício de erro na apreciação da prova, nem violou as regras da experiência comum, já que ao contrário do alegado pela arguida adoptou estas regras para decidir, não tendo também o Tribunal “a quo” violado o princípio do in dubio pró Reu.

Assim, e face a todo o exposto, nada há a apontar à decisão produzida pelo Tribunal “a quo” pelo que não deve ser dado provimento ao presente recurso interposto pela arguida A, fazendo – se assim a costumada Justiça.

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。

二.事實方面：

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

已獲證實的事實：

- 2009年10月5日下午二時二十分左右嫌犯駕駛MG-XX-XX號輕型汽車(屬E所有)沿友誼大馬路由漁翁街方向駛往海港前地方向。
- 當嫌犯行駛到上述馬路近第181B03號燈柱對開路面時，未以適當速度行駛，以致MG-XX-XX號汽車不能及時剎停，避讓在此橫過友誼大馬路的C(被害人)，被害人被車頭撞到後跌落在MG-XX-XX號輕型汽車的左邊車頭玻璃位置上再被彈上天空，最後跌落在距離撞擊點約13.3公尺的第181B03號燈柱旁，嚴重受傷。
- 被害人隨即被送到山頂醫院救治，但於翌日上午十時五十五分死亡。經法醫解剖後確認被害人是由於交通意外導致其顱底骨折及顱腦嚴重損傷而死亡(見卷宗第107及108頁之屍體解剖報告)。
- 意外發生時被害人正由嫌犯行車方向自右向左橫過馬路。
- 意外發生時天氣晴朗，地面乾爽，交通密度正常。
- 此次意外是由於嫌犯不遵守有關交通規則，在駕駛時未以適當速度行駛，以致其不能即時將所駕汽車剎停以避讓在其行車方向前方出現之行人所造成，其行為直接導致被害人被撞擊後傷重死亡的後果。
- 嫌犯清楚知道其行為是法律所禁止，並會受到法律的相應制裁。
- 交通意外發生的日期及時間，正值澳門大賽車準備期間，嫌犯之

相對方行車線有路面工程，所以交通擠塞。

- 嫌犯本身行車方向則沒有工程進行，行車暢順。
- 嫌犯見到被害人，隨後其即時剎停車輛。
- 另外證明下列事實：
- 根據刑事紀錄證明，嫌犯無犯罪記錄。
- 嫌犯聲稱其學歷程度為高中三年級，現任職零售員，每月收入約澳門幣一萬五千元，需供養父母。

未獲證明之事實：

- 控訴書中無其他事實尚待證明。
- 答辯狀中其他與上述獲證事實不符的重要事實未獲證明屬實，特別是：
- 未獲證明：嫌犯亦與前車保持了約三、四秒的距離。
- 未獲證明：當時，嫌犯自覺地望了車內的車速儀一眼，當時車速儀亦顯示沒有超逾法定行車速度。
- 未獲證明：在此一刻，被害人已出現在車頭正前方。
- 未獲證明：被害人是在對面行車線的一輛大型公共巴士後方“跑”出本身行車線。
- 未獲證明：嫌犯所駕駛車輛與被害人的第一個撞擊點為車輛正中。
- 未獲證明：車輛車頭左邊的損毀，是在其使用該車輛之時已發現，並非本訴訟中交通事故而導致。
- 未獲證明：嫌犯無法在有預見、及合理情況下，在撞擊前看到被害人，並可以即時剎停車輛避免發生碰撞。
- 未獲證明：在事發之時有一名女士從巴士落車。
- 未獲證明：被害人於巴士後方及其乘坐之私家車前方之間空隙以跑步速度橫過上述路段。

- 未獲證明：被害人當時是望向被害人本身右方來車，並沒有留意左方是否有來車。
- 未獲證明：被害人所望之方向，無法看到嫌犯駕駛車輛來到。
- 未獲證明：肇事車輛的正中間與被害人發生碰撞後，嫌犯無法預計在上述的情況下，會有行人突然跑出事發地點的行車道。
- 未獲證明：且嫌犯的視線無法看到被害人，因為被害人的速度、及其已被其前方大型巴士所擋。
- 其他事實，或未被證明屬實，或為結論，或為法律意見，特別是，“這一瞬間之行為，不能以此譴責嫌犯違反了駕駛者應遵之義務”，屬於法律適用問題。

三、法律部份

上訴人提出了如下上訴理由：

第一，被上訴的裁判在判決上訴人因違反《道路交通法》第 30 條第 1 款的規定在駕駛時未以適當速度行駛而觸犯過失殺人罪之前，絕對可以利用科學的方法，以測定本案中上訴人駕駛時的具體車速，並藉此有助判定該車速是否適當，而不應該僅僅以“駕駛時未以適當速度行駛”等抽象及概括之說法以作事實的認定，陷入了事實不足以支持裁判的瑕疵。

第二，原審法院在認定未證事實時，尤其是對關於上訴人的視線受到阻礙以及上訴人在正常情況下不可預測受害人的出現的狀況的事實的認定，存在在審理證據方面的明顯錯誤。

第三，量刑過重。

我們看看。

（一）獲證明的事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵

就上訴人指出的“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”

方面，上訴人所持的理由為，原審法院沒有客觀科學地掌握事發時上訴人所駕駛車輛的速度，因此不能認定上訴人未能以適當速度行駛，以致MG-XX-XX號汽車不能及時煞停以避讓在此橫過友誼大馬路的受害人，以及此次意外是由於嫌犯不遵守有關交通規則，在駕駛時未以適當速度行駛，以致其不能即時將所駕駛的汽車煞停以避讓在其行車方向前方出現的行人所造成。

對於上訴人的上述主張，我們認為是明顯不成立的。

首先，根據澳門一貫的司法見解，“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”只會出現在當法院遺漏審理一些載於控訴書及答辯狀中的重要事實時，而且該等事實是為著作出良好裁判必不可少時，方能成立。

綜觀本案情況，關於事發時上訴人的行車速度問題，其實已三審四次得到充份的討論，甚至該速度的問題更成為第一次發還重審的一個根本理由（見卷宗第331頁背頁）。

要知道，根據大部分的司法見解，普遍都認為在認定是否出現“超速”的現象，必需注意本質上該概念為一個相對的概念，不能單單考慮法律中對車輛的最高的速度限制。

正如在中級法院 15/02/2001 第 42/2001 號裁判中所言：

“A velocidade é um conceito de relação a ponderar no cotejo entre a marcha imprimida ao veículo, as condições da via, a situação meteorológica, a intensidade do tráfego e o estado de conservação, e de manutenção, da viatura. Mas deve sempre ser regulada por forma a poder deter-se a marcha no espaço livre e visível à frente do veículo.”

因此，在確定肇事車輛是否超速，無需明確認定已證事實顯示意外發生時肇事車輛的具體速度，法院完全可以根據其他一切的已證事實（如路況、路面車輛的多寡、車輛擁擠情況、行人多少等因素），可以看到意外的發生的主要原因。

我們承認，原審法院所認定的事實“上訴人未能因應行車的路面狀

況控制好車速導致未能及時注意車輛前方之情況及有效地剎停車輛”確實有結論性事實的成份，並且可以傾向於視為沒有認定，然而，正如我們上面所說，法院無需認定車輛的具體速度，也就意味著法院完全可以根據其他事實得出這個結論性事實的一樣或者相反的結論。

在分析事實審理層面的上訴理由，我們不能因此認為原審法院認定了存在漏洞的事實而不能作出法律的適用，即上訴人所指責的存在“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”的瑕疵的理由不能成立。

（二）審查證據方面存在明顯的錯誤的瑕疵

上訴人在這部分的上訴理由乃不同意原審法院認定其在答辯狀的重要辯護事實不被證實的決定，認為其本人在意外時的視線受限，以及是受害人以“跑”的方式走出馬路，並以一種不可預見的方式橫過馬路等事實都應該視為獲得證明，而原審法院對證據的審理陷入了明顯的錯誤中。

我們知道，“審查證據明顯有錯誤”的瑕疵，要麼就出現一種對事實作出認定時明顯違反證據規則和一般經驗法則的情況，要麼就是所認定的事實跟依證據所應該證實的事實出現不相容的情況。這種錯誤必須是明顯到任何一般人均可以發現其錯誤。

審查證據是法官對構成訴訟標的事實作出認定或不認定中一個重要和複雜的過程，除了必須遵從法律對評價證據方面規定的情況外，賦予法官按經驗法則去分析、評價案中的所有證據材料的自由，在形成心證之後，認定已證事實和未證事實。

法律在賦予法官這種幾乎不能質疑的自由，也強加於法官作出理由說明的義務（《刑事訴訟法典》第 355 條第 2 款）。只有這樣，才是一個完整的事實審理的程序，人們才能夠從其盡可能詳細的理由說明中了解其心證的形成過程和依據，更重要的是當事人或者上級法院可以了解或審查其合法性。

綜觀原審判決的理由說明部分，可以看到原審法院是經過深思熟慮的情況下對證據進行分析的，當中包括上訴人的解釋以及重要證人 D、

E、B 的聲明，以及配合其他文件書證，在綜合考慮後而得到的結論。

從這些理由說明，我們可以看見原審法院確實認真作出了自由的審理和形成了自己的心證，並且依照法律作出了理由說明，並不存在違反證據規則以及一般的生活經驗法則而在事實的認定層面存在明顯的錯誤。如果上訴人在這個層面仍然堅持己見，要麼是在質疑法院的自由心證，要麼就是僅僅表達自己的主張，或者如尊敬的助理檢察長在意見書中所說的，“僅停留於一種個人的假設，對真實的案發過程作出一個主觀的想像，並以此作為適用法律的基礎”。

其實，上訴人需要明白，在被上訴裁判中針對的，僅屬於上訴人在刑事上的責任問題，並不像確定民事賠償責任那樣存在確定民事責任的分擔的可能，而不需要考慮第三人（受害人）的過錯程度，換句話說，不存在過錯責任比例分配的問題，只需考慮行為人的行為與犯罪結果之間是否存在適當因果關係及行為人是否存在過失，即使不是嫌犯一個人的完全的過失。

從本案的已證事實可以發現，有很大機會受害人在民事責任層面上亦應當承擔一定比例的責任，尤其是考慮到其本人選擇橫過馬路的具體地點。但是，卻不能以此完全排除上訴人在刑事上的過失責任，充其量構成具體量刑時對行為人罪過程度的一種考量。

因此，就此上訴理由來看，我們的確未能從已證事實之間，又或從已證與未證事實之間發現任何矛盾或互不相容的情況，反映出原審法院在審查證據方面並無任何不妥的地方，更談不上什麼違反經驗法則或邏輯的情況。

綜上所述，這部分上訴理由同樣不成立。

最後，上訴人亦不滿原審法院的量刑決定，認為刑罰過重。

在這問題上，原審法院在一個刑幅最高到三年徒刑的幅度中，選擇了一個一年九個月的徒刑，緩期二年的處罰，也就是說，具體處罰略高於抽象刑幅的一半。這處罰亦與首次判決（第 530 頁）所給予的一年兩個月為高，高出 7 個月。

我們知道，量刑必須根據刑法典第 65 條所規定的量刑規則考慮一切已證事實以及當中所反映的情節，尤其是行為人的罪過程度，以及預防犯罪的需要等因素來衡量。然而其中不能再考量構成犯罪罪狀的要素，如本案所涉及的過失殺人罪的“（不幸）造成人員死亡”的事實。

本案的已證事實雖然並未反映出行為人（上訴人）有著很高罪過程度，但是，除了不得不從預防犯罪的角度考慮，尤其是在一般預防方面的重要性之外，我們還應該適用《道路交通安全法》第 93 條第 1 款的加重情節：

“第九十三條（過失犯罪的處罰）

一、對駕駛時實施的過失犯罪，科處一般法規定的刑罰，而其法定刑下限則改為原下限加上限的三分之一，但其他法律規定訂定較重處罰除外。

……”

也就是說，上訴人所應該判處的刑罰的下限變成一年一個月（原來刑幅的下限加上限的 1/3），原審法院在確定一年九個月的刑罰並無明顯過重之夷，應該予以維持。

而原審法院在選擇附加刑（禁止駕駛）的時候，在道路交通安全法第九十四條“因犯罪而被禁止駕駛”第一款所規定的 2 個月與 3 年的幅度之間僅選擇一年的禁止駕駛的期間，也沒有任何不合適之處，也應該予以維持。

因此，上訴人的所有上訴理由均不成立，維持原判。

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，以及需要支付 5 個計算單位的司法費。

確定上訴人的委任辯護人的報酬為 3000 澳門元，由上訴人支付。

澳門特別行政區，2017年5月18日

蔡武彬

司徒民正

基於下述理由，本人不同意本合議庭裁判維持原判的裁決，表決落敗：

上訴人提出的其中一個上訴依據為原審判決患有《刑事訴訟法典》第四百條第二款 a 項的「獲證明之事實上事宜不足以支持作出該裁判」的瑕疵。

一如在原審判決所見，一審法院已經完全就整個訴訟標的作出調查，故不存在上述條文所指的真正意義的「事實不足」。

然而，一審判決確有事實不足的問題，而這問題的源頭是檢察院的控訴書。事實上，載於本卷宗第一百四十九頁及其背幅的檢察院控訴書明顯未有符合《刑事訴訟法典》第二百六十五條第三款 b 項所規定的「敘述可構成犯罪的事實」的要件。

就行為人作出行為時違反其作為駕駛者應有的謹慎義務而構成過失的部份，檢察院的控訴書僅用上下文轉錄和被底線標明部份的表述：

.....

當嫌犯行駛到上述馬路近第 181B03 號燈柱對開路面時，未以適當速度行駛，以致 MG-XX-XX 號汽車不能及時剎停，避讓在此橫過友誼大馬路的 C(被害人)，被害人被車頭撞到後跌落在 MG-XX-XX 號輕型

汽車的左邊車頭玻璃位置上再被彈上天空，最後跌落在距離撞擊點約 13.3 公尺的第 181B03 號燈柱旁，嚴重受傷。

.....

此次意外是由於嫌犯不遵守有關交通規則，在駕駛時未以適當速度行駛，以致其不能即時將所駕汽車剎停以避讓在其行車方向前方出現之行人所造成，其行為直接導致被害人被撞擊後傷重死亡的後果。

.....

問題是這些表述是「事實」敘述的表述嗎？

答案當然是否定。

「事實」者是指現實生活中所發生的事情，可以被人們察覺或感知其存在或發生的，而不是經這些事實推論出的判斷或結論。

根據《民法典》第三百三十四條規定「證據具有證明事實真相之功能。」。

法院在審理事實問題時只能藉着證據來證明事實有否發生或有否如檢察院控訴書所描述般發生。

然而證據卻不能「證明」結論和判斷。

易言之，證據可證明一些具體事實有發生或有如檢察院描述般發生，但不能「證明」像「未有以適當速度行駛...以致不能及時剎停，避讓...」等屬判斷性的結論。

根據這一理解，明顯地，這些表述僅屬單純結論性而完全欠缺具體事實支持的表述，這些表述是近乎把《道路交通安全法》第三十條第一款條文照抄如儀的敘述。

現我們面對的是經一審法院審理後認定的事實部份，其內容與檢察院控罪事實，尤其是行為人作出行為時有否違反謹慎義務的部份是完全一致。

我們皆知道，一般情況而言，法院審判須解決事實問題和法律問題。前

者是法院通過庭審時證據調查和對附卷的證據進行審查，以認定或否定檢察院控訴書內所描述的能構成犯罪的事實和構成作刑罰裁量的情節的事實。而後者則是對被認定的事實作出評價判斷或定性以決定能否構成檢察院歸責行為人的犯罪，或法律規定的其他犯罪。

因此，法院認定事實的部份不可以包含一些沒有具體事實支持且僅對行為作出評價，判斷性或結論性的批判。

正如我們在本個案中所見者，檢察院指行為人「未以適當速度行駛」，「以致不能及時剎停，避讓...」的表述皆屬於直接解決應由法院在認定事實後再對之進行評價定性，然後才能得出的結論，申言之，即直接取代了法院判定，但不能由證據解決的法律問題。

因此，這部份結論性表述應不得考慮作為法律問題判決的依據。在欠缺任何能支持行為人「未以適當速度行駛」的結論的事實而對行為人作出「未以適當速度行駛」的批判時，原審法院判決明顯在未有足夠事實支持而作出法律判罪。

故本人認為源自檢察院控訴的不足和基於審檢分立原則，法院不能隨意增加控罪事實，因而導致判決事實部份的不足是足以對上訴人作出無罪開釋判決。

賴健雄