

編號：第 108/2025 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 1 月 29 日

主要法律問題：在審查證據方面存在明顯錯誤的瑕疵

禁止駕駛之附加刑(量刑過重)

摘 要

*

一、《道路交通安全法》第八十九條(逃避責任)：“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。”

二、《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項所規定的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。錯誤還指顯而易見地違反限定證據的價值的規則，或職業準則，明顯到一般留意的人也不可能不發現。

出於相同理由，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款亦明確規定，上訴得以原審法庭在「審查證據方面明顯有錯誤」為依據，只要這涉及事實審的瑕疵「係單純出自卷宗所載之資料，或出自該等資料再結合一般經驗法則者」。

三、在量刑時須根據《刑法典》第 40 條的規定，所科處的刑罰應旨在保護法益及使行為人重新納入社會。在任何情況下，刑罰均不得超逾罪責的程度。

同時，根據《刑法典》第 65 條的規定，量刑須按照行為人的罪

責及預防犯罪的要求，在法律所定的限度內為之。也須考慮所有對行為人有利或不利而不屬罪狀的情節，尤其是犯罪事實的不法程度、實行方式、造成後果的嚴重性、行為人應負義務的違反程度、故意(或過失)的程度、犯罪時所表露的情感及犯罪的目的、行為人的個人及經濟狀況、作出事實前後的行為表現等作為量刑準則。

＊

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 108/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 1 月 29 日

一、案情敘述

於 2024 年 11 月 26 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR2-24-0213-PCS 號卷宗內被裁定：

- 以直接正犯、既遂的方式觸犯一項第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，罪名成立，判處 60 日罰金，每日 100 澳門元，罰金合共 6,000 澳門元，如不繳納此罰金，根據《刑法典》第 47 條第 1 款的規定，須服 40 日的徒刑。
- 根據《道路交通法》第 94 條第 2 項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期 6 個月。

＊

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. O Recorrente foi condenado pela pratica do crime de fuga à responsabilidade, previsto e punido nos termos do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário), na pena de multa de MOP\$6.000,00 (MOP\$100,00, patacas x 60 dias

de prisão), e, em caso, de não ser feito o pagamento da multa, deve cumprir 40 dias de prisão, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 47º do Código Penal de Macau.

2. Também foi condenado a uma proibição de conduzir durante o período de 6 meses, em conformidade com o artigo 94.º, n.º 2, da Lei n.º 3/2007 (Código da Estrada).
3. Recorrente não cometeu o crime de fuga à responsabilidade, previsto e punido nos termos do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário).
4. O Tribunal "a quo" valorou erradamente a prova na qual baseou a sua convicção e não teve em consideração que não ficou provado qualquer facto que permita concluir que o Recorrente tentou se esquivar ou eximir de uma situação que provocou visto que a situação aconteceu entre as 2h e as 4h da manhã e logo pelas 12h47m já estaria em contacto com o departamento de tráfego.
5. Devia ter valorado o comportamento do Recorrente no sentido de ser feita uma interpretação lógico-formal e concluir o afastamento do local do acidente não foi para fugir a qualquer responsabilidade civil ou criminal.
6. Erradamente, a sentença recorrida, fundamentou a sua decisão no comportamento do Recorrente, através de factos não provados, visto que se alega que o arguido estava em mau estado devido ao consumo de álcool e de analgésicos e nunca foi esta matéria transposta para os factos provados.
7. É feita erradamente uma inversão do ónus da prova e um juízo de valor no sentido de concluir que o Recorrente estaria a fugir de algo mesmo que tal não tivesse ficado provado.
8. Para o acórdão recorrido basta não ficar no local para ser considerado que se esta a furtar à responsabilidade e, por erro, entende que o comportamento do arguido

de resolver o assunto dentro de um prazo de 24h não deve ser valorado como uma prova plena de não fugir às suas responsabilidades.

9. Não é possível haver no direito penal uma margem de discricionariedade - como demonstra a sentença recorrida na sua fundamentação - pois que é contrária à segurança jurídica reclamada pelo direito penal.
10. O direito penal é balizado pelo princípio da tipificação e o artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário) não tipifica um comportamento explícito do dever de ficar no local e se não ficar é punido penalmente.
11. Logo, não pode a sentença recorrida condenar o Recorrente somente porque não ficou no local do acidente pelas 4h da manhã se ficou provado que pelas 12h47m já teria contactado a Polícia de Trânsito para iniciar a resolver o problema.
12. O Recorrente devia ter sido absolvido do crime que lhe foi imputado porque pelo contexto que se descreve nos factos provados, pelas provas existentes, e pelas circunstâncias mais de que indiciarias de que não existe o crime de fuga a responsabilidade.
13. O acórdão recorrido violou a aplicação do artigo 89.º da Lei n.º 3/2007 (Lei do Trânsito Rodoviário).
14. A decisão recorrida incorre no erro notório na apreciação da prova, previsto no artigo 400.º, n.º 2, alínea c) do Código de Processo Penal.
15. A suspensão da carta de condução por 6 meses é claramente excessiva.
16. Na determinação da medida da pena acessória a aplicar ao Recorrente haveria, pois que ponderar, nomeadamente, a intensidade do dolo (dolo directo), o grau superior ao médio da ilicitude das condutas do arguido e a gravidade do crime cometido, aqui em apreciação, atendendo ao modo de actuação e as consequências da respectiva conduta.

17. Com todo o devido respeito, a pena acessória aplicada em concreto ao Recorrente, pelo seu exagero (6 meses), considerando as circunstâncias em que esse crime de fuga à responsabilidade ocorreu, vai muito para além da medida da culpa.
18. Salvo o devido respeito, a pena acessória que foi aplicada ao Recorrente foi excessiva e viola o disposto nos artigos 40.º, 44.º, n.º 1, 65º e 71º, n.º 1 do Código Penal de Macau ("CPM"), violando assim a sentença recorrida o disposto no artigo 400.º, n.º 1 do CPP.
19. Entende a Recorrente que uma pena acessória de 3 ou 4 de inibição de conduzir responderia de forma eficaz à prevenção especial e geral neste caso em apreço.
20. Contudo, uma pena acessória de 6 meses de inibição de condução é extremamente penosa, além de ser, na perspectiva do Recorrente, desajustada, desadequada e desproporcional.
21. Incorreu, assim, a sentença recorrida num erro de julgamento nos termos do art. 400.º, n.º 1, do CPP, ao ter feito incorreta aplicação dos artigos 40.º, 44.º, n.º 1, 65º e 71º, n.º 1 do Código Penal de Macau ("CPM").

TERMOS EM QUE, contando com o douto suprimento de V. Exas. Se requer se dignem considerar procedente o presente recurso, revogando a decisão recorrida, e absolver o arguido pela autoria material e na forma consumada do crime de fuga à responsabilidade.

Caso assim não se entenda, deverá ser dado provimento ao recurso e ser aplicada a inibição de conduzir pelo período de 3/4 meses.

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 269 至 275 頁),認為上訴人提出的上訴理由不成立,應予駁回,並提出了以下理由(結論部分):

1) 關於是否存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C) 項所指的“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵：在本案，原審法庭對事實的判斷主要建基於所有於審判聽證中提供的證據進行整體、積極分析及比較後而得出，尤其是嫌犯聲明、證人證言、錄影以及對載於本卷宗內所有書證，及有關筆錄的審閱。

2) 根據普遍司法見解，如果在審查證據時從某事實中得出的結論無法接受，又或者違反限定或確定證據價值的法律規定，又或者違反經驗或職業準則，就存在審查證據方面的明顯錯誤，但該錯誤必須是顯而易見的，明顯到不可能不被一般留意的人所發現。在本案中，原審法庭沒有違反以上的規定及準則。

3) 在本案，據錄影顯示及庭審聽證，上訴人在案發當晚於肇事現場已駕車往返祇少三次，並曾下車步行、拾起、查看、放回被撞毀物件，明顯處於清醒狀態，故上訴人是清楚知悉其駕車撞毀及輾壓有關物件，但沒有報警或留下聯絡資料。

4) 同日上午約 6 時，警員發現上述被毀損物件，曾多次致電聯絡上訴人，但其沒接聽電話。上訴人祇在同日中午 12 時 47 分致電其前同事（交通廳代廳長）告知曾於上址發生交通事故，其前同事提醒他要親身前往交通廳處理。同日下午約 2 時 45 分，警員再次致電聯絡上訴人，上訴人才接聽電話，並拖延至晚上約 9 時才去交通廳處理事件。由此可見，上訴人是被動地處理該事故，而非主動及早通知交通廳。

5) 雖然上訴人在本案庭審聽證中承認當晚知道其撞毀物件，但沒完全承認其明知發生碰撞及引起損毀後仍離開現場及沒有作恰當處理的事實，亦沒對“遲遲不直接親身前往交通廳處理事故的原因”作合理解釋。上訴

人認為僅是物品受損，且損毀不嚴重，現場也有監控，加上當時身體不適，翌日早上處理也可以，故一直堅稱不認為是逃避責任。

6) 事實上，上訴人的上述解釋明顯有違生活常理，一般正常人都可看出：當時上訴人在發生事故後沒即時留下聯絡方式或報警，雖然翌日中午致電告訴前同事（交通廳代廳長），並認為已屬“報警”，當時交通廳代廳長已提醒他要親身前往交通廳處理，但上訴人依然沒前往，即使他做了多年交通廳工作，深知事故通知手續程序，仍沒遵守之，直到交通廳警員通知他才前往警局，且在晚上 9 時許即再拖延接近大半天後才前往，即嫌犯並非主動及時向警方通知是次事件。

7) 上訴人表示，對於以上情況，其在當日中午 12:47 已經和交通廳聯絡，但事實上，上訴人當時所聯絡的並非交通廳的警員，而是代廳長，上訴人作為前資深高級警務人員，應知道這並非是正常的報案程序。

8) 上訴人也表示，由於現場有監控，且身體不適，故認為在第二天處理也可以，但據一般經驗法則及常理，都可看出：即使現場有監控，也不一定能運作正常，萬一監控失靈，又或監控攝錄不清，如何再尋找肇事駕駛者？此外，當時身體不適也不是不能打電話去交通廳的理由，加上當時上訴人仍能駕車回家，甚至如前所述曾下車步行、拾起、查看、放回被撞毀物件，明顯處於清醒狀態。故應有打電話的能力。

9) 上訴人亦指出，當時深夜時分，不方便打電話。但上訴人曾在交通部工作，應知警局是 24 小時運作的，一個電話便可方便地、及時地報警。

10) 此外，我們需留意的是，《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的“逃避責任罪”的其中一個立法精神，是為了提醒駕駛者要有公民意識，主動承擔所引致損害的法律責任。

11) 基於此，無論在主觀上，或客觀上，上訴人的行為均符合逃避責任罪的構成要件。原審法庭對有關事實的認定及裁定上訴人觸犯了《道路交通安全法》第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，是合理的、合法的。亦因此，原審法庭所審查的證據是正確的，沒有明顯的錯誤，即被上訴判決沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C) 項所指的 “審查證據方面明顯有錯誤” 的瑕疵。

12) 關於是否量刑過重：首先，刑罰的功能分犯罪的一般預防和特別預防，以保護社會及使犯罪人改過自新。為此，賦予審判者刑罰的確定的自由並不是隨心所欲的，而是受到法律約束的司法活動，對法律的真正適用。

14) 審判者在量刑時，須根據《刑法典》第 40 條的規定，所科處的刑罰應旨在保護法益及使行為人重新納入社會。在任何情況下，刑罰均不得超逾罪責的程度。

15) 同時，還根據《刑法典》第 65 條的規定，量刑須按照行為人的罪責及預防犯罪的要求，在法律所定的限度內為之。同時，也須考慮所有對行為人有利或不利而不屬罪狀的情節，尤其是犯罪事實的不法程度、實行方式、造成後果的嚴重性、行為人應負義務的違反程度、故意(或過失)的程度、犯罪時所表露的情感及犯罪的目的(或動機)、行為人的個人及經濟狀況、作出事實前後的行為表現等。

16) 在本案，原審法庭事實上已充分考慮上訴人過往的交通違例紀錄、其人格及所作的事實，以及其他有利上訴人的情節，例如上訴人屬初犯、事後已向保安部隊事務局作出賠償。

17) 另一方面，如上所述，本案上訴人在庭審聽證中沒完全坦白承認其明知發生碰撞及引起損毀後仍離開現場及沒有作恰當處理的事實，認為僅是物品受損，且損毀不嚴重，現場也有監控，加上當時身體不適，翌日早上處理也可以，故一直堅稱不認為是逃避責任，同時沒有對“遲遲不直接前往交通廳處理事故的原因”作合理解釋。

18) 在本案，根據第 3/2007 號法律（道路交通法）第 89 條的規定，逃避責任罪可科處最高 1 年徒刑或最高 120 日罰金，至於禁止駕駛的附加刑，則根據上述法律第 94 條第 2 項的規定，是兩個月至 3 年。原審法庭決定判處上訴人 60 日罰金，每日 100 澳門元，合共 6000 澳門元，若不繳納罰金，則服 40 日徒刑，另判處上訴人禁止駕駛為期 6 個月。而這禁止駕駛 6 個月附加刑其實已傾向於上述刑幅中最低刑兩個月，對於該刑幅中最高刑 3 年其實還有一段很大距離。

19) 本檢察院認為，本案的量刑，並非偏重，原審法庭的決定是恰當的、合法的、合理的，遵守了罪刑相稱原則，沒有違反《刑法典》第 40 條、第 44 條第 1 款、第 65 條、第 71 條第 1 款，也沒有違反第 65 條第 1 款、第 2 款所規定的量刑準則，被上訴裁判不沾有量刑過重的瑕疵，即沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定的違反法律的瑕疵。

*

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不成立，應依法駁回上訴。(具體理據詳載於卷宗第 283 至 286 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、 2023 年 6 月 13 日凌晨約 2 時 35 分，嫌犯 A 駕駛 MJ-81-XX 輕型汽車沿東望洋新街右轉往兵營斜巷，其時，嫌犯駕駛的汽車車頭撞及設置在東望洋新街與兵營斜巷交匯處用作封閉兵營斜巷的鐵鏈及禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌），導致該鐵鏈斷裂，該鐵鏈連禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌）掉落在地上毀損。
- 2、 事故發生後，嫌犯沒有報警處理。
- 3、 同日凌晨約 4 時 41 分，嫌犯駕駛 MJ-81-XX 輕型汽車逆行車方向沿兵營斜巷往東望洋新街方向行駛，當駛至兵營斜巷路口時，嫌犯駕車輾過上述掉在地上的鐵鏈及禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌），之後，嫌犯繼續駕車逆行車方向沿兵營斜巷左轉往東望洋新街，其時，該汽車左車身撞跌一個三角錐形路標，嫌犯駕車駛進東望洋新街後停下，並步行返回上址拾起已碰撞及輾壓至變形的禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌）查看，之後，嫌犯沒有報警，其將該標誌牌放回地上便駕車離開。
- 4、 同日凌晨約 4 時 45 分，嫌犯駕駛 MJ-81-XX 輕型汽車沿東望洋新街右轉往兵營斜巷，其時，嫌犯駕車再次輾過上述掉在地上的鐵鏈及禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌），之後，嫌犯駕車往南灣大馬路方向離開。
- 5、 同日上午約 6 時，警員發現上述鐵鏈斷裂，禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌）嚴重變形，警員多次聯絡嫌犯，但嫌犯沒有接聽電

話。上述未接來電使嫌犯知悉事件被揭發，故其於同日中午 12 時 47 分致電其前同事（交通廳代廳長）告知曾於保安部隊事務局附近發生交通事故，對方著其要前往交通廳處理，同日下午約 2 時 45 分，警員再次致電聯絡嫌犯，嫌犯才接聽電話，並於同日晚上約 9 時前往交通廳處理事件。

- 6、嫌犯的上述行為導致保安部隊事務局損失捌佰澳門元（MOP800.00），嫌犯在知悉事件被揭發後方向保安部隊事務局作出賠償。
- 7、嫌犯明知其所駕駛的汽車碰撞及輾壓設置在兵營斜巷的鐵鏈及禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌）致造成損毀，但仍故意逃離現場，意圖逃避其因上述事件而需承擔的民事責任。
- 8、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。

-

另外，本法庭亦查明以下事實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯無刑事紀錄。

嫌犯聲稱具學士學歷，餐廳經理，每月收入約 60,000 澳門元，餐廳的收入是按每年的營收作統計，按年以花紅形式處理，需供養三名女兒，最大的 18 歲在讀大學。

-

未經查明之事實：

控訴書與上述已證事實不符的其他事實。

-

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面存在明顯錯誤
- 附加刑量刑過重

＊

第一部份 - 審查證據方面存在明顯錯誤

上訴人指出，原審法庭沒有充分考慮上訴人沒有逃避責任意圖的辯護理由，上訴人認為被上訴裁判存在審查證據出現明顯錯誤。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均不同意上訴人之說法。

以下，讓我們來看看。

～

首先，本案先予分析逃避責任的方面。

於上訴狀中，上訴人主張，本案涉事故發生於 2023 年 6 月 13 日凌晨 2 時至 4 時之間，而上訴人已於當日中午 12 時 47 分主動聯絡交通部門。上訴人解釋於案發當天他在凌晨 4 時 45 分離開事故現場，並非為逃避民事或刑事責任，而是因為當時他身體不適、深夜不便等原因。又主張案發時的交通事故只是造成物品損壞，現場有監控，因此第二天早上處理也可以。故上訴人於同日中午 12 時 47 分聯絡交通部門，屬於主動處理事故，故認定其行為並不符合逃避責任罪。

～

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“本法庭根據上述聲明、證言及綜合分析載於卷宗內的其他書證形成心證而對事實作出認定。

首先，根據嫌犯的聲明及卷宗中的錄像證據，法庭認定嫌犯確實在2023年6月13日凌晨2時35分駕駛MJ-81-XX輕型汽車，於涉案地點撞及鐵鏈及標誌牌，導致物件損毀，且未在現場處理或報案。此外，嫌犯於同日4時41分再次駕駛該車輛至同一地點，發生輾過鐵鏈及標誌牌的意外，並撞倒一個三角錐形路標。雖然嫌犯下車將標誌牌移至路旁，但仍未報案，隨後於4時45分駕車離開現場，再次輾過相關物件。

法庭認為，根據嫌犯的聲明及錄像顯示，足以確認上述事實為已證事實。嫌犯明知其在發生交通意外後沒有留在現場或報警處理，並選擇了駕車離開現場，已足以顯示出其有犯罪的故意，即包括其知道有關行為為犯罪，並且仍決定為之。而現在問題在於，「逃避責任罪」還需要有逃避責任（民事或刑事）的意圖，嫌犯作為肇事者，未留在現場及報警，是否存在逃避責任的意圖？意圖是指嫌犯行為的目的方向，需指出的是，嫌犯聲稱當日因飲酒及服用止痛藥，狀態不佳而未即時報警處理，但力指自己並非逃避責任。

從客觀事實看，本案涉及兩次碰撞，分別在2時35分和4時41分。值得注意的是，嫌犯作為前治安警察局高級警務人員，應清楚知悉正確處理交通意外的程序和具體流程，且案發地點為保安司轄下部門的工作地點，僅需一通電話即可報案並獲得即時處理。即使嫌犯可能不知悉第一次碰撞（約2時35分），然而，法庭認為嫌犯應該是知悉的，當中錄像顯示車輛被拉扯，若嫌犯神智清醒且能安全駕駛，不可能毫無感知；第二次碰撞時，嫌犯下車移動物件，顯示其知悉碰撞及物件損毀。

即使涉案地點存在監控，但客觀上是不足以使嫌犯逃避責任嗎？法庭認為對於一些儀器監測系統，是難免會出現維護時間和故障，因此，即使

現場設有監控系統，也不足以斷定警察機關必然能透過調查行為而獲得證實嫌犯作為肇事者及駕駛者的證據。

作為前高級警務人員，嫌犯應知報案程序簡單，僅需電話即可處理，此外，根據一般經驗，當有交通事故時，治安警察局亦會對肇事者進行酒精測試，因此，法庭不能排除嫌犯因飲酒而不願即時接受測試而離開現場的可能性。事實上，嫌犯在中午 12 時 30 分聯絡 XXX 代廳長後，仍未即時到達交通廳處理本案事件，而是在超過 12 小時後才到治安警察局，令人懷疑與酒精代謝有關。再者，正如 XXX 代廳長作證時指出，其不屬正當的報案渠道，而法庭亦認為從案發後直至嫌犯打給 XXX 代廳長時已經歷了數小時，即使其是以承擔責任的心態去報案，但正如上述分析，嫌犯的逃避責任行為其實早已既遂。

當然地，不能全無客觀事實存在就可以反映出嫌犯的主觀故意和犯罪意圖，即使嫌犯認為上段分析只為假設，然而，確鑿的是，嫌犯在意外後（無論第一次或第二次），即使其聲稱狀態不佳，在第二次碰撞後仍能持續駕車約 15 分鐘才回到家中的停車場，相關事實足以反映出嫌犯的狀態未足以令他喪失報案能力。因此，法庭認為從客觀事實可見嫌犯未即時報案並非因狀態不佳，而確實是可能意圖逃避刑事或民事責任。即使嫌犯表示當時為深夜，但作為前高級警務人員，應知保安部隊 24 小時提供服務，故其解釋不成立。從嫌犯的客觀行為可見，其未即時報案並非因無條件或狀態不佳，而是可能意圖逃避責任。

因此，綜合案中的所有證據以及結合人們的一般生活經驗，本法庭認為，考慮到嫌犯的聲明，結合警員證人的證言及案中的其他證據，本案證據充分，足以認定控訴書上的事實。”

《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的“逃避責任罪”的其中一個立法精神，是為了提醒駕駛者要有公民意識，主動承擔所引致損害的法律責任。然而，上訴人的解釋是有違生活常理，並不能被接受。”

*

就這方面，上訴人、原審法院各自給出對《道路交通法》第 89 條的「逃避責任罪」的見解。

本案中所爭議之事實是，上訴人於 2023 年 6 月 13 日凌晨駕駛車輛在涉案地點先後三次（凌晨 2:35、4:41 和 4:45）撞毀公共設施（鐵鍊、標誌牌等），未現場處理或報案下駕車離去。

在證據方面，根據上訴人之庭審聲明及卷宗錄影證據，已足以確認上訴人於 2023 年 6 月 13 日凌晨 2 時 35 分駕駛 MJ-81-XX 輕型汽車在涉案地點撞及鐵鍊及標誌牌，未現場處理或報案；於 4 時 41 分再次駕車至同一地點，輾過上述物件並撞倒三角錐形路標，雖下車將標誌牌移至路旁，但仍未報案；最後，於 4 時 45 分駕車離開時再次輾過相關物件，並往南灣大馬路方向離開。

於三次事故發生後，上訴人均未報警或留在現場處理，而是駕車離開。上訴人在案發現場已駕車往返三次，且三次往返中曾下車步行、拾起、查看、放回被撞毀物件，足以顯示上訴人當晚處於清醒狀態。

從上可見，上訴人存有肇事逃逸行為，符合「逃避責任罪」的客觀構成要件。

在犯罪主觀構成要件上，上訴人作為前交通部門資深人員，熟知報案流程，熟知交通意外正確處理程序，且案發現場為保安司轄下部門辦公地點，僅需一通電話即可即時報案處理，然而上訴人卻不顧不理。事實上，上訴人明知事故發生後，未當場報警或留下聯絡資訊，經警員多次致電未接，直至當日中午 12 時 47 分才聯絡交通廳代廳長，對方並告知其必須親赴交通廳處理，但上訴人仍沒有立即處理。即使於下午 2 時 45 分許上訴人再接到警方電話提醒下，仍沒有即時動身，拖延至當晚 9 時才前往警察局報案處理。

雖然上訴人在庭上的辯解為其在案發時服用了止痛藥後身體不適、頭暈，並非意圖逃避責任；且認為損壞不嚴重，現場又有監控，打算次日再予處理。

本案中，上訴人並非以正常途徑去報案，在我們看來，上訴人選擇了不通過正式途徑去報案，也不是在事故發生後停留在案發現場去報案，上訴人是直至當日中午 12 時 47 分才聯絡交通廳代廳長（非正常報案途徑），且拖延超過 12 小時才到治安警察局報警處理。事實上，從凌晨事發時間到中午 12 時許他聯繫舊同事，間隔數小時；聯繫後仍未立即前往處理，又拖延至晚上 9 時許才報案。這種拖延方法不符合常理，尤其是對於熟知流程的前警務人員。從上可見，上訴人的辯解屬於明顯違背常理，不符合經驗法則。

本合議庭認為，依據《道路交通法》第 89 條的逃避責任規定，就是指行為人發生交通意外後應報警外，還須留在現場等候警方處理完畢及續後的安排，而非行為人可任意決定離開現場。上訴人具有駕駛執照超逾 35 年（由考獲駕照至案發當日），甚至曾為前交通部門資

深公務人員，必定知道這些普通交通常識。雖然案發現場路段存有監控，但也不能排除監控因運作不良、故障、維護等原因而沒有運作，故不能說路段裝有監控就等於可以隨便離開現場，上訴人未即時報案的行為客觀上是有可能阻礙了責任認定與處理。

另外，上訴人駕駛的汽車車頭撞及該處鐵鏈及禁止駛入標誌牌（連一個時間限制牌），導致以上物件損毀。雖然說他碰撞到的是死物，但是，損毀了公物的後果若不即時處理，同樣會對其他道路使用者造成危險。值得注意的是，上訴人因己行為致事故發生後，又不報警行為，不能視之為安全及謹慎的駕駛行為。

事實上，在判斷嫌犯是否具備安全及謹慎的駕駛行為，上訴人當時的意識形態是很重要的，包括嫌犯是否清醒，或有否可能受到藥物的影響，當然也應被考慮在內。然而，由於上訴人早已離開案發現場，其離開現場的行為明顯阻礙了警方的調查，使警方不能作出有效用的調查措施。

「逃避責任罪」的構成，需具備逃避民事或刑事責任的意圖，上訴人作為肇事者，明知發生事故卻未留在現場或即時報案，反而三次駕車離開，其客觀行為足以反映出逃避責任的主觀意圖，符合《道路交通法》第 89 條逃避責任罪的構成要件，亦契合該罪強化駕駛人責任意識、促使主動承擔法律責任的立法宗旨。

更重要的是，本上訴法院認為，上訴人最後自行前往警察局報案，表現了一定“承擔意願”，但犯罪行為（逃避責任）在其離開現場時已經完成（既遂），事後的聯繫不能抹掉先前的犯罪意圖和行為。上訴人於交通事故後的一系列行為（即刻離開、延遲報案、通過非正途

徑找人處理)足以證明,其離開案發現場之目的,是旨在逃避因事故可能產生的刑事或民事責任。

從上可見,上訴人存有肇事逃逸行為,符合「逃避責任罪」的客觀及主觀構成要件。

關於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項列明的審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵,澳門的主流司法見解認為,“審查證據的明顯錯誤”指法院在認定事實時明顯有違經驗法則和常理,或明顯違反法定證據法則或職業準則,致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。相關錯誤必須屬顯而易見,其明顯程度須為對之作出留意的普通人都不可能不發現(參閱終審法院第 18/2002 號、第 16/2003 號、第 3/2004 號合議庭裁判和中級法院第 602/2011 號、第 115/2014 號合議庭裁判)。

另一方面,依照《刑事訴訟法典》第 114 條規定,除法律另有規定之外,法官依照經驗法則作自由心證評價證據。

正如上文分析,原審法院結合庭審中所得證據,尤其上訴人所作的聲明、各證人所作的證言、監控錄像及相片、報告,原審法院決定不採信上訴人的辯解,從而認定其作出被指控的行為,證據充足,並同時說明瞭形成心證的依據,當中並無任何明顯錯誤,符合一般經驗法則和邏輯常理,當中並無任何明顯錯誤,符合一般經驗法則和邏輯常理,並不存在上訴人所指證據不足的情況,而對此項事實的認定亦不存在任何合理懷疑。

因此，原審法庭所審查的證據是正確的，沒有明顯的錯誤，即原審判決並沒沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項所指的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵。

上訴人此方面之理據明顯理由不成立。

＊

第二部份 – 附加刑量刑過重

在其上訴理由中，上訴人指原審法庭沒有考慮其無逃避責任的主觀意圖，在沒有具體指明量刑理由的情況下對其判處六個月禁止駕駛的附加刑，相關處罰與其罪過不相符合且量刑過重，違反了《刑法典》第 40 條、第 60 條及第 65 條規定。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均不同意上訴人之意見。

以下，我們來看看。

＊

《刑法典》第 40 條及第 65 條規定量刑的標準。

犯罪的預防分為一般預防和特別預防二種：

前者是指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的積極作用，同時遏止其他人犯罪。

後者則指對犯罪行為和犯罪人的恐嚇和懲戒，且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。

＊

《道路交通法》第八十九條(逃避責任)：“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。”

—

《道路交通法》第九十四條(因犯罪而被禁止駕駛)：以限定性的方式規定了因犯罪而被禁止駕駛的“後果”：因下列犯罪而被判刑者，按犯罪的嚴重性，科處禁止駕駛兩個月至三年，但法律另有規定除外：

- (一) 駕駛時實施的任何犯罪；
- (二) 第八十九條所指的逃避責任；
- (三) 偽造、移走或掩蔽車輛識別資料；
- (四) 偽造駕駛執照、其替代文件或等同文件；
- (五) 盜竊或搶劫車輛；
- (六) 竊用車輛；
- (七) 任何故意犯罪，只要繼續持有駕駛執照可為其持有人提供特別有利於再犯罪的機會或條件。”

＊

上述犯罪之禁止駕駛的附加刑的刑幅為禁止駕駛兩個月至三年。

本案例中，對上訴人有情節是上訴人為初犯，對上訴人不利的

情況是其在庭審時沒有承認事實，而且考慮上訴人身為警方交通部門前高級警員（熟知交通法律）、以違反常理的處理方式（不報警、找舊同事處理），在警員多番要求下仍遲緩報案、反映案發期間上訴人的行為存在明顯故意，其逃避責任的過錯程度亦不低。

在綜合考慮所有對上訴人有利及不利的情節，原審法院對上訴人的本次犯罪的嚴重性、以及經參考上訴人過往的交通違例紀錄，根據第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 94 條第 2 項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期 6 個月。

在這，本上訴法院認為，原審法院對上訴人科處禁止駕駛的附加刑為期六個月，接近最低刑幅，並不存在過重的情況。

《刑法典》第 40 條及第 65 條所確立了量刑的標準，不但賦予法院在法定刑幅內的司法自由決定權，也強制法院在確定具體刑罰的時候，必須在法律所定的限度內為之，並按照行為人的罪過及預防犯罪的要求，充分考慮所有對行為人有利或不利的情節而作出量刑考量。

對於在這種情況下所選判的刑罰，上訴法院的介入也僅僅限於原審法院的量刑存在明顯罪刑不相一致以及刑罰不合適的情況。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審判決。

判處上訴人繳付 6 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

著令通知。

*

2026 年 1 月 29 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)