

編號：第 853/2025 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 4 月 23 日

主要法律問題：過失傷害身體完整性、超車操作

摘 要

一、《刑法典》第 142 條第 1 款（過失傷害身體完整性）：“一、過失傷害他人身體或健康者，處最高二年徒刑，或科最高二百四十日罰金。

二、《道路交通法》第 40 條規定了“超車操作”必須遵守的一系列義務，如駕駛員未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，則不應開始超車；駕駛員開始超車前尤應確定車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻；超車完畢後，駕駛員應在不危及其他道路使用者的情況下儘早駛回原車道。”

此外，《道路交通法》第 30 條還規定了“車速的一般原則”，駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物。

*

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 853/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 4 月 23 日

一、案情敘述

於 2025 年 7 月 28 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR5-24-0417-PCS 號卷宗內被裁定：

嫌犯 A 被控以直接正犯、既遂的方式觸犯：

- 一項《刑法典》第142條第1款結合《道路交通法》第93條第1款及第94條第1項所規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處一年四個月徒刑，暫緩執行上述徒刑，為期三年。
- 根據《道路交通法》第94條第(一)項的規定判處嫌犯禁止駕駛，為期一年六個月。
- 嫌犯必須在本判決轉為確定起10日內，將或有的駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成「違令罪」；此外，根據《道路交通法》第92條的規定，警告嫌犯倘在停牌期間內駕駛，不論有否將駕駛執照送交治安警察局，將觸犯《刑法典》第312條第2款所規定及處罰的「加重違令罪」，並吊銷駕駛執照。

刑事附帶民事請求：

- 駁回民事請求人B針對第一民事被請求人A的起訴。
- 民事請求人B提出針對民事被請求人C有限公司的民事請求理由部份成立：判令民事被請求人C有限公司向民事賠償請求人B支付賠償金合共澳門元十五萬零四百零五元三角 (MOP150,405.30)，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息；駁回其餘部份的民事請求。

*

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、 Tal qual resulta sem qualquer dúvida dos videos reproduzidos em audiência, estava parado ao lado de uma paragem para tomada e largada de passageiros um autocarro na faixa à esquerda que directamente bloqueava, pela sua dimensão e pelo seu posicionamento na via, a possibilidade de o aqui recorrente (ou de quem quer que se situasse naquele momento naquele local) ver de imediato, quanto mais antecipadamente, o camião reboque parado na via.
- 2、 Quem viesse por detrás, na faixa do meio, tal qual vinha o recorrente, não conseguiria ver de imediato, nem por maioria de razão antecipadamente e à distância, que estava parado um camião na via ocupando a faixa esquerda e uma parte da faixa do meio.
- 3、 Entre o condutor que viesse na faixa central - tal como vinha o recorrente - e esse camião reboque existia um autocarro colectivo de passageiros, obstáculo visual volumoso, compacto e opaco que vedava em absoluto a visibilidade dos condutores de quaisquer veículos que viessem a circular atrás do autocarro, sendo invisível ou impossível ver, ao longo de várias dezenas de metros e durante pelo

menos uma dezena de segundos, o referido camião reboque parado e a ocupar a faixa esquerda e uma parte da faixa do meio.

- 4 ․ Nos seus depoimentos quer o ofendido quer a sua à data namorada referiram que não viram o camião e ambos seguiam a escassos centímetros do recorrente e está também adquirido que não havia nenhum funcionário da D a alertar que esse camião reboque estava parado e a ocupar a faixa esquerda e uma parte da faixa do meio, sobretudo quando, conforme ocorria in casu, logo atrás desse camião reboque estivesse temporariamente parado um autocarro para entrarem e saírem passageiros.
- 5 ․ A mera existência, umas dezenas de metros antes, de um sinal de alerta vermelho (cfr. 65 dos autos) de "Aviso: conduza devagar - 100 metros à frente - entrada / saída da obra" não bastaria para, no presente caso, alertar e impor um reforçado dever de cuidado a quem quer que fosse, isto porque esse sinal não significava que estivesse parado na via qualquer veículo e, sobretudo, um camião de obras e veículo pesado a ocupar simultaneamente a faixa mais à esquerda e uma parte da faixa do meio, logo de seguida a uma paragem de autocarros utilizada para tomada e largada de passageiros.
- 6 ․ O que esse sinal permitia perceber era apenas que, a 100 metros, existia uma entrada e saída para um estaleiro de obras (da D), ou seja, que haveriam - aliás, que poderiam haver - entrada e saídas dinâmicas e rápidas de veículos e pessoas para esse estaleiro mas já não que ali parassem - estacionassem por longos minutos! - veículos enormes como camiões pesados de obras nas faixas à esquerda e do meio, ali parados exactamente à frente e em diante de uma paragem de autocarros que estava e permanecia em funcionamento e que escondia por inteiro a visibilidade do camião.

- 7 - Verificou-se uma infeliz coincidência de circunstâncias que se verificaram objectivamente nesses momentos anteriores ao incidente, tratando-se de uma situação de "caso fortuito", independente da vontade e previsão de quem quer que fosse e que, pois, afasta a negligência.
- 8 - O ofendido estava a guiar o seu motociclo apenas com a sua mão direita no guiador, estando a sua mão esquerda em cima da sua perna esquerda, usando o ofendido apenas a sua mão direita para segurar, equilibrar, manobrar e travar o seu motociclo, o que consiste numa situação perfeitamente irresponsável por parte do ofendido, sabendo sobretudo que estava a conduzir num ambiente urbano, numa estrada de três faixas, com outros motociclos e veículos ligeiros e pesados atrás de si, à sua frente e ao seu lado.
- 9 - Perante qualquer vicissitude, o ofendido estava, por sua própria decisão e comportamento, num estado de vulnerabilidade: por exemplo, caso o ofendido precisasse de equilibrar o motociclo, ou precisasse de travar ou precisasse de utilizar a embraiagem, a mão esquerda na perna esquerda implicava um atraso, ou uma impossibilidade ou uma errada e insegura realização de qualquer uma dessas manobras.
- 10 - A decisão do ofendido de guiar no meio da cidade só com uma das mãos no guiador da sua moto foi uma decisão inteira e exclusivamente sua e que desrespeita as regras legais, técnicas e prudenciais de boa condução, sendo por natureza perigosíssima para o próprio e para terceiros, acrescentando que, à data do acidente, o ofendido tinha a sua carta de motociclos há apenas 10 meses e meio e, como tal, teria uma experiência de condução de, no máximo, 10 meses e meio, senão até mesmo inferior.

- 11 ‧ O ofendido, meros milésimos de segundo após o carro do recorrente passar o seu motociclo, súbita e imediatamente vira o seu motociclo (usando unicamente a sua mão direita!) para a esquerda, para a faixa central, "colando-se" atrás do veículo do aqui recorrente, não esperando nem aguardando que o carro do recorrente se distanciasse ou avançasse nenhum tempo nem nenhuma distância para, só então, já com o carro mais distante, virar para a faixa do meio.
- 12 ‧ O ofendido, em acto contínuo e quase simultâneo, colocou-se de rompante a escassos centímetros da traseira do carro do recorrente, isto por "pensar que o arguido iria acelerar".
- 13 ‧ O ofendido virou de imediato para a faixa do meio, sem "dar tempo nem espaço" para que o carro do recorrente se afastasse para uma distância segura devido ao facto de presumir ou adivinhar que o carro do recorrente fosse acelerar, omitindo, pois, a preservação de uma margem espaço-temporal entre o seu motociclo e a passagem do veículo do recorrente.
- 14 ‧ O recorrente não falhou nem omitiu nenhum dever de cuidado ou diligência possível e exigível e sem que existam tais falhas ou omissões do dever de cuidado ou diligência possível e exigível, cai por terra a subsunção típica de qualquer conduta no âmbito do art. 142.º, n.º 1, do C.P., em conjugação com o art. 93.º, n.º 1, da L.T.R. e, assim sendo, a condenação a quo do recorrente como autor do crime de ofensa à integridade física por negligência foi, ressalvado todo o devido respeito, ilegal e, por conseguinte, deve ser revogada.
- 15 ‧ Ao não ter assim decidido, a decisão recorrida incorreu num vício que, nos termos e por força do art. 400.º, n.º 2, al. a) do C.P.P., importa a revogação da decisão de condenação por um crime de ofensa à integridade física por negligência e,

revogada esta, a inerente absolvição do recorrente desse mesmo crime enquanto seu autor.

- 16 ‧ O crime de ofensa à integridade física por negligência penaliza a omissão ou preterição de um dever de cuidado ou a preterição do grau de diligência que sejam possíveis e, por isso, exigíveis in concretum, sendo que, quando se esteja perante uma situação de nítido caso fortuito, é juridicamente inviável a subsunção do ocorrido no art. 142.º do C.P.
- 17 ‧ Ocorreu in casu uma situação de caso fortuito, uma vez que entre o condutor que viesse na faixa central - tal como vinha o recorrente - e o camião reboque parado nas faixas à esquerda e central existia um autocarro colectivo de passageiros, obstáculo visual volumoso, compacto e opaco que vedava em absoluto a visibilidade dos condutores de quaisquer veículos que viessem a circular atrás do autocarro, sendo de todo impossível ver, ao longo de várias dezenas de metros e durante pelo menos uma dezena de segundos, o referido camião reboque parado e a ocupar a faixa esquerda e uma parte da faixa do meio, sobretudo quando, conforme ocorria in casu, logo atrás desse camião reboque estivesse temporariamente parado um autocarro para entrarem e saírem passageiros.
- 18 ‧ Transcendia qualquer previsibilidade que na faixa esquerda e numa parte da faixa do meio parassem - estacionassem por longos minutos! - veículos enormes como camiões pesados de obras nas faixas à esquerda e do meio, ali parados exactamente à frente e em diante de uma paragem de autocarros que estava e permanecia em funcionamento e que escondia por inteiro a visibilidade do camião.
- 19 ‧ A tal caso fortuito de circunstâncias objectivas fora da previsão e vontade do recorrente, haverá também de se somar a forma de condução do motociclo e a

manobra concretamente efectuada pelo ofendido, que levaram à verificação e ocorrência do incidente: a decisão do ofendido de guiar no meio da cidade só com uma das mãos no guiador de moto foi uma decisão inteira e exclusivamente sua e que desrespeita as regras legais, técnicas e prudenciais de boa condução, sendo por natureza perigosíssima para o próprio e para terceiros; por outro lado, entre o momento em que o ofendido iniciou e completou a sua manobra após a passagem do carro do recorrente decorreram meros e escassos milésimos de segundos e existiam apenas escassíssimos centímetros de distância entre o motociclo e o carro.

- 20 - A qualificação e enquadramento jurídico de tal conjunto de factos e circunstâncias não permitiria a sua subsunção num tipo penal que pressupõe a falha ou a omissão de concretos deveres de cuidado ou de concretas diligências possíveis e exigíveis e, logo, mostrar-se-ia juridicamente inviabilizada a subsunção de qualquer conduta no âmbito do art. 142.º, n.º 1, do C.P., em conjugação com o art. 93.º, n.º 1, da L.T.R. e, assim sendo, a condenação a quo do recorrente como autor do crime de ofensa à integridade física por negligência foi, ressalvado todo o devido respeito, ilegal e, por conseguinte, deve ser revogada.
- 21 - Ao não ter assim decidido, a decisão recorrida incorreu num vício de direito que, nos termos e por força do art. 400.º, n.º 1, do C.P.P., importa a revogação da decisão de condenação por um crime de ofensa à integridade física por negligência e, revogada esta, a inerente absolvição do recorrente desse mesmo crime enquanto seu autor.

22、 Decorrentemente, revogada a condenação por um crime de ofensa à integridade física por negligência, deverá ser inerentemente ser também revogada a condenação na sanção acessória de inibição de condenação.

TERMOS EM QUE se requer a V. Ex. ^{as} que se dignem considerar procedente o presente recurso, revogando-se a decisão recorrida no sentido de ser o recorrente absolvido, enquanto autor de um crime de ofensa à integridade física por negligência.

Mais deve ser, decorrentemente, revogada a condenação na sanção acessória de inibição de condenação.

Assim se julgando, far-se-á JUSTIÇA!

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 357 至 361 背頁),認為上訴人提出的上訴理由不成立,並提出了以下理由(結論部分):

1. 上訴人認為被上訴判決沾有“獲證明之事實之事宜不足以支持作出該裁判”及“錯誤解釋和適用法律”的瑕疵。
2. 原審法院在審判聽證中已對案件標的之全部事實事宜進行調查,並作出了相關事實的認定。因此,沒有存在查明事實的漏洞。
3. 我們認為根據已獲證明的事實,足以支持作出有關有罪裁決。
4. 上訴人主要提出案發時上訴人所處的位置和角度,由於有一輛巴士在左前方,不可能預先見到牽引車,本案屬於偶發事件(*caso fortuito*),故不存在過失,因此,不構成《刑法典》第142條第1款所規定及處罰的『過失傷害身體完整性罪』;上訴人亦認為被害人的駕駛方式及態度才是導致意外發生的原因。
5. 我們不同意有關觀點。
6. 首先,我們要釐清作為駕駛者在道路上進行超車操作及遇到障礙物時

應遵守的義務。

7. 《道路交法》第40條明文規定了“超車操作”必須遵守的一系列義務，如駕駛員未能確定其超車操作不會引致其車輛與同向或對向行駛的車輛碰撞的危險，則不應開始超車；駕駛員開始超車前尤應確定車行道在安全超車所需的距離及寬度方面均暢通無阻；超車完畢後，駕駛員應在不危及其他道路使用者的情況下儘早駛回原車道。
8. 此外，《道路交法》第30條還規定了“車速的一般原則”，駕駛員應根據道路的特徵及狀況、車輛的規格及狀況、運載的貨物、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其車輛可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物。
9. 我們再回顧一下本案的核心問題，就是“被害人因作出急剎動作而倒地”是如何造成呢？經翻閱涉案的錄影片段，被害人因作出急剎動作而倒地之前，上訴人所駕駛的車輛在被害人的後方，之後，上訴人開始進行超越被害人的操作，儘管上訴人在超越被害人時已經在中間車道，亦即兩車同處於同一車道，但上訴人仍然需要注意，首先，要確定其超車操作不會引致其車輛與同向行駛的車輛碰撞的危險，其次，上訴人也不可以作出影響其他駕駛者的行為，再者，作為駕駛者的上訴人應根據道路的狀況而調節車速及避開正常情況下可預見的障礙物。
10. 我們從上訴人當時的視角出發，作出超車操作之前，上訴人已經在中間車道行駛了一段時間，完全有條件見到中間車道的前方遠處有一輛牽引車、左車道的前方有一輛巴士、右車道的前方有一輛私家車、同一車道的右前方有一輛電單車，上訴人超車前必須採取適當的措施避免與被害人所駕駛的車輛發生碰撞，亦應該根據當時路面的狀況，尤其是前方有多部車輛在不同車道的不同位置行駛，採取必要措施避開

在正常情況下可預見的任何障礙物或車輛，亦都不可作出影響其他駕駛者的行為；相反，上訴人為了超車，在未確定其超車操作不會引致其車輛與同向的被害人所駕駛的電單車碰撞的危險的情況下，快速越過被害人的旁邊，並在越過後作出剎車的操作，被害人見狀立即作出急剎動作而倒地受傷，以當時兩車的車速及距離，被害人不可能不剎車，倘若不剎車，後果不堪設想。

11. 想強調一點，就是上訴人進行超車操作前，當時的路面狀況非常複雜，並非只有上訴人及被害人所駕駛的車輛，在路面上還有其他車輛，首先在其右方有被害人女朋友所駕駛的電單車、在右車道的前方有一輛輕型私家車、在左車道的前方有一輛巴士，最後在較遠的正前方有一輛牽引車，按照一般具有小心謹慎的人，必定會留意所有車輛的動態，在確保不會發生危險的情況下才作出超車操作，再者，在案發路段還設置了一個慢駛警示牌作提醒，駕駛者更應加倍小心留意路面的狀況。
12. 我們認為上訴人並非看不見牽引車，而是為着超車而忽略了牽引車，根據錄影片段，清楚見到上訴人已經在中間車道行駛了一段距離，而有關路段是一條直路，儘管牽引車的部份車身跨越在左車道，但絕對不會影響正在中間車道行駛的上訴人的視線，因為牽引車的闊度比一般車輛闊，而且牽引車的高度亦比一般車輛高，況且，上訴人的駕駛行為是一個動態的過程，並非定格在某一刻，按照一般的生活經驗，我們相信上訴人是有條件可以見到的。
13. 事實上，被害人的駕駛態度是不恰當的，但這個不恰當並不會排除上訴人須遵守的謹慎義務。再者，綜觀案發前的錄影片段，上訴人的駕駛態度同樣不恰當，尤其是過綫操作方面（從右車道突然快速切入中間車道且沒有打指揮燈）。
14. 上訴人認為案發前被害人曾經“單手揸車”，左手放在大腿上，這種

不負責的駕駛態度會影響平衡、操作離合器或剎車的操作。無可否認被害人的駕駛態度是不恰當的，但回到本案中，這些不恰當的態度會否導致是次事件的發生？我們作進一步的分析，首先，想指出一點，被害人在事故發生前曾經“單手揸車”，但不是全程“單手揸車”，如果細心翻看涉案的錄影片段，被害人在事故發生前已將左手放回左邊手把上，所以曾經“單手揸車”並沒有對被害人的平衡方面造成影響，況且，被害人的電單車是一輛“波車”，左邊手把的牛角是離合器，作轉波之用，綜觀被害人出事的一刻的錄影片段來分析，由於被害人進行前輪急剎，前輪突然被鎖死，故出現後車身彈起，令作為駕駛者的被害人往前飛，這符合『慣性定律』的結果，更可說明被害人在是次事件中並非因失平衡而倒地。縱然被害人從頭到尾都將雙手分別放在左右手把上，但當面對上述危急情況進行前輪急剎，由於前輪突然被鎖死，也會產生同樣的結果。

15. 那為何被害人在那一刻進行前輪急剎呢？這是由於當時上訴人超越被害人後立即減速，面對突如其來的危急情況，以兩車當時的車速及距離，被害人別無選擇，在“千鈞一髮”之際利用右手的牛角進行緊急前輪剎車，以避免發生碰撞，這是一種自我保護的自然反應。有人會提出質疑，為何不先進行後輪剎車？理論上，按照最理想的操作方式，當然是先使用腳踏板進行後剎車操作，待車速減慢後才進行前輪剎車，這樣可以避免前輪鎖死而發生危險，但問題是，再重複一次，以當時兩車的車速及距離，根本沒有足夠時間進行上述一系列的操作，理論上是做到的，但要配合實際情況去判斷，路面上的狀況“千變萬化”，並不是“紙上談兵”就可以簡單作判斷，而且意外往往在一瞬間發生。

16. 綜合而言，我們認為上訴人完全是對原審法院的心證作出質疑。

17. 根據已證事實“上訴人在自由、自願及有意識的情況下，明知前方有牽引車阻礙通行，仍在未有確保在其超車時所處的中間車道是暢通無阻的情況下，加速從左邊超越被害人所駕駛的電單車，且未以信號燈示意，從而過失地引致被害人剎車不及、失控倒地受傷。”，原審法院對上訴人判處一項《刑法典》第142條第1款結合《道路交通法》第93條第1款及第94條第1項所規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」並無不妥。
18. 基於此，被上訴判決並不存在上訴人所提出《刑事訴訟法典》第400條第2款a項所規定的“獲證明之事實之事宜不足以支持作出該裁判”及同一法律第400條第1款所規定的“錯誤解釋和適用法律”之瑕疵。

*

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，並維持原審法院所作出的判決。(具體理據詳載於卷宗第 375 至 377 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3月16日約14時02分，一輛牽引車MK-XX-X3駛至近D第四期工程地盤的出入口處附近，停在XX大馬路左車道與中車道之間的虛線上。

2. 同日 14 時 06 分 07 秒，被害人 B 駕駛重型電單車 MJ-XX-X6 沿 XX 大馬路右車道往 XX 方向行駛，而嫌犯 A 則駕駛 MZ-XX-X6 輕型汽車尾隨其後。
3. 同日約 14 時 06 分 25 秒，當嫌犯駕駛上述輕型汽車至近澳門 XX 時，從右車道轉入中間車道行駛。
4. 約 14 時 06 分 26 秒，被害人駛至近燈柱編號 758C09 的位置時，亦從右車道進入中間車道，並於嫌犯的右前方近右線位置行駛。
5. 接著，嫌犯在已知悉前方有牽引車 MK-XX-X3 占據著左邊及中間車道的情況下，仍加速從被害人的左邊超越至前方行駛，並未以信號燈示意，更在超越被害人後隨即進行減速操作。
6. 被害人始料不及，為避免與嫌犯駕駛之車輛發生碰撞，被害人立即進行剎車減速操作，但因電單車失控，導致被害人連人帶車倒地受傷。
7. 上述事故直接導致被害人腦震盪，左上唇、下巴裂傷伴前門牙外傷，左食指中節骨折，四肢多處擦傷，其傷勢估計共需 3 至 4 個月康復，對被害人身體完整性造成普通傷害。
8. 上述意外亦導致被害人的 MJ-XX-X6 重型電單車的左右指揮燈、左邊把手、左後指揮燈、前泥擋、後方反射器及剎車燈花損。
9. 案發時為日間，晴天，光線充足，路面乾爽，交通密度正常。
10. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知前方有牽引車阻礙通行，仍在未有確保在其超車時所處的中間車道是暢通無阻的情況下，加速從左邊超越被害人所駕駛的電單車，且未以信號燈示意，從而過失地引致被害人剎車不及、失控倒地受傷。
11. 嫌犯清楚知悉其行為是被法律禁止，且無受到法律制裁。

*

另外，本院亦查明以下事實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯非為初犯。

在CR4-09-0209-PSM(原CR3-09-0312-PSM)號卷宗內，嫌犯因觸犯一項「非法僱用罪」而於2009年9月22日被判處四個月徒刑，暫緩一年執行，條件是須於十日內向澳門特別行政區繳納4,000澳門元的捐獻。有關判決於2009年10月5日轉為確定。嫌犯已繳納相關捐獻。該案已因緩刑期滿而作歸檔處理。

在CR1-23-0018-PSM號卷宗內，嫌犯因觸犯一項「加重違令罪」(禁駕期間駕駛)而於2023年7月11日被判處120日罰金，日金額80澳門元，罰金總金額9,600澳門元，如不繳付罰金或不以勞動代替則轉為80日徒刑；另判處吊銷駕駛執照。有關判決於2023年9月6日轉為確定。嫌犯已繳納有關罰金及訴訟費用。該案已作歸檔處理。

亦有針對嫌犯的輕微違反案件如下：

在CR2-07-1204-PCT號卷宗內，嫌犯因觸犯一項「超速」之輕微違反而於2008年7月22日被判處1,000澳門元罰金，倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科為6日的徒刑。有關判決於2008年9月1日轉為確定。嫌犯已繳納相關罰金。該案已歸檔處理。

在CR1-08-0715-PCT號卷宗內，嫌犯因觸犯兩項「超速」之輕微違反及兩項「橋樑超速」之輕微違反而於2009年1月15日合共被判處5,200澳門元罰金，倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科為38日的徒刑。有關判決於2009年2月2日轉為確定。嫌犯已繳納相關罰金。該案已歸檔處理。

在CR1-16-0912-PCT號卷宗內，嫌犯因觸犯一項「重超速」之輕微違反而於2017年2月17日被判處3,600澳門元罰金，倘若不繳納，或不獲准以勞動代替，則易科為24日的徒刑，判處禁止駕駛為期七個月。有關判決於2017年3月14日轉為確定。嫌犯已繳納相關罰金。該案已歸檔處理。

在CR5-20-0053-PCT號卷宗內，嫌犯因觸犯三項「輕超速」之輕微違反而於2020年4月22日合共被判處禁止駕駛為期四個月十五日。有關判決於2020年5月18日轉為確定。該案已歸檔處理。

在CR3-23-0085-PCT號卷宗內，嫌犯因觸犯一項「重超速」之輕微違反而於2023年6月1日被判處禁止駕駛為期九個月。有關判決於2023年6月26日轉為確定。該案已歸檔處理。

嫌犯聲稱具中學一年級的學歷程度，建築工人，每月收入約為15,000至20,000澳門元，需供養三名子女。

-

控訴書中未經查明之事實：

沒有。

-

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持裁判
- 錯誤解釋和適用法律

*

第一部份 - 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

本案中，上訴人指出，原審判決存在“已獲認定事實不足以支持作出該裁判”以及“錯誤解釋和適用法律”的瑕疵。

檢察院認為，原審法院在庭審中已就案件標的之全部事實事宜進

行調查，並作出相關事實認定，因此不存在事實查明上的漏洞。

以下，我們來看看。

~

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定，上訴亦得以獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判為依據，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。

終審法院於 2009 年 7 月 15 日，在第 18/2009 號刑事上訴案判決中認定：“被認定的事實不足以支持裁判就是在案件標的範圍內查明事實時存在漏洞，以致在作為決定依據的被認定事實存在不足或不完整。”

同樣理解可見於 Germano Marques da Silva 教授所著的“刑事訴訟課程 III”¹。

上訴人指出，原審判決存在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判之瑕疵。

經閱讀原審判決後可知，原審法院在審判聽證中已對案件標的之全部事實事宜進行調查，除了認定控訴書及答辯狀內的事實，亦審查了嫌犯所提出的辯解意見，並作出了相關事實的認定。因此，原審法院的判決中的獲證事實對相關判決來說並不存在不充足或不完整之

¹ “A contradição insanável da fundamentação respeita antes de mais à fundamentação da matéria de facto, mas pode respeitar também à contradição na própria matéria de facto (fundamento da decisão de direito). Assim, tanto constitui fundamento de recurso ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do art. 410.º a contradição entre a matéria de facto dada como provada ou como provada e não provada, pois pode existir contradição insanável não só entre os factos dados como provados, mas também entre os dados como provados e os não provados, como entre a fundamentação probatória da matéria de facto.

A contradição pode existir também entre a fundamentação e a decisão, pois a fundamentação pode apontar para uma dada decisão e a decisão recorrida nada ter com a fundamentação apresentada.” – Prof. Germano Marques da Silva, Curso de Processo Penal, III, ed. VERBO, pág.340 a 341

處。

我們認為，原審判決在案件標的範圍內查明事實時不存在漏洞，且所依據的裁決事實充足，獲證實之事實主觀要件、客觀要件方面均已符合了“過失傷害他人身體完整性罪”的描述，不存在被認定事實不足或不完整的問題。

因此，不存在上訴人所提出《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定的獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。

正如檢察院之見解，從上訴人的上訴狀來看，無論是其所認為的事實不足，還是其所指的法律適用錯誤，歸根結底都是不認同法院作出其沒有履行應盡之義務而存在過失的認定。我們認為，此乃證據審查範疇的問題。

該上訴人所謂的事實不足，其實，只是質疑原審法院對事實的認定，這屬於在審查證據方面存有錯誤的瑕疵問題，而非獲證事實不足以支持該裁判的瑕疵問題。

以下，我們來審查一下本案之證據。

~

原審法院所認定事實之依據：

在審判聽證中，嫌犯 A 否認作出被指控的事實，辯稱當時有見到被害人所駕電單車在沒有亮燈示意的情況下越線，嫌犯亦有因此響號示意，但被害人沒有理會嫌犯，只是稍有停頓便繼續過線，並在嫌犯車輛的右前方行駛。嫌犯又稱自己在超越被害人車輛時未見到涉案牽引車，到駛近巴士時才見到牽引車，由於覺得危險便即時剎車。此外，嫌犯又稱當時巴士在左邊線上正在上落客，牽引車也

在最左車行道，由於被巴士阻擋而到接近巴士才見到牽引車，稱當時牽引車已佔據了中線約 50 cm 寬度的位置。問及嫌犯如何超越被害人的電單車時，嫌犯回答指由於是在同一車行道上，故認為不需要打轉向指示燈，而且當時被害人沒有亮燈示意便想轉入中間車行道，嫌犯響號示意，被害人稍有停頓，此時被害人的電單車仍在虛線上，嫌犯便超過被害人的電單車。再問嫌犯為何一開始表示被害人的電單車已越線在嫌犯車輛的右前方行駛，後又指自己越過被害人的電單車時，對方仍在虛線上？嫌犯沒有解釋。

嫌犯續稱在剛剛越過了被害人便見到牽引車，亦考慮到被害人的電單車在其後方，所以只是輕輕剎車。稱在倒後鏡內見到被害人所駕電單車反車，及後曾下車查看被害人有否大礙及有否與其車輛發生碰撞，但其認為兩車沒有發生碰撞，當時亦有人替被害人報警。及後警方到來見到，被害人站起並坐在路邊，其在現場逗留了約 3 至 4 分鐘，見到被害人身上有傷及流血，但被害人是有意識的，並非暈倒地上。

被害人 B 聲稱在三育學校附近的交通燈前被害人停在最前並轉線前往 D 方向，此時聽到後方有車輛發出很大聲響，便加油前行，曾向後看見到一輛車輛。隨後在 D 附近轉線到中線，當時車速約每小時 50 公里，且查看沒有車輛才作出轉線的，肇事車輛超越其電單車時，就已經很貼近其電單車，當該車輛駛到其前方剎車時，兩車更為貼近，被害人為避免碰撞於是剎車。稱當時半醒半暈狀態且吐出了兩粒脫落的牙齒才知悉發生意外，且其頭盔有花損。稱其駕駛時是應該兩隻手緊握方向盤的，就單手駕駛會否影響剎車操作的問題，被害人聲稱其電單車是波車，剎車在右邊手掣及腳掣，左邊是離合器，當時其右手有緊握方向盤。由於其電單車剎車是用右手及右腳，且其剎車一刻雙手有握著方向盤。因而認為並不影響意外結果。被害人認為牽引車在左線位置故不影響其駕駛。稱由於對方急剎如果自己不剎車便會碰撞，為免碰撞被害人只好急剎，並且因為其剎太急而令電單車反車。聲稱取得駕照約一年時間，且尚未移除車上的 P 牌。

證人 E 為民事請求人的朋友，是案發時跟隨在被害人後面的另一輛電單車的駕駛者。證人聲稱當時見到被害人與前方汽車越來越貼近。稱在 D 大馬路行駛期間留意到後方一輛黑色汽車以高速駕駛並越過其車輛，其只留意到前方的被害人的車輛及高速駕駛的黑色汽車。見黑色汽車很快便到達被害人車輛的前方，及後被害人連人帶車跌倒，黑色汽車繼續往前並在澳大圓形地停車，汽車駕駛者下車後前來查看了被害人一眼便離去了。稱當時被害人失去了意識，且頭盔上有血液流出，其因而感到害怕，接著其不知道當時誰人幫忙報警。稱當時被害人曾清醒過來且站起，但被害人站不穩，故證人着被害人先坐下休息，直至救護車到來後便陪同被害人登上救護車。稱見到被害人牙齒崩裂，且被害人亦表示感到疼痛，到達急診部就醫時醫生表示被害人需要縫針治療，隨後數月被害人均沒有上學。被害人聲稱因腳上多處受傷疼痛，故數月沒有外出。證人表示自己習慣先左、後右的剎車操作。聲稱在 D 前亦想轉線但因黑色汽車馬達很響亮地發出噪音，其感到害怕，故沒有轉線。稱被害人脫下頭盔時見到被害人有兩隻牙齒崩裂，被害人下巴縫了 20 至 30 針，被害人康復時間約六個月左右，被害人案發後一至兩星期內只能食用流質食物。

治安警察局副警長鄭劍杰聲稱本次事故責任歸責需要先釐清嫌犯剎車的原因是否因為見到前面的牽引車，倘嫌犯見到牽引車剎車，是正常操作，後車應保持適當距離。根據第 65 頁的圖片證人認為嫌犯應能看到牽引車，而第 64 頁所示兩車同在一條行車線上。被害人的車輛是波車，波車的右邊是剎車，左邊是離合器。稱其分析意見已載於調查報告。

庭上播放了錄影片段，根據三個不同方向的監控片段，可見嫌犯與被害人的車輛的行進狀況如下：

T 1015 - L 鏡頭(卷宗第 65 至 67 頁)：

14:03:47 牽引車駛到事發路段，停在左邊及中間車行道之間，並一直亮著壞車指示燈。此時牽引車佔據中間行車道約三分之一寬度。

14:06:29 嫌犯車輛進入鏡頭拍攝範圍。此時嫌犯車輛與被害人的電單車在同一行車道上，嫌犯車輛貼着中間車行道的左邊虛線越過被害人的電單車。

14:06:29 嫌犯車輛剎車燈一直亮着，車頭向右邊傾斜。

14:06:29 嫌犯車輛駛至被害人的電單車前方，車輛仍繼續斜向右邊，並佔據電單車前方位置。

14:06:29 嫌犯車輛尾燈更亮。

14:06:29 被害人的電單車尾燈亮起。

14:06:30 被害人的電單車車尾翻起。

T 1015 - M 鏡頭(卷宗第 64 頁)：

14:06:28 電單車進入鏡頭拍攝範圍，可見被害人的左手不在方向盤上

14:06:28 汽車入鏡，此時電單車與汽車在同一車行道上，電單車在汽車的右前方。

14:06:28 汽車開始超越並與電單車並行。

14:06:28 電單車離開鏡頭，此時汽車的一半車身已超前電單車。

14:06:28 兩車完全離開鏡頭。

刑事部分，本院根據上述嫌犯的聲明、證人證言、錄影片段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。

根據監控影像可清晰看見，在事發前，被害人駕駛的電單車已在嫌犯駕駛的汽車的右前方行駛，兩車在同一車行道上。由於電單車行駛的位置在車行道的靠右邊位置；且電單車佔據車行道的空間不多，嫌犯利用電單車左邊的空間，在同一車行道上從左方超越電單車。並在超越電單車後立即將車輛靠回車行道右方。嫌犯這樣 C 字形的操作等同將汽車攔在被害人的電單車前方，同時，嫌犯在被害人前方再行剎車。必須注意的是，嫌犯由超車到繞到被害人車輛前方，過程用時僅 1 秒，面對如此突如其來的操作，可想而知，被害人根本措手不及。

監控影像可見，牽引車早在 14 時 03 分已停在事發路段前方，並亮著壞車

指示燈，該路段前方有紅色警示路牌豎立(亦見卷宗第 65 頁下圖)，警告：慢駛-前方 100 米處-工地出入口。事實上，事發路段是長直路，沒有任何障礙物阻擋駕駛者視線，嫌犯在超車前就理應見到牽引車停於前方並亮著壞車指示燈。在此情況下，嫌犯仍然選擇超越被害人的電單車。即使嫌犯超越被害人的電單車，只要其不以 C 字型繞到被害人的電單車前方並同時剎車，被害人也不至於需要急剎以避免碰撞。因此，嫌犯的過失明顯。

綜上所述，結合卷宗內的其他書證，足以認定嫌犯駕車時違反謹慎駕駛義務，從而導致意外事故發生，雖然嫌犯不接受交通事故之發生，但其過失對被害人的身體完整性及健康造成傷害。

*

本案中，上訴人主張其所處位置及角度，左前方有一輛巴士，他的視線已被巴士擋住，而案發地段附近的警示牌亦不足以讓人理解會有牽引車停留，他完全看不到前方牽引車，故不可能預先看見牽引車，本案屬於意外事件 (caso fortuito)，自己無過失，故不存在過失，不構成《刑法典》第 142 條第 1 款所規定及處罰的過失傷害身體完整性罪；上訴人同時認為，被害人是單手駕駛和突然貼車才出事，被害人的駕駛方式及態度才是導致意外發生的原因。

檢察院指出，上訴人是有條件看得到牽引車，只是他為了超車忽略而已。此外，屬上訴人突然切線、不打燈、超車後立刻剎車繼而導致被害人急剎。但被害人是正常求生反應下急剎。本案乃因上訴人違反了超車義務、注意義務，且有過失下才導致發生本次交通意外。

以下，我們來分析本案的證據，當中最為重要的證據為錄影片段：

1. 牽引車在 14:03 已經停在前方，亮故障燈，佔中線約 1/3。

2. 路段是長直路，視線完全無阻擋。
3. 嫌犯車輛與電單車同一車道，電單車在右前方。
4. 嫌犯從左邊快速貼近超越，全程僅 1 秒鐘。
5. 嫌犯超越後立刻向右 C 字切線，直接橫在電單車前方。
6. 同時剎車燈亮起。
7. 被害人無路可走、只能急剎，電單車失控翻車。

上訴人(嫌犯)的版本，與上述客觀證據不大相符，上訴人說「被巴士擋住，直到很近才看見牽引車」，但從錄像顯示，涉案路段是直路，牽引車早就在前方，巴士根本擋不住中線視線。另外，上訴人說「只是輕輕剎車」，但錄影片段顯示：上訴人在超越後立刻剎車、剎車燈亮起，以及向右 C 字切線，車身直接橫在電單車前方，堵在前方。另外，上訴人又說「被害人突然貼上來」，但錄影片段顯示：被害人早已在右前方，是上訴人快速貼超、切線、堵路，導致被害人無路可走，只能急剎，電單車失控翻車，屬於強制後車急剎。因此，原審法院不相信上訴人(嫌犯)的版本也是有依據支持。

至於上訴人所指的，意外主因乃「被害人單手駕駛」和「突然貼車」才出事。從錄影片段來看，被害人於出事前雖曾單手駕駛，但意外前他已將左手放回車把上。加上，被害人的電單車是波車，剎車在右手右腳，左手是離合器。倒地原因是前輪急剎鎖死、車尾彈起，屬於被逼迫的求生反應。那怕被害人全程雙手駕車，但面對嫌犯於 1 秒內向右 C 字切線、急剎車，被害人的電單車還是一樣失控而摔倒。因此，儘管過程中被害人曾有單手駕駛，但這不影響本案結果，不是事故主因。

本上訴法院認為，從原審法院的心證中得出，尤其是錄像所顯示上訴人車輛與被害人電單車同在中線行駛，電單車在右前方；上訴人從電單車左側貼線超越後隨即剎車，被害人隨之急剎翻車。雖然上訴人力陳自己看不到前方有障礙物（牽引車）佔用車道，但是，從錄影片段上顯示，於案發前三分鐘，牽引車已停在左車道及中間車道約1/3寬度的位置，並亮起壞車燈，所以足以認定上訴人明知前方有牽引車，但他在未有確認車道暢通、且在不打燈及加速下操作超車，且，其於超車後立刻剎車，導致被害人避撞急剎、倒地受傷。

綜上所述，結合卷宗內的其他書證，足以認定上訴人駕車時違反謹慎駕駛義務，從而導致意外事故發生，雖然上訴人不接受交通事故之發生，但其過失對被害人的身體完整性及健康造成傷害。繼而足以認定：上訴人明知前方有牽引車阻礙通行，仍在未確保超車時所處中間車道暢通無阻的情況下，加速從左邊超越被害人駕駛的電單車，且未以信號燈示意，從而過失地引致被害人剎車不及、失控倒地受傷。

*

第二部份 - 錯誤解釋和錯誤適用法律

上訴人指出，倘要認定上訴人觸犯過失傷害身體完整性罪，是需要違反或欠缺應盡且可履行的注意義務或謹慎程度的行為。但上訴人認為其本身並未違反、未遺漏任何應盡且可履行的注意與謹慎義務，故在不存在上述違反或遺漏的情況下，其行為不可能構成「過失傷害他人身體完整性罪」，因此，由於原審判決未作出上述正確的法律認定，構成錯誤解釋和錯誤適用法律的瑕疵。

更具體來說，上訴人主張那是「意外事件 caso fortuito」，這與“不可抗力”（força maior）概念相近，指非因行為人的過錯所引起，且無法預見、無法避免、無法抗拒的突發事件。上訴人主張，其因左車道巴士阻擋視線、而他未能提前看到占道的牽引車在前，導致後續其緊急剎車，這完全屬於“意外”。

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。

首先，在法律上，「意外事件 caso fortuito」通常指不可預見、不可抗力或無法避免的事件。

根據《民法典》第 498 條及相關條文：第 496 條第 1 款及第 3 款所定之責任，僅在就事故之發生可歸責於受害人本人或第三人時，或事故係由車輛運作以外之不可抗力原因所導致時，方予排除，但不影響第五百條之規定之適用。

但是，經觀察整個案件的證據可以得知，本案的路段是一條長直路，附近有工地，前方牽引車在 3 分鐘前已停在遠處並亮起壞車燈，佔據了中間車道約 1/3 的位置。即使有巴士阻擋，上訴人在切入中線前及切入中線後，其行車路線使其應能注意到前方的牽引車。於證據層面，可以反映上訴人的可預見性。亦即是說，前方有牽引車占道——並非一個突發的、不可預見的“意外事件”。

而且監控片段顯示，上訴人乃主動實施了“C”字形超車，在未確保安全的情況下從左側違規超車、未使用信號燈示意、超車後因發現本應預見到的障礙物而立即急剎，隨即作出急剎動作。

因此，上訴人在超車前完全能夠預見前方路況，可是，上訴人還是主動實施了“C字形超車後立即急剎”的一系列動作，從超車到急剎僅1秒，這種操作本身就不是正常駕駛行為。更重要的是，被害人急剎車的直接原因，是由於上訴人突然斜插至其前方、並亮起剎車燈。這是典型的“前車不當操作引發後車避險”情況。因此，不可能得出結論說上訴人在此意外中沒有任何過失。

原審法庭認為上訴人在駕駛過程中未盡到安全注意義務，在未能確保超車安全的情況下違規操作，導致被害人因避讓而翻車，其行為與事故結果之間存在直接因果關係。

本上訴法院認同原審法院的這番見解，同樣認為，上訴人在駕駛過程中有明顯過失，其在沒有謹慎留意前方路面情況並在保證超車安全的情況下進行超車操作，才在超車後看到早已停在路面且一早應已發現的牽引車而緊急作出剎車，引發是次意外事件。而且，上訴人在本次事故中應負有主要責任。

原審法院按照卷宗的證據得出上述結論，是符合經驗法則。

因此，上訴人此部份依據同樣不成立。

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，上訴的訴訟費用。

著令通知。

*

2026年4月23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)