

編號：第 910/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A(A)

日期：2022 年 7 月 28 日

主要法律問題：

- 過錯責任
- 緩刑

摘 要

1. 雖然上訴人以穿插方式行車，且未有留意接近人行橫道的路面情況，確實是造成是次交通意外的主要責任。但是，被害人(行人)沒有遵守交通燈管制橫過馬路，其行為肯定為駕駛者造成一個未能預見的狀況，亦應負上部分過錯責任。

經分析電單車駕駛者(上訴人)以及行人(被害人)的行為，特別是電單車的穿插行車方式，本院認為，上訴人過錯責任應該為 70%。

2. 經綜合考慮本案的具體情況，尤其嫌犯為初犯，而其犯罪行為是過失行為，而在庭審期間被害人家屬與保險公司達成了賠償和解協議，被害人家屬亦表達了放棄針對本案嫌犯提起的刑事申訴的意願，因此，本院認為僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇並已適當亦不充分實現刑罰的目的。

因此，在綜合考慮整個案卷內所顯示的情節，可對上訴人的徒刑暫緩兩年執行。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 910/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A(A)

日期：2022 年 7 月 28 日

一、 案情敘述

於 2021 年 7 月 21 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR2-21-0104-PCC 號卷宗內被裁定直接正犯及、既遂及過失行為觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」，被判處一年六個月的實際徒刑。

作為附加刑，禁止嫌犯駕駛為期 2 年（實際執行徒刑的期間不計算在內）。

為着執行附加刑的效力，倘若判決轉為確定，嫌犯須於判決確定後 10 日內（實際執行徒刑的期間不計算在內）將所有駕駛文件交予治安警察局（交通部），否則將構成「違令罪」（第 3/2007 號法律所核准的《道路交通法》第 121 條第 7 款及第 143 條）。

並提醒嫌犯如其在禁止駕駛期間駕駛，可構成「加重違令罪」（第 3/2007 號法律所核准的《道路交通法》第 92 條）。

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. 原審法院判處上訴人以直接正犯，其既遂及過失的行為觸犯一項澳門《刑法典》第 134 條第 2 款，配合澳門《道路交通法典》第 93 條第 1 款所規定及處罰的過失殺人罪，罪名成立，判處 1 年 6 個月實際徒刑。
2. 根據澳門第 3/2007 號法律(《道路交通法》)第 94 條第 1 項之規定，判處禁止嫌犯駕駛為期二年的附加刑，附加刑不予緩刑。
3. 關於原審法院合議庭判決，針對過錯責任的比例部份，上訴人認為原審法院此部份之認定和法律上適用是存在瑕疵的，並錯誤適用《道路交通法》第七十條之有關規定。
4. 原審法院在被上訴裁判中指出：“本院認為，本院認為，嫌犯所引致的碰撞與被害人的傷勢存在直接的因果關係，並按照案中的具體情節，結合現場環境，雖然被害人橫過馬路時未有遵守行人的交通燈管制（紅燈），但被害人當時以步行的方式在人行橫道橫過馬路，在差不多完成第二條行車道時才被嫌犯撞及，現場有足夠的空間及條件讓嫌犯留意清楚路面情況，因此，被害人的違規行為並非造成是次交通意外的成因。
5. 然而，從嫌犯的駕駛行為所見，嫌犯在接近人行橫道前，以穿插的方式行車，且未有留意清楚路面的情況，因而未能及時停車，並撞及被害人，引致是次交通意外；因此，本院裁定嫌犯為是次交通意外的唯一過錯責任人，並應負上 100%的過錯責任。”
6. 關於針對過錯責任的比例問題，上訴人認為，除應有之尊重外，上訴人未能認同原審法院裁定嫌犯為是次交通意外的唯一過錯責任人，並由此而負上 100%的過錯責任。

7. 上訴人必須要強調的是，根據本案事發經過及證據之調查所得，不論是上訴人還是被害人，對意外的發生無疑都存在不同程度上的過錯。
8. 從播放錄像中可清楚顯示出，被害人橫過馬路時未有遵守行人的交通燈管制（紅燈），根據《道路交通法》第七十條橫過車行道規定。
9. 從《道路交通法》第七十條規定中可以看到，行人亦有義務注意來車的距離及車速，並以快速和安全的方式橫過車行道，而且在橫過裝有交通信號燈的人行橫道時，還有義務遵守交通燈號的指示；至於駕駛者，則有義務在接近車行道上標明供行人橫過的通道時特別減慢車速，以及讓已開始沿有信號標明並由交通燈或執法人員指揮通行的人行橫道橫過車行道的行人通過，即使已經獲准前行。考慮到上訴人的生活狀況、案發前往的行為及情節，原審法院在作出上述決定時，明顯應作出上述等考慮。
10. 在本案的情況中，與原審法院在過錯上的認定相反，上訴人認為，似乎更有說服力的解釋是，交通意外的涉案雙方都不同程度上違反了道路交規規則。
11. 正如在 2012 年 2 月 16 日中級法院第 339/2011 號案件中，中級法院指出：“在道路交通方面，必須提到一項由司法見解提出的基本原則，名為“信任原則”，根據該原則，若行為人作出行為時，相信其他人遵守了其所負有的注意義務，則排除行為人的行為非價。亦即，一個人可以正當地期待其他人接連履行了自己所負有的注意義務，遵守了相關義務要求其自身作出的行為。若駕駛員遵照指定方向行駛，則有權假定對向行駛的駕駛

員也會這樣做。駕駛員在路上行駛時看到一位行人，而行人信號燈是紅燈，則駕駛員有權推定諸行人不會橫過馬路，等等。”

12. 從理論上之信任原則(Princípio da Confiança)分析，可以想像，在有信號 標明並由交通燈或執法人員指揮通行的人行橫道上，被允許前行者(不論是行人還是駕駛者)通常都會相信對方會停下，讓他們優先通行，因此應當認為被禁止前行者更有義務去遵守交通規則。
13. 我們不禁需要重溫葡萄牙刑法大師 JORGE DE FIGUEIREDO DIAS 教授在其著作《DIREITO PENAL-PARTE GERAL-QUESTÕES FUNDAMENTAIS A DOCTRINA GERAL DO CRIME》，第 1028-1029 頁中的所指出在過失犯罪領域中關於信任原則((Princípio da Confiança)和第三者自我負責原則(Princípio da a Autorresponsabilidade de Terceiro)的教導：“Nesta aceção é correto afirmar que o princípio da confiança encontra o seu fundamento material no princípio da autorresponsabilidade de terceiros: as outras pessoas são também seres responsáveis: se se comportam descuidadamente, tal só deverá afetar, em princípio, a sua própria responsabilidade. Dito por outras palavras: como regra geral não se responde pela falta de cuidado alheio, antes o direito autoriza que se confie em que os outros cumprirão os deveres de cuidado. Desta perspectiva, o âmbito e os limites do princípio da confiança demarcar-se-iam, em definitivo, em função da extensão da autorresponsabilidade dos terceiros. Resta saber, todavia, se por esta via se não vai longe demais.”。
14. 由上述學說，我們可以知道，作為一般規則，一人不應為他人

的粗心大意和欠缺小心的行為而負責(Dito par outras palavras: como regra geral não se responde pela falta de cuidado alheio)。

15. 更進一步地，上述學者在《Comentário Conimbricense do Código Penal Tomo(I)之中文版本《刑法典評註》第 96-97 頁中引伸了德國刑法學者 CLAUS ROXIN 的見解後並提出以下觀點：“現今，劃定過失不法罪狀的根本標準是所謂的信賴原則(由於其特別性，在殺人罪事宜上具有非常重要的意義，譬如交通法，還有更多)。根據這項原則，在道路上遵守交通規則的駕駛者，應該相信其他的駕駛者也和他本人一樣地遵守規定；除非有具體理由而不這樣認為。比如學院所舉的例子，有優先行駛權的駕駛者無需在十字路口按規則減慢行駛至適當速度，他完全可以相信道路上的其他駕駛者將會尊重他的優先行駛權；如果在此狀況下發生了交通事故，並造成人員死亡的話，就不符合不法罪狀了。”
16. 以及“法院通常傾向認為，在行為上違反義務的人是不可以用信賴原則來為自己辯護的。這種說法是不確切的，因為，完全可能發生的情況是，比如：該交通事故——而我們所關心的，是導致死亡的情況——可客觀地歸罪於義務的違反。如果機動車駕駛者 A，當時的體內酒精含量超過禁止的限度，在有優先行駛權的道路一側依照交通規則行駛，雖然他當時處於不法狀況(甚至是犯罪狀況)之下，但按照上述，他應該還是可以繼續相信別的駕駛者會尊重他的優先行駛；如此，如果因為違反優先行駛權而生的交通事故中，引致違反規則者死亡的話，駕駛者 A 的行為就不會符合過失殺人的不法罪狀。”
17. 在本案中，即使我們認為上訴人身處在未能完全排除自身過錯

的情況下，我們認為上訴人是需要負上一定比例的過錯責任。

18. 上訴人仍然認為從上述學說具有足夠的參考意義，至少在訂定過錯比例以及考慮罪過的層面上，可以對上訴人作出從優的考慮。
19. 原審法院在被上訴裁判中並未實際考慮到上述司法見解和學說所提出在交通意外方面的“信任原則”和“第三者自我負責原則”，從而導致錯誤認定上訴人的為是次交通意外的唯一過錯責任人，並錯誤認定上訴人應負上 100%的過錯責任。
20. 在本案中，被害人本應遵守信號的指示，而且應該注意到，是次交通意外的馬路屬於北區的主幹道之一，任何時段交通流量都十分繁忙，行人在信號燈是紅燈情況下，仍繼續前行橫過馬路，無疑是由行人自身的行為增加造成交通意外的風險。
21. 上訴人從庭審作供和錄影片段中，仍可看到當上訴人見到被害人後，已經馬上緊急制停重型電單車，積極把重型電單車的轉向轉移被害人另一邊，即使上訴人連人帶車倒地，造成右邊鎖骨骨折(可見上訴人亦因被害人違反交通規則橫過馬路而身體受傷)，顯然上訴人盡力希望避免發生碰撞。
22. 綜合上述，考慮到本案件具體的所有情節，並參考一貫司法見解及學說的支持下，我們認為應將上訴人的過錯比例應訂為 50%，被害人的過錯比例訂為 50%更為合適的(不妨礙尊敬的上級法院訂定對上訴人而言更優的過錯比例)。
23. 考慮到上訴人認為須變更上述行文所指的過錯比例，被上訴裁判在判處上訴人實際徒刑方面，亦是明顯屬於過重。
24. 對於原審法院在被上訴裁判中所作出的事實認定及罪名上的法律適用方面，基於上訴人亦已經審判聽證中完全對事實作出承

認，上訴人並不針對有關部份提出異議。

25. 在本上訴中，上訴人主要希望指出，就本案原審法院裁決的實際執行徒刑的部份，上訴人認為，除應有之尊重外，是存在不恰當的法律適用。
26. 正如原審法院亦有提及，上訴人為初犯，並且是過失犯罪，意味著上訴人是首次犯罪以及首次涉及此類犯罪，這說明上訴人並非頑劣至不具教化可能。
27. 值得注意的是，上訴人在審判聽證中已經承認指控，在偵查階段亦一直十分合作地配合警方的偵查，可以說上訴人在深知其犯罪行為嚴重，已經感到十分後悔。
28. 在庭審過程中，上訴人已經直接承認發生交通意外是屬於其責任，只是在庭審過程中表述當時發生交通意外的經過，由於發生意外之時，上訴人所處的位置附近都有重型電單車，直接影響到其視野。
29. 上訴人在庭審最後陳述中，亦道出為此次交通意外感到非常後悔，並非如原審法院所述“在庭審期間沒有直接承認自己的責任，悔過程度不足。”
30. 被害人家屬亦在民事和解文件，撤回針對上訴人的刑事告訴，即使上訴人所犯下的罪名屬公罪而不能撤回告訴，但仍可得出上訴人已得到極害人，家屬的諒解。
31. 審法院判處上訴人科處一年六個月實際徒刑，一年六個月實際徒刑屬於短期監禁，我們認為是弊大於利，刑期本身太短不足以糾正犯罪行為人的錯誤，但刑期的長度足以讓行為人沾染或學習到更多的犯罪方式和惡習。
32. 本澳主流司法見解普遍認同“基於徒刑所帶來的負面故果，應謹

慎適用該種制裁方式，且應嚴加限制其適用的必要性及只作為最後的手段，即僅當其他較為溫和的措施及非剝奪自由的措施未足以遏止所實施的不法事實引致的社會不安時”

33. 基於此，考慮到上訴人的生活狀況、案發前後的行為及情節，原審法院在作出上述決定時，明顯應作出上述等考慮。
34. 故此，在上述理由陳述之基礎下，上訴人對原審法院判處之徒刑不予暫緩執行並不認同，並認為有關決定違反澳門《刑法典》第 48 條之規定。
35. 根據《刑法典》第 48 條的規定，經考慮行為人的人格、生活狀況、犯罪前後的行為及犯罪情節後，認定僅對事實作譴責並以監禁作威嚇可適當及足以實現處罰的目的，法院得將所科處不超逾三年的徒刑暫緩執行。
36. 我們知道，緩刑前提的討論可分為形式前提以及實質前提兩個方面。
37. 上訴人已於 2019 年 7 月 18 日，向被害人家屬賠償澳門幣 90 萬元，這筆賠償金額原審法院並沒有扣除。
38. 對於上述見解，根據尊敬的中級法院於 409/2015 號裁判中亦精辟地指出：「形式前提是指不超逾 3 年的徒刑，而不可暫緩執行其他非剝奪自由刑。實質前提是指法院必須整體考慮行為人的人格、生活狀況、犯罪前後的行為及犯罪情節、僅對事實作譴責並以監禁作威嚇是否可適當及足以實現處罰的目的，即應以特別預防及一般預防作為給予緩刑的界限，具體地說，倘可預見行為人受到刑罰的威嚇和譴責後，即會約束自己日後行為舉止，從而不再實施犯罪，以及即使徒刑被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，無削弱法律的權威

和尊嚴。」

39. 本案明顯符合被科處不超逾三年徒刑之形式前提，因此我們所須考慮的問題是緩刑的實質前提方面。
40. 正如上面提及般，在案件的審判過程中，上訴人的認罪態度十分良好，已顯示出真誠悔悟，上訴人仍獲得被害人家屬的諒解，並聲明撤回針對上訴人的刑事告訴。
41. 上訴人認為原審法院並沒有對被害人家屬所提出情況作出考慮，如單純以“考慮到嫌犯犯罪前後的表現、犯罪的情節，雖然嫌犯屬於初犯，但考慮到嫌犯在本澳不具備駕駛案中肇事車輛資格的情況下駕駛(無牌駕駛)，並引發了是次的交通事故，嫌犯在庭審期間沒有直接承認自己的責任、悔過程度不足，也考慮到意外直接導致被害人喪失寶貴的生命；因此，本院認為僅對事實作譴責並以監禁作威嚇未能適當實現處罰之目的，故須實際執行對嫌犯所判處的徒刑。”顯然，原審法院之考慮並不恰當。
42. 上訴人自從發生意外後，每晚都因自責，感到十分懊惱，一致無法入睡，可見以監禁作威嚇已經可以適當及足以實現處罰的目的。
43. 考慮到上訴人的人格及生活狀況，犯罪前後顯示出的情節，以監禁作威嚇已經可以適當及足以實現處罰的目的，上訴人理應符合上述緩刑的實質前提。
44. 原審法院在被上訴裁決明顯違反《刑法典》第 48 條的規定，應予廢止。
45. 上訴人認為，倘若尊敬的中級法院法官閣下可以給予上訴人一個緩刑的機會，可延長其附加刑禁止駕駛的時間，這明顯更有利於對於已受損的社會法益作出彌補和復原，亦更為符合刑法

的目的和精神。

46. 綜上所述，請求尊敬的中級法院法官閣下判處上訴人理由成立，並變更原審法院所訂定本案之過錯比例後，最後作出暫緩執行有關徒刑之決定。

檢察院對上訴作出了答覆，並提出有關理據。¹

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。

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. 2019 年 9 月 4 日中午約 12 時許，上訴人 A 駕駛編號為 MJ-**-**

¹其葡文結論內容如下：

1. Embora o Recorrente conduzia sem estar habilitado e fazia uma manobra de ultrapassagem insegura, o facto de a vítima ter atravessado a passadeira em violação da luz vermelha constitui uma repartição da culpa sendo o Recorrente o principal culpado;
2. Das circunstâncias do caso, nomeadamente ter confessado os factos, ter pago uma indemnização de valor mais ou menos avultado, podemos obter uma prognose favorável do comportamento futuro do Recorrente realizando a necessidade de prevenção especial;
3. Pelos menos factos, a simples ameaça da prisão constitui também uma alerta para o público em geral para manter a cautela necessária ao conduzir na via pública alcançando também as necessidades de prevenção geral.

Nesses termos e nos demais de direito, não nos opomos à procedência do recurso.
Porém Vossas Excelências farão a habitual JUSTICA!!!

的重型電單車在馬場海邊馬路的左車道，由祐漢新村第二街往拱形馬路方向行駛。

2. 當上訴人駕駛上述電單車接近馬場海邊馬路與黑沙環馬路的交匯處時，上訴人看到管制其行車方向的交通信號燈為紅燈，於是上訴人將其所駕電單車在前述交匯處前停下。
3. 2019 年 9 月 4 日中午約 12 時 25 分，管制上訴人所駕電單車行車方向的交通信號燈由紅燈轉為綠燈，於是上訴人將其所駕電單車重新起動並往拱形馬路方向行駛。
4. 同一時間，位於拱形馬路門牌 124 號對出的管制行人橫過車行道的交通信號燈由綠燈轉為紅燈（該交通信號燈相距馬場海邊馬路與黑沙環馬路的交匯處之交通信號燈約有數十米）。
5. 此時，被害人 B 從人行道踏進位於拱形馬路門牌 124 號對出的交通信號燈所管制的人行橫道，並利用有關人行橫道橫越車行道，其步行方向是由上訴人所駕電單車行車方向的右往左。
6. 約數秒後，上訴人駕駛上述電單車接近上述人行橫道，然而，上訴人沒有減慢速度，亦沒有準備在人行橫道前停車，而是保持原來車速前行，因此，當上訴人發現被害人正利用上述人行橫道橫越車行道時，其未能及時將所駕電單車停下，並且為了能閃避被害人而導致其所駕電單車失控倒地，之後上訴人連同其所駕電單車在地面上向前滑行，最終撞到被害人，導致被害人倒在地上，繼而被害人的頭部撞到地面。
7. 卷宗所扣押的現場錄影光碟其影像內容在此視為完全轉錄。
8. 之後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受搶救，然而，被害人於 2019 年 9 月 21 日下午約 3 時 29 分死亡。
9. 上訴人的上述行為，直接及必然地令被害人因嚴重顱腦損傷併

發肺炎而致死（詳見卷宗第 107 至 109 頁的屍體解剖報告及第 91 頁的醫療報告，有關內容在此視為完全轉錄）。

10. 意外發生時天晴，路面乾爽，光線充足，交通暢通。
11. 上訴人在自由、自願及有意識的情況下進行駕駛操作。
12. 上訴人駕駛電單車在接近有信號標明的人行橫道時，沒有減慢速度，亦沒有作出在人行橫道前停車的準備，亦沒有作出其他措施避免撞到行人，違反了謹慎駕駛的義務，導致其所駕電單車撞到一名正利用人行橫道橫越車行道的行人，並使他人死亡。
13. 上訴人明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然上訴人行為時不希望亦不接受交通意外或傷亡結果的發生，但上訴人在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人死亡。
14. 上訴人清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。

此外，還查明：

15. 上訴人 A 表示具有高中畢業的學歷，貴賓廳公關，每月收入為 15,000 澳門元，育有一名未成年女兒。
16. 根據上訴人的最新刑事記錄顯示，上訴人屬於初犯。

未能證明的事實：沒有。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 過錯責任

- 緩刑

1. 上訴人提出，原審法院對於本案過錯責任的比例部份作出之認定和法律適用存在瑕疵，並錯誤適用《道路交通法》第 70 條之規定，其主要理由是根據本案事實以及證據之調查所得，被害人橫過馬路時未有遵守行人的交通燈管制(紅燈)，因此認為不論是上訴人還是被害人，對意外的發生無疑都存在不同程度上的過錯。

助理檢察長在意見書中作出了下列詳盡的分析：

“分析此問題，我們不妨回顧一下歷史。

眾所周知，自上世紀 40 年代德國犯罪學家漢斯•馮•亨蒂開始研究犯罪被害人以來，犯罪被害人學已發展為犯罪學中的一個重要分支學科，犯罪學的研究也從以犯罪為中心的一元范式轉向被害人與犯罪人互動的二元範式。據此，犯罪很多時被認為是加害人與被害人之互動關係。此後，犯罪被害人學的發展引起了刑法學者的關注，人們開始研究被害人的刑法意義，認識到在評價加害人的行為時，應將被害人的過錯納入考量的範圍，並提出“被害人過錯應當成為減輕犯罪人刑事責任的理由”的觀點。這一思想現已被當今世界許多國家的刑事立法所採納。

那麼，被害人的過錯是基於什麼理由影響犯罪人的刑事責任，或者說被害人過錯影響定罪量刑的根據何在呢？這是被害人過錯是否以及在何種程度上影響犯罪人刑事責任的關鍵所在。對此問題，西方學者提出了兩種學說，即責任分擔說(建基於混合過錯理論)和譴責性降低說(建基於期待可能性理論)。

責任分擔說認為，犯罪行為部分是由於被害人過錯引起，危害結果是由加害人與被害人過錯共同造成的，被害人因自己的過錯應分擔部分責

任，從而減輕了犯罪人的刑事責任。

漢斯•馮•亨蒂指出：“在某種意義上說，被害人決定並塑造了罪犯。儘管最終的結果可能是單方面的，但是被害人與犯罪人之間具有深刻的互相作用，直至該戲劇性事件的最後一刻，而被害人可能在該事件中起了決定性的作用。”德國學者霍勒認為：“一些犯罪行為發生之前犯罪人與被害人的相互作用排除了將不法行為完全歸咎於犯罪人，在那些案件中，犯罪行為部分應歸責於被害人。”德國帝國法院刑事判決也曾判定：“被害者存在共同責任的場合，雖然不能取消行為人的責任但能夠使其明顯減輕”。

譴責性降低說認為，由於被害人過錯是引起犯罪人犯罪決意的原因之一，這就使犯罪人的應受譴責性降低，犯罪行為的社會危害性減小，因而就減輕了犯罪人的刑事責任。

西方社會互動理論的支持者從犯罪動機的角度展開研究，認為根據意志自由的趨利避害原則，犯罪人可以通過自己的選擇或者基於某些能夠決定自己行為方式的基本生理、心理和社會因素而不實施犯罪。但是，如果犯罪人周圍的環境不能為他們提供做出明智選擇的條件，相反卻形成了“誘餌”性質的氛圍，則行為人就可能實施犯罪。而被害人作為外在因素之一，通過與犯罪人的互動過程恰恰時常扮演了“誘餌”的角色。被害人自身的某些原因促使了被害的發生，從而對自身的被害負有一定的倫理或法律責任，並應受到一定的譴責。正因為被害人的過錯行為也應受到一定的譴責，從而使犯罪的譴責性降低。

然而，與責任分擔說不同的是，譴責性降低說還認為並非所有的被害人過錯都會降低加害人的應受譴責性。這主要指：(1)共同過失的場合，被害人過錯不具有刑法意義。(2)被害人雖有過錯，但當這種過錯對危害結果的發生沒有可譴責性時，也不能降低加害人的譴責性。其理由是雖然某些案件中被害人的行為與犯罪的發生具有明顯的因果聯繫，但應該將因果

關係與責難區分開來，當被害人的行為沒有可譴責性時，就不能將犯罪行為的責難分配給被害人。(3)在財產犯罪中，被害人沒有採取相應的保護措施，或因疏忽大意招致自己財產的損失也不會影響犯罪人的應受譴責性大小。

應該說，責任分擔說和譴責性降低說從不同的角度揭示了被害人過錯的刑法意義，各有其合理性，但兩種學說也都存在不同程度的缺陷。

責任分擔說之不足主要表現在：(1)按照責任分擔說的立場，在每一犯罪中都存在責任的分配，要麼完全分配給犯罪人，要麼在犯罪人與被害人之間按照一定的比例進行分配。但責任分擔說中的“責任”概念並不清晰，並混淆了刑事責任與民事責任的根本區別。我們知道，民事侵權責任意在恢復當事人之間利益的平衡，可以按過錯在當事人雙方之間進行比例分擔。但刑事責任是犯罪人對公權力承擔的責任，它具有專屬性，即該責任專屬於犯罪人，不能在犯罪人與被害人之間進行分擔。(2)責任分擔說未對被害人過錯的範圍進行限制，認為只要被害人有過錯就應分擔責任，其籠統地認為被害人有過錯就應分擔責任顯然不合理的，且易成為犯罪人推託責任的藉口。

譴責性降低說的不足主要表現為：(1)譴責性降低說的理論根據可以溯源於期待可能性理論。根據譴責性降低說理論，在一般情況下人的意志是自由的，但在被害人有過錯的情況下，影響甚至限制了行為人的意志自由，其為合法行為的期待可能性就降低，從而使加害人的主觀惡性減小，人身危險性降低，所以應當減輕甚至免除其刑事責任。但是，刑事責任與行為本身及行為引起的結果有關，與引起行為的外界因素沒有直接關係。在被害人過錯與加害行為之間具有因果關係時，其作用也僅在於能夠反映、揭示或征表行為人的譴責性大小。而當被害人過錯與加害人的行為之間沒有因果關係時，被害人過錯完全不能揭示加害人的主觀惡性和人身危

險性大小。因此，譴責性降低說沒有澄清被害人過錯影響加害人刑事責任的原因。(2)當被害人過錯與加害行為沒有因果關係時，譴責性降低說難以自圓其說。具體而言，被害人過錯影響加害人譴責性的條件是，被害人過錯與加害人的犯罪決意和再犯可能性存在因果關係，只有在被害人過錯是刺激或促使加害人犯罪決意的形成這種情況下因果關係才存在。然而，現實中有許多被害人過錯並非是引起加害人犯罪決意的外部原因，與加害人的主觀惡性和人身危險性無關，按照譴責性降低說的觀點就不能減輕犯罪人的刑事責任，但事實上在定罪量刑時又不得不考慮。(3)譴責性降低說雖對過錯的範圍進行了限制，但這種限制並不周延。譴責性降低說將三種過錯排除在外，一是共同過失場合的過錯；二是對危害結果發生沒有可譴責性的過錯；三是財產犯罪中的一些僅有犯罪學意義的過錯。首先，這種排除方式是不周延的，未能窮盡所有的類型。其次，譴責性降低說將共同過失場合的過錯排除在外也是片面之舉，諸如交通肇事類的共同過失案件，不考慮被害人過錯而確定肇事者的刑事責任，勢必違背刑法的謙抑主義和責任主義，難以實現罪刑相適應原則。

責任分擔說和譴責性降低說雖然都有缺陷，但這兩種理論的確可以給我們一些啟示，即在刑法學中移植犯罪人—被害人的二元互動模式後，危害後果不應被簡單地認為是犯罪行為單方引起的。刑事責任雖然不能分擔，但客觀危害後果完全可以在被害人與加害人之間按過錯程度進行分擔，行為人的主觀惡性和人身危險性由此才會得以真實的解讀。

然而必須看到，現實中並非所有的被害人過錯都有刑法意義，因而把具有刑法意義的被害人過錯從其他過錯中區分出來就成為首先應該解決的問題。

對於被害人的過錯是否應進入刑法評價的範圍，我們主張可以分兩步來考察：第一步是因果關係判斷，即判斷被害人過錯是否與侵害行為或客

觀危害結果具有因果關係。與侵害行為和危害結果沒有因果關係的過錯應予以排除;第二步是價值判斷,即評價被害人過錯的性質是否屬於純倫理道德的過錯或純犯罪學意義上的過錯,若判斷結果為肯定則應予以排除。”

本案中,根據已證事實:

3. “2019 年 9 月 4 日中午約 12 時 25 分,管制上訴人所駕電單車行車方向的交通信號燈由紅燈轉為綠燈,於是上訴人將其所駕電單車重新起動並往拱形馬路方向行駛。
4. 同一時間,位於拱形馬路門牌 124 號對出的管制行人橫過車行道的交通信號燈由綠燈轉為紅燈(該交通信號燈相距馬場海邊馬路與黑沙環馬路的交匯處之交通信號燈約有數十米)。
5. 此時,被害人 B 從人行道踏進位於拱形馬路門牌 124 號對出的交通信號燈所管制的人行橫道,並利用有關人行橫道橫越車行道,其步行方向是由上訴人所駕電單車行車方向的右往左。
6. 約數秒後,上訴人駕駛上述電單車接近上述人行橫道,然而,上訴人沒有減慢速度,亦沒有準備在人行橫道前停車,而是保持原來車速前行,因此,當上訴人發現被害人正利用上述人行橫道橫越車行道時,其未能及時將所駕電單車停下,並且為了能閃避被害人而導致其所駕電單車失控倒地,之後上訴人連同其所駕電單車在地面上向前滑行,最終撞到被害人,導致被害人倒在地上,繼而被害人的頭部撞到地面。
7. 卷宗所扣押的現場錄影光碟其影像內容在此視為完全轉錄。
8. 之後,被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受搶救,然而,被害人於 2019 年 9 月 21 日下午約 3 時 29 分死亡。”

原審判決在認定過錯責任的比例時指出：

“針對過錯責任的比例問題，本院認為，嫌犯所引致的碰撞與被害人的傷勢存在直接的因果關係，並按照案中的具體情節，結合現場環境，雖然被害人橫過馬路時未有遵守行人的交通燈管制（紅燈），但被害人當時以步行的方式在人行橫道橫過馬路，在差不多完成第二條行車道時才被嫌犯撞及，現場有足夠的空間及條件讓嫌犯留意清楚路面情況，因此，被害人的違規行為並非造成是次交通意外的成因。

然而，從嫌犯的駕駛行為所見，嫌犯在接近人行橫道前，以穿插的方式行車且未有留意清楚路面的情況，因而未能及時停車，並撞及被害人引致是次交通意外；因此，本院裁定嫌犯為是次交通意外的唯一過錯責任人，並應負上 100% 的過錯責任。”（詳見卷宗第 1201 頁及其背頁）

根據現場錄影光碟影像內容顯示，上訴人在交通信號燈轉為綠燈開始駛往拱形馬路時是身處在一電單車群內，並非最前排的車輛，行走期間，上訴人是在其他電單車車輛中間駛出，接近人行橫道。

然而，本院同意檢察院司法官在答覆中的見解，雖然上訴人以穿插方式行車，且未有留意接近人行橫道的路面情況，確實是造成是次交通意外的主要責任。但是，被害人(行人)沒有遵守交通燈管制橫過馬路，其行為肯定為駕駛者造成一個未能預見的狀況，亦應負上部分過錯責任。

經分析電單車駕駛者(上訴人)以及行人(被害人)的行為，特別是電單車的穿插行車方式，本院認為，上訴人過錯責任應該為 70%。

因此，原審判決裁定上訴人為交通意外的唯一責任人，並應負上

100%過錯責任的裁決應予以修改。

故此，上訴人提出的上述上訴理由成立。

2. 上訴人亦提出原審法院沒有對上訴人處以緩刑是違反了《刑法典》第 48 條之規定。

根據《刑法典》第 48 條之規定，經考慮行為人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節後，認定僅對事實作譴責並以監禁作威嚇可適當及足以實現處罰之目的，法院得將所科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。

換言之，法院若能認定不需通過刑罰的實質執行，已能使行為人吸收教訓，不再犯罪，重新納入社會，則可將對行為人所科處的徒刑暫緩執行。因此，是否將科處之徒刑暫緩執行，必須考慮緩刑是否能適當及充分地實現處罰之目的。

上訴人在自由、自願及有意識的情況下進行駕駛操作。上訴人駕駛電單車在接近有信號標明的人行橫道時，沒有減慢速度，亦沒有作出在人行橫道前停車的準備，亦沒有作出其他措施避免撞到行人，違反了謹慎駕駛的義務，導致其所駕電單車撞到一名正利用人行橫道橫越車行道的行人，並使他人死亡。上訴人明知不謹慎駕駛有可能發生交通意外及造成人命傷亡，雖然上訴人行為時不希望亦不接受交通意外或傷亡結果的發生，但上訴人在行為時應當注意並能注意而不注意，最終導致交通意外的發生及使人死亡。

另一方面，需考慮對犯罪一般預防的要求。

上訴人所觸犯的是過失罪行，最終造成他人喪失生命的不可逆轉的嚴重後果，所以，對於一般預防的要求也相應較高。

眾所周知，交通問題已成為澳門社會的一個大難題，而當中所涉及的駕駛違規行為及所產生的意外，更讓公眾關注。

同時，每年因交通事故所造成的人命傷亡，更是每年遞增，所以，作為對社會大眾起著一個引導作用的司法裁判，更應該從關切社會當下的現況及大眾所關注的問題這些方向考慮而作出決定。

考慮到澳門社會的現實情況，同時也考慮立法者以刑罰處罰危險駕駛道路上之車輛罪行為所要保護的法益及由此而產生的預防和打擊同類罪行以及震懾其他駕駛者的要求，需要重建人們對被違反的法律規定及正常的法律秩序的信任和尊重。

然而，經綜合考慮本案的具體情況，尤其嫌犯為初犯，而其犯罪行為是過失行為，而在庭審期間被害人家屬與保險公司達成了賠償和解協議，被害人家屬亦表達了放棄針對本案嫌犯提起的刑事申訴的意願，因此，本院認為僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇並已適當亦不充分實現刑罰的目的。

因此，在綜合考慮整個案卷內所顯示的情節，可對上訴人的徒刑暫緩兩年執行。

根據《刑法典》第 49 條第 1 款 c)項規定，規定上訴人於 60 日內履行捐款澳門幣 50,000 圓予澳門明愛的義務，以彌補其犯罪之惡害。

故此，上訴人所提出的上述上訴理由成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由成立。

合議庭改判上訴人應承擔交通意外 70% 的過錯責任。

合議庭裁定上訴人因觸犯一項《刑法典》第 134 條第 1 款結合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失殺人罪」，而判處一年六個月徒刑，改判在上訴人履行於 60 日期間內捐款澳門幣 50,000 圓予澳門明愛的義務後，徒刑得緩期兩年執行。

維持原審其餘裁決。

本上訴不科處訴訟費用。

著令通知。

2022 年 7 月 28 日

譚曉華 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

蔡武彬 (第二助審法官)