

編號：第 89/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

A 保險有限公司

日期：2024 年 3 月 21 日

主要法律問題：

- 發還重審之範圍
- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯比例

摘要

1. 《刑事訴訟法典》第 393 條確立了上訴可分割性原則。對裁判不能提起平常上訴或不能按《民事訴訟法典》第 571 條及第 572 條之規定提出異議時，裁判即視為確定(《民事訴訟法典》第 582 條)。

只要被告不對有罪裁判提起上訴(或不可提起上訴)，那麼有罪裁判對其而言便取得了既決案的效力。

然而，由於在首次審判後，嫌犯及檢察院均沒有對初級法院 2022 年 3 月 7 日的裁判刑事部分提出上訴，而該部分裁判已轉為確定。

考慮到本案的刑事部份已轉為確定，但原審法院在重審中仍對刑事部分重新定罪及量刑，該部分裁決便超出本院發還重審的上訴決定的範圍。為此，原審判決違反《刑事訴訟法典》第 4 條准用《民事訴訟法典》第 574 條及第 576 條的規定，違反了確定裁判的效力，存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款的瑕疵。

2. 根據本案卷宗資料顯示，原審法院在審判聽證中已對案件此次重審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. 具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了交通意外雙方，即嫌犯及被害人在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中證人的證言，審查了案中的文件，尤其是醫學報告、監控系統之錄影資料等。原審法院客觀分析種種證據，並根據自由心證原則對嫌犯實施了有關罪行的事實做出判斷。

4. 本案中，由於受害人所騎的電單車一直在自己原有的左車道上行駛，沒有超車，沒有違反《道路交通法》第 38 條、第 42 條有關“超車”的相關規定，因此，上訴人在上訴狀中所主張“超車”的事實理由不能成立。

嫌犯所駕駛巴士 MS-**-**，在水坑尾街駛至美麗街街口時，突然將巴士切入受害人所騎電單車行駛的左車道，巴士沒有與在同一車行道上同向行駛的電單車保持足夠的側面距離，導致是次交通意外發生，是次交通意外的唯一過錯方。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 89/2024 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

A 保險有限公司

日期：2024 年 3 月 21 日

一、案情敘述

於 2023 年 11 月 23 日，嫌犯 B 在初級法院刑事法庭第 CR4-20-0269-PCC 號重審卷宗內被裁定以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款(結合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款)所規定及處罰的『過失嚴重傷害身體完整性罪』，被判處一年六個月徒刑，並根據《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行上述刑罰，為期兩年；根據《道路交通安全法》第 94 條第(一)項的規定，嫌犯被判處禁止駕駛，為期九個月。

同一判決內，初級法院合議庭判令 A 保險有限公司支付民事賠償請求人 C 賠償金合共澳門幣八十三萬七千七百二十四元八角(MOP837,724.80 元)，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息。

檢察院不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 本上訴標的為澳門初級法院合議庭法官閣下於 2023 年 11 月 23 日在第 CR4-20-0269-PCC 號重審卷宗中作出之裁判(以下簡稱「被上訴裁判」)，本檢察院不認同被上訴裁判中所作出刑事部

分的裁決，認為違反了確定裁判的效力。

2. 在充份尊重被上訴裁判的前提下，本檢察院不同意被上訴法庭於重審裁判中對嫌犯重新定罪並量刑。
3. 根據卷宗資料顯示，民事請求人 C 針對初級法院於 2022 年 3 月 7 日作出的合議庭裁判的民事部份提出上訴(參見第 981 至 1013 頁)，而本案的民事被請求人 A 保險有限公司亦針對該合議庭裁判的民事部份提出附隨上訴(參見第 1057 至 1135 頁)。案中，本檢察院及嫌犯 B 沒有就該合議庭裁判的刑事部份提出上訴，為此，本案合議庭裁判的刑事部份已於 2022 年 3 月 28 日轉為確定(參見第 1014 頁)。隨後，中級法院針對民事請求人 C 及民事被請求人 A 保險有限公司提出的上訴進行審理，並裁定主上訴人的上訴理由成立，決定將卷宗發回初級法院重新審判，以作出符合有關決定的改判(參見第 1165 至 1191 頁)。
4. 2023 年 7 月 28 日，被上訴法庭作出批示指出本案重審的標的只涉及意外中嫌犯方與被害人方的過錯比例，以及依職權定出精神損害賠償金額。為著確定過錯比例，審理的事實事宜為控訴書的全部事實內容，以及民事賠償請求狀和答辯狀中有關過錯比例方面的事實部分，故要求各方就證人名單作出說明及倘有的修正(參見第 1223 頁)。在作出適當通知後，沒有任何一方就該批示標的提出異議，為此，有關決定已轉為確定。
5. 被上訴法庭於 2023 年 11 月 23 日作出重審判決書，該判決書指出“本院根據中級法院第 582/2022 號判決書所指有關本案的交通意外肇事雙方的責任問題，以及肇事責任的過錯分擔比例方面進行重審。”，然而，被上訴法庭除了針對本案的民事部份作出裁決外，亦對刑事部份重新定罪及量刑。

6. 綜上所述，在充分尊重的前提下，考慮到本案的刑事部份已轉為確定，且本案重審的標的超出中級法院發還重審的上訴決定的範圍。為此，本院認為被上訴裁判違反《刑事訴訟法典》第4條准用《民事訴訟法典》第574條及第576條的規定，違反了確定裁判的效力，存有《刑事訴訟法典》第400條第1款的瑕疵。

因此，本檢察院懇請尊敬的中級法院法官閣下裁定上訴理由成立，廢止被上訴裁判中刑事部份的裁決。

請尊敬的中級法院法官閣下作出一如既往的公正裁判！

民事賠償被請求人 A 保險有限公司不服，向本院提起上訴，並提出有關的上訴理由。¹

¹ 其葡文結論內容如下：

1. Constitui objecto do presente recurso o Ac. do TJB, de 23/11/2023, que considerou o arguido exclusivamente culpado pelo acidente e que condenou a Recorrente a pagar a indemnização no valor MOP\$837.724,80 ao Demandante, acrescidos de juros legais a contar da data do mesmo;
2. Tal Acórdão foi proferido na sequência de novo julgamento, realizado por determinação de Ac. do TSI, de 18/5/2023, que ordenou o reenvio do processo para novo julgamento, a realizar por novo Colectivo, por considerar que o (anterior) Ac. condenatório do TJB enfermava de contradição insanável entre factos, no que respeita à posição ocupada pelos veículos na via pública e a saber se, no caso, estava ou não a ser realizada manobra de ultrapassagem e por parte quem em concreto, subsistindo dúvida razoável sobre se existiu manobra de ultrapassagem e quem é que procedia à mesma;
3. O anterior Ac. do TJB considerou que o Demandante se encontrava a ultrapassar o autocarro pelo lado esquerdo deste, infringindo regra estradal, considerando equilibrado distribuir a culpa em 50% para cada um dos intervenientes;
4. O Ac. recorrido, por considerar que não houve ultrapassagem por parte do Demandante, mas que foi o autocarro que mudou para a via de trânsito esquerda, atingindo o motociclo que caiu ao chão, considerou que a culpa pelo acidente é imputável única e exclusivamente ao arguido;
5. O Ac. recorrido padece de erro de julgamento no que respeita à matéria de facto, conduzindo a uma decisão de direito não condizente com o que efectivamente ficou provado em audiência de julgamento;
6. A convicção do Tribunal recorrido teve por base, tal com resulta do Ac. condenatório, as declarações do arguido, os depoimentos da vítima e das testemunhas, as gravações-vídeo

-
- apreendidas, as provas documentais e outros elementos de prova;
7. As declarações do arguido admitindo os factos que lhe são imputados não têm força probatória plena, devendo, antes, ser apreciadas de acordo com o critério da apreciação livre e motivada, devendo a sua credibilidade ser corroborada por outros meios de prova, pelas regras da experiência comum e da lógica;
 8. In casu, as declarações do arguido não são corroboradas, concretamente, pelas imagens--vídeo existentes nos autos, as quais claramente não suportam a decisão proferida pelo Tribunal recorrido;
 9. As fotografias (inferiores de fls. 71 e 328 dos autos) demonstram claramente que o Demandante pretendia ultrapassar o autocarro, manobra que tentava iniciar ainda na intersecção formada pela Avenida da Praia Grande e a Rua do Campo, mas que iniciou e procurava concluir na Rua do Campo até ao local do acidente (cfr. fotografias do doc. 1, fls. 1,2 e 9, da câmara R332-00000500, no intervalo 00:01:01 a 00:01:13, da câmara M2002, aos 00:24:19 e da câmara M2184, aos 00:24:13);
 10. Quando todo o corpo do autocarro já se encontrava na Rua do Campo é que o Demandante iniciou a ultrapassagem do autocarro, pelo lado esquerdo deste (cfr. fotografias, doc. 1, fls. 3, superior, e 10, da câmara R332-00000500, no intervalo 00:01:14 a 00:01:16, da câmara M2088, aos 00:24:26 e da câmara M2086, aos 00:24:20);
 11. Quando o arguido entrou com na Rua do Campo, não havia qualquer veículo a circular na via de trânsito do lado esquerda, excepto, mais à frente, um velocípede, tal como não havia nenhum veículo a circular no lado esquerdo do autocarro (fotografia, doc. 1, fls. 10, superior);
 12. Contrariamente ao dado como provado, quando o arguido entrou na Rua do Campo, o motociclo do Demandante não estava circular no lado esquerdo do autocarro, estando antes a iniciar a ultrapassagem do mesmo, pelo lado esquerdo deste;
 13. Porque o motociclo estava a ultrapassar o autocarro e, por conseguinte, circular a maior velocidade, é que, pouco depois, o Demandante circulava ao lado do autocarro;
 14. A ultrapassagem é manobra que pressupõe necessariamente que na faixa de rodagem haja um veículo ultrapassante ou dobrante e um veículo ultrapassado ou dobrado e ainda que o veículo ultrapassante mude a sua posição na linha longitudinal por si seguida com vista a transposição do veículo a ultrapassar;
 15. O Demandante não conseguiu concretizar logo no início da referida artéria a ultrapassagem, em virtude de, à sua frente, na mesma linha longitudinal, seguir um velocípede, que o obrigou a reduzir a velocidade, mas, logo que ultrapassou o velocípede, procurou ultrapassar o autocarro, indo embater contra este, no momento em que entrava no espaço destinada à recolha e largada de passageiros (fotografias doc. 1, fls. 5, 6 e 7, da câmara R332-00000500, aos 00:01:20 a 00:01:23);
 16. Para saber se o motociclo estava a pretender ou não ultrapassar o autocarro, não é suficiente olhar-se apenas à posição dos veículos, no momento do acidente, sendo necessário ter em conta a dinâmica do acidente, o que pressupõe que se atenda à condução do arguido nos momentos anteriores ao acidente;
 17. Pelo que se considera que o douto Tribunal recorrido errou no julgamento destes pontos da matéria, os quais deveriam ser dados como provados:
 - (...). Desde logo, efectuava o referido trajecto, tentando ultrapassar o autocarro conduzido pelo 2.º demandado;
 - Sendo que o demandante, com tal condução, procurava ultrapassar o autocarro conduzido pelo 2.º demandando, pelo lado esquerdo deste;
 - Tendo tentado ultrapassá-lo mesmo na zona de intersecção formada pelas supra referidas

artérias;

- E no momento do acidente estava a ultrapassá-lo na zona demarcada para a paragem de autocarro supra referida.

18. Tal como deveria ser dado como não provado o seguinte trecho do facto do 1.º artigo da Acusação: Naquele momento, havia o motociclo MG-**.**, conduzido pela vítima C que seguia na mesma direcção, no lado esquerdo do autocarro.
19. O Tribunal recorrido erra também ao dar como provado que o acidente ocorreu em virtude o “autocarro ter cortado a via de trânsito do lado esquerdo, colidindo, nesse momento, com o motociclo da vítima, fazendo com que a vítima caísse ao chão e sofresse ferimentos” (artigo 3.º da Acusação);
20. Essa decisão não é corroborada pelas fotografias dos autos, sendo que as fotografias não podem deixar de ser aqui o elemento probatório decisivo;
21. Apesar de ser verdade que o autocarro entrou na Rua do Campo sobre a linha descontínua que separa as duas vias de trânsito no mesmo sentido (cfr. fotografias doc. 1, fls. 10), já não é verdade que o acidente tenha sido causado pelo facto de o arguido ter “cortado a via de trânsito do lado esquerdo” onde circularia o Demandante;
22. Contrariamente ao que nessa decisão se pressupõe, já antes da ocorrência do acidente que o autocarro circulava inteiramente na via de trânsito do lado esquerdo (fotografias de fls. 68 dos autos, principalmente a inferior), razão por que não poderia “cortar” ao Demandante aquilo que não poderia ser “cortado”;
23. o que se verificou foi que o motociclista circulava fora da faixa de rodagem, na berma da via em contravenção à regra do artigo 18.º/1 da LTR, e avançar sobre uma zona sinalizada com linhas amarelas em ziguezague reservada a paragem de autocarros para embarque e desembarque de passageiros (fotografia inferior de fls. 68 dos autos);
24. O Demandante, para além de dever saber que não podia ultrapassar o autocarro pelo lado esquerdo, deveria também saber que não podia circular no local em que estava circular, fora da faixa de rodagem e em zona reservada à paragem de autocarros para embarque e desembarque de passageiros;
25. Pelo que se tem de concluir no sentido de decisão que dê por não provada tal matéria;
26. Finalmente, erra ainda o Tribunal recorrido quando dá como provado que foi o autocarro que embateu no motociclo e não o inverso;
27. Através das fotografias de fls. 330 dos autos, é possível verificar que é o Demandante quem encosta o seu antebraço direito no lado direito do autocarro, perdendo o controlo do motociclo e caindo ao chão (cfr. fotografias doc. 1, fls. 7, da câmara R332-0000500, aos 00:01:23).), tal como resulta, aliás, da própria descrição que o Tribunal faz do vídeo (cfr. pág. 9);
28. Razão por que se deverá dar como provado, tal como foi alegado nos artigos 24.º e 25.º da Contestação, que “no momento em que o autocarro entrava no referido espaço de paragem, o demandante embateu lateralmente no referido autocarro” ;
29. A factualidade efectivamente provada em audiência não suporta a decisão de direito proferida pelo Tribunal recorrido, exonerando o Demandante de qualquer responsabilidade pelo acidente e imputando a toda a culpa ao arguido;
30. O acidente ocorreu porque o Demandante conduzia de forma totalmente atribiliária, conduzindo, em ziguezague, por entre os veículos, tal como sucede ainda na Avenida da Paria Grande, depois, avançando, procurando ultrapassar o autocarro dos autos, pela lado esquerdo deste, ainda dentro de uma intersecção, iniciando a ultrapassagem já no início da Rua do Campo, utilizando a berma da via, entrando numa zona reservada à paragem de autocarros de transporte público de passageiros, para embarque e desembarque de

民事賠償請求人 C 對 A 保險有限公司的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

I. 上訴之標的

A 保險有限公司 (COMPANHIA DE SEGUROS A S.A.R.L.) 為題述

-
- passageiros;
31. Resultando incompreensível a decisão recorrida que dá corno culpado o arguido por não ter guardado a distância lateral suficiente relativamente ao veículo do Demandante;
 32. Sendo o Demandante o condutor do veículo ultrapassante (cfr. artigo 40.º da Lei do Trânsito Rodoviário - LTR), cabia apenas a ele certificar-se de que podia realizar sem perigo a referida manobra de ultrapassagem, tal como impõe a norma do artigo 40.º/1 do diploma referido;
 33. Concretamente, impunha-se que o Demandante efectuasse a referida manobra de ultrapassagem pela direita e não pela esquerda do autocarro, como estava a fazer, violando claramente a norma do artigo 38.º/1 do referido diploma;
 34. Provando-se que já anteriormente, na intersecção da Rua do Campo com a Avenida da Praia Grande, o Demandante tentava ultrapassar o autocarro pela esquerda deste, violando também a norma do artigo 42/1-3, que proíbe a referida manobra nas intersecções;
 35. E, principalmente, impunha-se ao Demandante que não ultrapassasse o autocarro pela esquerda deste, como sucedeu no acidente dos autos, num local assinalado, com marcas no pavimento, para a paragem de autocarros de transporte público de passageiros para a entrada e saída destes e, num momento em que, como se provou também, o autocarro se encontrava na via de trânsito do lado esquerdo, com o sinal de pisca do lado esquerdo accionado e aproximando-se paulatinamente do local em que deveria parar;
 36. Sendo que o Demandante não poderia deixar de saber que o autocarro iria parar na referida paragem e que não teria espaço para o efeito, para além de que poderia pôr em risco a sua integridade, assim como dos passageiros que aguardavam pela chegada do autocarro;
 37. O acidente dos autos nunca teria ocorrido caso o Demandante tivesse cumprido os preceitos legais a estava vinculado na circulação rodoviária que efectuava;
 38. Pelo que se tem de concluir que o único culpado pelo acidente não pode deixar de ser o Demandante, devendo ser ele e apenas ele a assumir a totalidade da responsabilidade pelas consequências do mesmo;
 39. E mesmo que se considerasse o 2.º Demandando, em alguma medida, culpado pelo referido acidente, o que se afirma sem conceder, nunca, perante os factos que efectivamente se provaram, tal culpa poderia deixar de ser considerada diminuta relativamente à do Demandante, em face da situação de maior perigo criada por este, as múltiplas infracções à lei estradal por si cometidas.

Termos em que, e nos mais que V. Exas. doutamente se dignarem suprir, deve o presente recurso ser considerado procedente, por procedentes as alegações e conclusões supra expostas, com as demais consequências legais, nomeadamente, alterando a matéria de facto supra referida, e, consequentemente, revogada a Sentença na parte respectiva, assim como na parte relativa à culpa imputada ao 2.º Demandado.

Procedendo como se requer, farão Vossas Excelências inteira e sã Justiça!

卷宗之第一民事被請求人(以下簡稱“上訴人”)，其身份資料詳載於卷宗內；上訴人因不服初級法院合議庭於 2023 年 11 月 23 日在第 CR4-20-0269-PCC 號重審卷宗中作出之裁判(以下簡稱“被上訴裁判”)，有關判定嫌犯(第二民事被請求人)B 對是次交通意外的發生負有完全唯一過錯責任，判令上訴人支付民事請求人(以下簡稱“被上訴人”)賠償金澳門幣 837,724.80 元，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息而提出上訴。

II. 上訴理由

1. 上訴人主張嫌犯(第二民事被請求人)在庭審聽證中承認被指控的事實之聲明，不具完全的證明力，主張卷宗之視聽影像不支持相關聲明，認為是次交通意外發生是因被上訴人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任，故認為被上訴裁判沾有「獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判」之瑕疵(參見上訴狀結論「O Ac. recorrido padece de erro de julgamento no que respeita à matéria de facto, conduzindo a uma decisão de direito não condizente com o que efectivamente ficou provado em audiência de julgamento;」)。
2. 為主張及支持其上訴理由和依據，上訴人在上訴狀結論(第 7 至 39 點)陳述如下：「... 7. a - As declarações do arguido admitindo os factos que lhe são imputados não têm força probatória plena, devendo, antes, ser apreciadas de acordo com o critério da apreciação livre e motivada, devendo a sua credibilidade ser corroborada por outros meios de prova, pelas regras da experiência comum e da lógica;
8.^a - In casu, as declarações do arguido não são corroboradas, concretamente, pelas imagens-vídeo existentes nos autos, as quais

claramente não suportam a decisão proferida pelo Tribunal recorrido;

9.^a - As fotografias (inferiores de fls. 71 e 328 dos autos) demonstram claramente que o Demandante pretendia ultrapassar o autocarro, manobra que tentava iniciar ainda na intersecção formada pela Avenida da Praia Grande e a Rua do Campo, mas que iniciou e procurava concluir na Rua do Campo até ao local do acidente (cfr. fotografias do doc. 1, fls. 1,2 e 9, da câmara R332-00000500, no intervalo 00:01:01 a 00:01:13, da câmara M2002, aos 00:24:19 e da câmara M2184, aos 00:24:13);

10.^a - Quando todo o corpo do autocarro já se encontrava na Rua do Campo é que o Demandante iniciou a ultrapassagem do autocarro, pelo lado esquerdo deste (cfr. fotografias, doc. 1, fls. 3, superior, e 10, da câmara R332-00000500, no intervalo 00:01:14 a 00:01:16, da câmara M2088, aos 00:24:26 e da câmara M2086, aos 00:24:20);

11.^a - Quando o arguido entrou com na Rua do Campo, não havia qualquer veículo a circular na via de trânsito do lado esquerda, excepto, mais à frente, um velocípede, tal como não havia nenhum veículo a circular no lado esquerdo do autocarro (fotografia, doc. 1, fls. 10, superior);

12.^a - Contrariamente ao dado como provado, quando o arguido entrou na Rua do Campo, o motociclo do Demandante não estava circular no lado esquerdo do autocarro, estando antes a iniciar a ultrapassagem do mesmo, pelo lado esquerdo deste;

13.^a - Porque o motociclo estava a ultrapassar o autocarro e, por conseguinte, circular a maior velocidade, é que, pouco depois, o

Demandante circulava ao lado do autocarro;

14.^a - A ultrapassagem é manobra que pressupõe necessariamente que na faixa de rodagem haja um veículo ultrapassante ou dobrante e um veículo ultrapassado ou dobrado e ainda que o veículo ultrapassante mude a sua posição na linha longitudinal por si seguida com vista a transposição do veículo a ultrapassar;

15.^a - O Demandante não conseguiu concretizar logo no início da referida artéria a ultrapassagem, em virtude de, à sua frente, na mesma linha longitudinal, seguir um velocípede, que o obrigou a reduzir a velocidade, mas, logo que ultrapassou o velocípede, procurou ultrapassar o autocarro, indo embater contra este, no momento em que entrava no espaço destinada à recolha e largada de passageiros (fotografias doe. 1, fls. 5, 6 e 7, da câmara R332-00000500, aos 00:01:20 a 00:01:23);

16.^a - Para saber se o motociclo estava a pretender ou não ultrapassar o autocarro, não é suficiente olhar-se apenas à posição dos veículos, no momento do acidente, sendo necessário ter em conta a dinâmica do acidente, o que pressupõe que se atenda à condução do arguido nos momentos anteriores ao acidente;

17.^a - Pelo que se considera que o douto Tribunal recorrido errou no julgamento destes pontos da matéria, os quais deveriam ser dados como provados:

- (...). Desde logo, efectuava o referido trajecto, tentando ultrapassar o autocarro conduzido pelo 2.º demandado;

- Sendo que o demandante, com tal condução, procurava ultrapassar o

autocarro conduzido pelo 2.º demandando, pelo lado esquerdo deste;

- Tendo tentado ultrapassá-lo mesmo na zona de intersecção formada pelas supra referidas artérias;
- E no momento do acidente estava a ultrapassá-lo na zona demarcada para a paragem de autocarro supra referida.

18.ª - Tal como deveria ser dado como não provado o seguinte trecho do facto do 1.º artigo da Acusação: Naquele momento, havia o motociclo MG-**-**, conduzido pela vítima C que seguia na mesma direcção, no lado esquerdo do autocarro.

19.ª - O Tribunal recorrido erra também ao dar como provado que o acidente ocorreu em virtude o “autocarro ter cortado a via de trânsito do lado esquerdo, colidindo, nesse momento, com o motociclo da vítima, fazendo com que a vítima caísse ao chão e sofresse ferimentos” (artigo 3.º da Acusação);

20.ª - Essa decisão não é corroborada pelas fotografias dos autos, sendo que as fotografias não podem deixar de ser aqui o elemento probatório decisivo;

21.ª - Apesar de ser verdade que o autocarro entrou na Rua do Campo sobre a linha descontínua que separa as duas vias de trânsito no mesmo sentido (cfr. fotografias doc. 1, fls. 10), já não é verdade que o acidente tenha sido causado pelo facto de o arguido ter “cortado a via de trânsito do lado esquerdo” onde circularia o Demandante;

22.ª - Contrariamente ao que nessa decisão se pressupõe, já antes da ocorrência do acidente que o autocarro circulava inteiramente na via de trânsito do lado esquerdo (fotografias de fls. 68 dos autos,

principalmente a inferior), razão por que não poderia “cortar” ao Demandante aquilo que não poderia ser “cortado”;

23.^a a - o que se verificou foi que o motociclista circulava fora da faixa de rodagem, na berma da via em contravenção à regra do artigo 18.º/1 da LTR, e avançar sobre uma zona sinalizada com linhas amarelas em ziguezague reservada a paragem de autocarros para embarque e desembarque de passageiros (fotografia inferior de fls. 68 dos autos);

24.^a - O Demandante, para além de dever saber que não podia ultrapassar o autocarro pelo lado esquerdo, deveria também saber que não podia circular no local em que estava circular, fora da faixa de rodagem e em zona reservada à paragem de autocarros para embarque e desembarque de passageiros;

25.^a - Pelo que se tem de concluir no sentido de decisão que dê por não provada tal matéria;

26.^a - Finalmente, erra ainda o Tribunal recorrido quando dá como provado que foi o autocarro que embateu no motociclo e não o inverso;

27.^a - Através das fotografias de fls. 330 dos autos, é possível verificar que é o Demandante quem encosta o seu antebraço direito no lado direito do autocarro, perdendo o controlo do motociclo e caindo ao chão (cfr. fotografias doc. 1, fls. 7, da câmara R332-00000500, aos 00:01:23.), tal como resulta, aliás, da própria descrição que o Tribunal faz do vídeo (cfr. pág. 9);

28.^a - Razão por que se deverá dar como provado, tal como foi

alegado nos artigos 24.º e 25.º da Contestação, que “no momento em que o autocarro entrava no referido espaço de paragem, o demandante embateu lateralmente no referido autocarro”;

29.^a - A factualidade efectivamente provada em audiência não suporta a decisão de direito proferida pelo Tribunal recorrido, exonerando o Demandante de qualquer responsabilidade pelo acidente e imputando a toda a culpa ao arguido;

30.^a - O acidente ocorreu porque o Demandante conduzia de forma totalmente atrabiliária, conduzindo, em ziguezague, por entre os veículos, tal como sucede ainda na Avenida da Paria Grande, depois, avançando, procurando ultrapassar o autocarro dos autos, pela lado esquerdo deste, ainda dentro de uma intersecção, iniciando a ultrapassagem já no início da Rua do Campo, utilizando a berma da via, entrando numa zona reservada à paragem de autocarros de transporte público de passageiros, para embarque e desembarque de passageiros;

31.^a - Resultando incompreensível a decisão recorrida que dá como culpado o arguido por não ter guardado a distância lateral suficiente relativamente ao veículo do Demandante;

32.^a - Sendo o Demandante o condutor do veículo ultrapassante (cfr. artigo 40.º da Lei do Trânsito Rodoviário - LTR), cabia apenas a ele certificar-se de que podia realizar sem perigo a referida manobra de ultrapassagem, tal como impõe a norma do artigo 40.º/1 do diploma referido;

33.^a - Concretamente, impunha-se que o Demandante efectuasse a

referida manobra de ultrapassagem pela direita e não pela esquerda do autocarro, como estava a fazer, violando claramente a norma do artigo 38.º/1 do referido diploma;

34.^a - Provando-se que já anteriormente, na intersecção da Rua do Campo com a Avenida da Praia Grande, o Demandante tentava ultrapassar o autocarro pela esquerda deste, violando também a norma do artigo 42/1-3, que proíbe a referida manobra nas intersecções;

35.^a - E, principalmente, impunha-se ao Demandante que não ultrapassasse o autocarro pela esquerda deste, como sucedeu no acidente dos autos, num local assinalado, com marcas no pavimento, para a paragem de autocarros de transporte público de passageiros para a entrada e saída destes e, num momento em que, como se provou também, o autocarro se encontrava na via de trânsito do lado esquerdo, com o sinal de pisca do lado esquerdo accionado e aproximando-se paulatinamente do local em que deveria parar;

36.^a - Sendo que o Demandante não poderia deixar de saber que o autocarro iria parar na referida paragem e que não teria espaço para o efeito, para além de que poderia pôr em risco a sua integridade, assim como dos passageiros que aguardavam pela chegada do autocarro;

37.^a - O acidente dos autos nunca teria ocorrido caso o Demandante tivesse cumprido os preceitos legais a estava vinculado na circulação rodoviária que efectuava;

38.^a - Pelo que se tem de concluir que o único culpado pelo acidente não pode deixar de ser o Demandante, devendo ser ele e apenas ele a

assumir a totalidade da responsabilidade pelas consequências do mesmo;

39.^a - E mesmo que se considerasse o 2.º Demandando, em alguma medida, culpado pelo referido acidente, o que se afirma sem conceder, nunca, perante os factos que efectivamente se provaram, tal culpa poderia deixar de ser considerada diminuta relativamente à do Demandante, em face da situação de maior perigo criada por este, as múltiplas infracções à lei estradal por si cometidas.」°

3. 就上訴人所指之上述問題，除給予不同意見應有之尊敬之外，被上訴人對上訴人的見解並不認同，其依據如下：
 - A. 針對超車部分
4. 在上訴狀的理由闡述中，上訴人指被上訴人超車，並指是次交通意外發生是因被上訴人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任。
5. 被上訴人不認同並提出爭執，透過上訴狀文件 1 之第 1 頁上圖，可清楚看見地點位置為南灣大馬路近利高大廈，對開有三條行車線(右、中、左車道)，當時第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**在右車道，被上訴人所騎的電單車 MG-**-**由左車道中間虛線安全轉到中間車道行駛；
6. 從上述文件 1 之第 1 頁下圖，可清楚看見第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**在右車道行駛，而被上訴人所騎的電單車 MG-**-**在中間車道(即巴士左邊車身的車道)與巴士並行。
7. 根據第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**，在南灣大馬路當時佔用的右車道路面上的指引交通方向之標記顯示為

(M15b)靠右轉右，而被上訴人所騎的電單車 MG-**-**的中間車道路面上的指引交通方向之標記顯示為(M15d)直行或轉右(詳見上訴狀文件 1 之第 1 頁下圖及結合文件 1 現場實景圖)。

8. 根據第 17/93/M 號法令《道路交通規章》第 9 條第 9 款之規定：「可使用選擇性之箭頭(標記 M15 至 M17)指引十字交叉路口式 T 型交叉路口附近之交通方向，當該等選擇性箭頭置於實線界定之車道時，其意義是強制跟隨箭頭所指方向或跟隨其中一個方向，該等箭頭前可置同一形狀，功能為預告之其他箭頭或無出口道路之指示。」。
9. 因此，在遵守交通規則和正確使用車道下，第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**，應由南灣大馬路的右車道經交匯處轉入水坑尾街的右車道行駛，而被上訴人所騎的電單車 MG-**-**應由中間車道經交匯處轉入水坑尾街的左車道行駛(正如文件 1 現場實景圖背頁所示)。
10. 本案第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**，由南灣大馬路右車道經交匯處轉入水坑尾街時偏離其右車道沿中間虛線行駛(詳見卷宗第 75 頁)，而
11. 被上訴人所騎的電單車 MG-**-**，由南灣大馬路中間車道經交匯處轉入水坑尾街沿左車道靠左行駛(詳見上訴狀文件 1 之第 3 頁(即卷宗第 328 頁圖 2 及第 329 頁圖 1)，第 4 頁(即卷宗第 329 頁圖 2)，第 5 頁及第 10 頁上圖(結合卷宗第 74 及 75 頁)；
12. 期間，被上訴人所騎的電單車，無論在南灣大馬路又或在水坑尾街，都是一直在其本身行駛的左車道行駛(即巴士左邊車身的車道)，並沒有作出超車行為。〔參閱
- 卷宗第 328 頁的錄影片段，圖一：為在南灣大馬路近利高大

- 廈，圖二：為南灣大馬路經交匯處入水坑尾街；
- 卷宗第 75 頁圖三：為水坑尾街近公教中心；
 - 卷宗第 67 頁及第 327 頁之觀看錄影報告，和
 - 卷宗第 77 頁之交通意外簡報/描述圖]；而
13. 第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**，由南灣大馬路到水坑尾街，駛至美麗街街口前，一直偏離其本身應行駛的右車道及沿兩車道的中間虛線行駛(即電單車右邊車身的車道)。[參閱
- 卷宗第 337 頁的錄影片段，圖十九：為南灣大馬路近利高大廈，圖二十：為水坑尾街近公教中心；
 - 卷宗第 329 頁的錄影片段，圖三：為水坑尾街近公教中心；
 - 卷宗第 75 頁圖三：為水坑尾街近公教中心；
 - 卷宗第 336 頁的錄影片段，圖十八：為巴士本身後鏡頭所攝，位置在公教中心與美麗街街口之間路段；
 - 卷宗第 338 頁的錄影片段，圖二十一：為美麗街街口前，巴士沿中間虛線行駛，圖二十二：為美麗街街口，巴士已切入左車道行駛；
 - 卷宗第 67 頁及第 327 頁之觀看錄影報告，和
 - 卷宗第 77 頁之交通意外簡報/描述圖]。
14. 當第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**駛至美麗街街口時，第二民事被請求人突然將巴士切入左車道，迫近在左車道同向行駛的被上訴人的電單車。[參閱
- 卷宗第 68 頁圖一：為近美麗街街口前，巴士由中間虛線開始切入左車道行駛，圖二：清楚可見巴士車頭已完全切入左車道，但車尾後輪仍在右車道(見卷宗第 335 頁圖十六)；

- 卷宗第 332 頁圖九：為公教中心與美麗街街口之間路段，巴士在中間虛線行駛，圖十：為美麗街街口前，巴士由中間虛線開始切入左車道行駛；
 - 卷宗第 338 頁的錄影片段，圖二十一：為近美麗街街口前，巴士由中間虛線開始切入左車道行駛，圖二十二：為美麗街街口，巴士已切入左車道行駛]。
15. 從上述的資料及圖片可見，被上訴人所騎的電單車一直在其原有(左)車道靠左行駛；而第二民事被請求人所駕駛的新福利巴士 MS-**-**，由南灣大馬路轉入水坑尾街駛至美麗街街口前，一直偏離其應行(右)車道沿中間虛線行駛，當駛至美麗街街口時，第二民事被請求人突然將巴士切入左車道，迫近在左車道同向行駛的被上訴人所騎的電單車，而
 16. 被上訴人所騎的電單車為閃避巴士突然轉線，只能盡量再靠左行駛，至美麗街街口及近巴士入站線位置，並在該位置被巴士車身碰倒人車倒地受傷〔參閱卷宗第 68 頁及第 332 頁圖為美麗街街口前，第 333 頁、第 330 頁及第 331 頁圖為美麗街街口及事故地點〕。
 17. 根據卷宗第 77 頁及第 37 頁之交通意外描述圖已清楚顯示，被上訴人所騎的電單車一直在其原有的左車道行駛，並沒有出現上訴人所指的“超車”事實，現場錄影影像及交通意外描述圖亦未能顯示被上訴人曾經在交匯處(南灣大馬路右轉往水坑尾街)或水坑尾街試圖超越巴士；同時
 18. 治安警察局警員 D 在庭審聽證中作證，講述了其到場進行調查的情況，法庭亦在庭上播放了攝有交通意外經過的錄影光碟，讓其協助法庭查明事實；該名警員證人的證言沒有指出被上訴

人有違反《道路交通安全法》第 38 條第 1 款或第 42 第 1 款第 3 項的規定。

19. 事實上，被上訴人所騎的電單車一直在其原有的左車道上行駛，沒有超車(詳見卷宗第 75 頁及第 77 頁)；第二民事被請求人所駕駛巴士 MS-**-**，在水坑尾街駛至美麗街街口時，突然將巴士切入被上訴人所騎的電單車行駛的左車道(詳見卷宗第 68 頁圖一、二及第 77 頁)，沒有與在同一車行道上同向行駛的電單車保持足夠的側面距離，導致是次交通意外的發生。
20. 因是次交通意外完全是作為巴士駕駛員之第二民事被請求人不遵守交通規章，尤其違反《道路交通安全法》第 21 條 2 款“車輛間的安全距離”規定之謹慎義務。
21. 原審法院合議庭已從經驗法則及邏輯角度對獲證明之事實、未獲證明之事實進行分析，並客觀、邏輯及合理地認為未能足以認定被上訴人因違反交通規則或因超車而導致發生是次交通意外，被上訴人對是次交通意外不應負任何責任。同時
22. 結合庭審所得的證據，認定第二民事被請求人應對是次交通意外負完全責任，第二民事被請求人為是次交通意外的唯一過錯方。
23. 綜上所述，被上訴人所騎的電單車一直在自己原有的左車道上行駛，沒有超車，沒有違反《道路交通安全法》第 38 條、第 42 條有關“超車”的相關規定，因此，上訴人在上訴狀中所主張“超車”的事實理由不能成立，應予駁回。
24. 基於，第二民事被請求人所駕駛巴士 MS-**-**，在水坑尾街駛至美麗街街口時，突然將巴士切入被上訴人所騎電單車行駛的左車道，巴士沒有與在同一車行道上同向行駛的電單車保持足

夠的倒面距離，導致是次交通意外發生，是次交通意外的唯一過錯方。因此，上訴人主張是次交通意外發生是因被上訴人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任的事實和理由皆不能成立，應予駁回。

B.獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

25. 在上訴狀的理由闡述中，上訴人指嫌犯(第二民事被請求人)在庭審聽證中承認被指控的事實之聲明，不具完全的證明力，卷宗之視聽影像不支持相關聲明，認為法院須具體分析、審查案中其他證據，經客觀分析種種證據，並根據自由心證原則做出判斷，故指被上訴判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項「獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判」之瑕疵。
26. 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判，是指僅憑有關事實不可能得出有關法律上的結論或者法院不能查實控訴書、辯護書或案件的法庭討論中所提出的一切事實，也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(參見中級法院合議庭裁判書，上訴案第 462/2021 號)。
27. 為此，有必要引述原審法院合議庭在庭審中認定事實、未認定事實，以及事實判斷中作出之說明

「...二、庭審認定事實：

本院依法對本案進行公開審理，經聽證後，下列屬已查明的事實：

一、

2019 年 7 月 5 日下午 2 時 54 分，嫌犯 B 駕駛新福利巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往水坑尾街方向行駛，當時在巴士 MS-**-**

的左方有一輛由被害人 C 所駕駛之重型電單車 MG-**-**往同一方向行駛〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 71 至 72 頁的錄影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 328 頁的錄影片段〕。

二、

駛入水坑尾街後，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**沿水坑尾街的中間虛線行駛，而被害人所駕駛的電單車 MG-**-**在左車道行駛〔參閱卷宗第 74 至 75 頁的錄影片段〕。

三、

當駛近水坑尾巴士站時，嫌犯將巴士切入左車道，目的是停靠巴士站，過程中，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**的左邊車身與被害人所駕駛的電單車 MG-**-**發生碰撞，導致被害人倒地受傷〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 68 至 69 頁的錄影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 329 至 333 頁、第 337 至 339 頁的錄影片段〕。

四、

事故發生時為日間，晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。

五、

事故發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受治療。

六、

上述事件直接導致被害人的左顳枕葉血腫，右肩胛骨、右第 1 肋、第 6 至 9 及 12 胸椎棘突骨折，全身多處挫擦傷，共需 9 至 12 個月康復，以傷勢而言，腦出血使被害人的生命有危險，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害〔參閱卷宗 155 頁的臨床法醫學鑑定書〕。

七、

經檢查電單車 MG-**-**後，發現車輛的右側後視鏡、右側剎車手制、右側車身(前、後部份)輕微損毀〔參閱卷宗第 56 頁的車輛檢查表，第 40 頁的相片〕。

八、

嫌犯明知駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生事故，但嫌犯並無這樣做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了謹慎義務，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嚴重傷害。

*

在庭上還證實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

同時，亦證實嫌犯的個人及經濟狀況如下：

嫌犯每月收入約澳門幣一萬元，無需供養任何人。

民事部分：

有關民事請求中視為得以證明的事實：見原審判決第 948 至 950 頁有關已證實的事實部分，在此視為完全轉錄。

有關保險公司提交的民事答辯中視為已證事實：

O autocarro conduzido pelo 2.º demandado provinha da Avenida da Praia Grande, dos lados do Clube Militar, e dirigia-se para a Rua do Campo, no sentido da Avenida Horta e Costa.

Sendo que deveria parar, para largada e tomada de passageiros, na primeira paragem da Rua do Campo que se situa nas imediações do MacDonald existente nessa artéria.

O autocarro conduzido pelo 2.º demandado deixou a Avenida da

Praia Grande, curvou à direita, na zona de intersecção do cruzamento formado por aquelas duas artérias, e entrou na Rua do Campo.

Sucedeu que o demandante, conduzindo o motociclo dos autos, efectuava o mesmo trajecto do 2.º demandado.

O acidente ocorreu justamente no momento em que o autocarro conduzido pelo 2.º demandado entrou na referida paragem de autocarros.

Tendo o autocarro o dispositivo luminoso indicador de que ia parar na referida paragem aceso.

E no momento em que o autocarro entrava no referido espaço de paragem, indo o autocarro conduzido pelo 2.º demandado embater lateralmente no referido demandante.

E conseqüente queda no chão do motociclo e do demandante.

*

未證實的事實：

刑事部分：

被害人因違反交通規則或因超車而導致發生是次交通意外。

其他在本案刑事部分不存在，或其他與上述獲證事實不相符的事實。

民事部分：

有關民事請求中所載，且與獲證事實不相符的其他事實，均視為未證實或與訴訟標的無關聯：見原審判決第 951 頁有關民事請求中未證實的事實部分，在此視為完全轉錄。

有關保險公司及嫌犯提交的民事答辯中未獲證明的事實：

O autocarro conduzido pelo 2.º demandado entrou na Rua do Campo,

utilizando o espaço disponível da via de trânsito do esquerdo, dado que teria de parar na supra referida paragem de autocarros, situada a cerca de 50 metros do referido cruzamento. Desde logo, efectuava o referido trajecto tentando ultrapassar o autocarro de passageiros conduzido pelo 2.º demandado.

Sendo que o demandante, com tal condução, procurava ultrapassar o autocarro conduzido pelo 2.º demandado, pelo lado esquerdo deste.

Tendo tentado ultrapassá-lo mesmo na zona de intersecção formada pelas referidas artérias.

E no momento do acidente estava a ultrapassá-lo mesmo na zona demarcada para a paragem de autocarro supra referida.

其他與上述已證事實不相符的事實。

事實判斷：

嫌犯在庭審聽證中作出聲明，其承認被指控的事實，並尤其表示當其將涉案巴士駛近水坑尾巴士站時，其將巴士切入左車道，目的是停靠巴士站，過程中，其所駕駛的巴士左邊車身與涉案電單車發生碰撞。當時在上述轉車道期間有關巴士的車速約 10 至 15 公里/小時，過程中，其有打指示燈靠站，以示意其想靠站。其記不清楚當時自己有否望清楚左邊後才轉車道。是次事件對其打擊很大，事後其已沒有再做司機。

被害人 C 在庭審聽證中作聲明，尤其表示意外前，其駕駛涉案電單車沿八角亭行去水坑尾。事發前，其駕駛涉案電單車一直在左車道行駛。其沒有超越涉案巴士，是該巴士撞到其上述電單車。之後其暈了。其沒有留意上述巴士有否打燈示意轉線。

證人 D(治安警察局警員)在庭審聽證中作證，講述了到場進行調的情況。

根據水坑尾街所拍攝的監控系統之錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 67 至 75 頁)：

於 2019 年 05 日 14 時 54 分 15 秒至 16 秒，巴士 MS-**-**沿水坑尾街中間虛線行駛(當時上述巴士亮著左指揮燈)，而電單車 MG-**-**則在左車道行駛；

於 2019 年 05 日 14 時 54 分 24 秒，巴士 MS-**-**沿水坑尾街中間虛線行駛，而電單車 MG-**-**則在左車道行駛，及後上述巴士轉往左車道，上述電單車隨即倒地，巴士停車。

根據涉案巴士的行車監控記錄之錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 327 至 339 頁)：

於 2019 年 07 月 05 日 14 時 54 分 08 秒，巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往水坑尾街，期間電單車 MG-**-**一直在上述巴士在旁行駛，及後上述巴士靠在駛進巴士站時與上述電單車非常接近，電單車 MG-**-**駕駛者立即用右前臂觸碰巴士車身，隨後失去平衡倒地；

於 2019 年 7 月 5 日 14 時 54 分 18 秒，電單車 MG-**-**一直在巴士 MS-**-**左旁行駛，及後兩車非常接近，上述電單車即失去平衡並消失在監控範圍內，未幾，巴士 MS-**-**停車；

於 2019 年 7 月 5 日 14 時 54 分 08 秒，巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往往水坑尾街，及後一直沿水坑尾街中間虛線行駛，未幾，上述巴士靠左駛進巴士站後停車。

根據卷宗資料，事故發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受治療。被害人的左顳枕葉血腫，右肩胛骨、右第 1 肋、第 6

至 9 及 12 胸椎棘突骨折，全身多處挫擦傷，共需 9 至 12 個月康復，以傷勢而言，腦出血使被害人的生命有危險，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害(見卷宗 155 頁的臨床法醫學鑑定書)。

根據卷宗資料，經檢查電單車 MG-**-**後，發現車輛的右側後視鏡、右側剎車手制、右側車身(前、後部份)輕微損毀(見卷宗第 56 頁的車輛檢查表，第 40 頁的相片)。經檢查巴士 MS-**-**後，發現車輛沒有損毀(見卷宗第 49 頁的車輛檢查表，第 41 頁的相片)。

在庭審聽證中審查了卷宗的扣押物及書證。

本院根據嫌犯的聲明、被害人及證人的證言、扣押物、書證，以及其他證據後形成心證。

嫌犯承認被指控的事實，尤其指其將涉案巴士駛近水坑尾巴士站時，其將巴士切入左車道以停靠巴士站，過程中，其所駕駛的巴士左邊車身與涉案電單車發生碰撞。另外，被害人講述了事發前的經過，並指其沒有超越涉案巴士。警方證人指出了到場處理事件的情況。根據錄影資料，錄得案發時的經過。

根據庭審的證據，事故發生時為日間、晴天、地面乾爽、交通密度稀疏，嫌犯當時涉案巴士沿水坑尾街中間虛線行駛(當時巴士亮著左指揮燈)，而涉案電單車則在左車道行駛，其後，該巴士轉往左車道，並撞到該電單車，該電單車連司機倒地。結合意外時涉案巴士與涉案電單車碰撞的位置、兩車損毀的情況、被害人受傷的情況，以及其他證人及書證等資料，本院認為足以認定嫌犯明知駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生事故，但嫌犯並無這樣

做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了《道路交通法》第 21 條第 2 款(車輛間的安全距離)規定的謹慎義務，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嚴重傷害。

針對有關過錯比例方面，按照被害人駕駛涉案電單車的駕駛情況，尤其是按照當時電單車及巴士的行駛路徑，本院認為考慮到該電單車當時已在左車道行駛，期間，該巴士轉入該左車道而與該電單車發生碰撞，該電單車並不存在超車的情況。因此，本院認為未能足以認定被害人因違反交通規則或因超車而導致發生是次交通意外，被害人對是次交通意外不應負任何責任。綜上，經過庭審，結合庭審所得的證據，本院認為嫌犯應對是次交通意外負完全責任，嫌犯為是次交通意外的唯一過錯方。」

28. 從原審法院上述的已認定事實、未認定事實，以及事實判斷中作出之說明可見，原審法院在審判聽證中已對案件標的的全部事實事宜進行調查並作出了相關事實的認定，並未發現存在任何遺漏。
29. 因此，被上訴人認為被上訴裁判並不存在上訴人所指的事實不足的瑕疵。
30. 上訴人認為本案嫌犯(第二民事被請求人)在庭審聽證中承認被指控的事實之聲明，不具完全的證明力，卷宗之視聽影像不足以支持該聲明；認為是次交通意外發生是因被上訴人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任。可見，上訴人所質疑的是原審法院對相關事實所作出的認定，但這屬於證據審查的範疇，而非事實不足的問題。而
31. 審查證據方面明顯有錯誤，是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。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。

32. 根據《刑事訴訟法典》第 114 條規定，法官根據自由心證原則，按一般經驗法則和常理來評價各種被審查及被調查證據的證明力，以認定或否定待證事實。
33. 事實上，原審法院是在客觀綜合分析了嫌犯(第二民事被請求人)的聲明、各證人的證言，並結合在審判聽證中審查水坑尾街所拍攝的監控系統之錄影資料、被上訴人的醫療檢驗報告、臨床法醫學意見書、交通意外現場資料登記表、交通意外描述圖、車輛檢查表等書證資料，以及其他證據後，根據一般常理和經驗法則作判斷，從而認定本案所查明的事實，原審法院的認定符合邏輯常理，並無違反一般經驗法則。
34. 上訴人只是單純主觀以其認為應予以認定的事實來質疑原審法院對事實的認定，以表達他對法院所認定的事實的不同意見，不過是試圖通過提出瑕疵，質疑法院的自由心證，這顯然違反《刑事訴訟法典》第 114 條的相關規定。
35. 鑑於原審法院在判決書的事實依據說明中，已指出哪些是既證事實、哪些不是既證事實，這便顯示原審法院對案中事實事宜的訴訟標的已作出應有的、並無任何遺漏的調查，被上訴裁判因而是不會帶有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指的「獲證明之事實上之事宜不足以支持作出裁判」的瑕疵。
36. 綜上所述，被上訴人認為原審法院在認定事實上不存在上訴人所指的瑕疵，故上訴人在上訴狀結論的第 7 條至第 39 條所主張的瑕疵或錯誤認定事實皆不存在；因此，上訴人所主張的事實和理由皆不能成立，應予駁回。

綜上所述，和依賴法官閣下之高見，應裁定：

- 1.接納本答辯狀，裁定本答辯狀的理由成立，並
- 2.維持被上訴裁判(宣告嫌犯/第二民事被請求人 B 對是次交通意外的發生負有完全唯一過錯責任，判令 A 保險有限公司支付民事請求人 C 賠償金合共澳門幣 837,724.80 元，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息)；
- 3.駁回上訴人在上訴的全部請求。

請求尊敬的中級法院法官閣下，一如既往地作出公正裁決！

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，認為檢察院的上訴理由不成立，但基於檢察院在此上訴階段提出之理由，宣告被上訴之裁判(改判量刑部分)因欠缺理由說明而無效，廢止被上訴之裁判的刑事改判，指令重新作出裁判。

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 7 月 5 日下午 2 時 54 分，嫌犯 B 駕駛新福利巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往水坑尾街方向行駛，當時在巴士 MS-**-**的左方有一輛由被害人 C 所駕駛之重型電單車 MG-**-**往同一方向行駛〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 71 至 72 頁的錄

影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 328 頁的錄影片段〕。

2. 駛入水坑尾街後，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**沿水坑尾街的中間虛線行駛，而被害人所駕駛的電單車 MG-**-**在左車道行駛〔參閱卷宗第 74 至 75 頁的錄影片段〕。
3. 當駛近水坑尾巴士站時，嫌犯將巴士切入左車道，目的是停靠巴士站，過程中，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**的左邊車身與被害人所駕駛的電單車 MG-**-**發生碰撞，導致被害人倒地受傷〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 68 至 69 頁的錄影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 329 至 333 頁、第 337 至 339 頁的錄影片段〕。
4. 事故發生時為日間，晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。
5. 事故發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受治療。
6. 上述事件直接導致被害人的左顳枕葉血腫，右肩胛骨、右第 1 肋、第 6 至 9 及 12 胸椎棘突骨折，全身多處挫擦傷，共需 9 至 12 個月康復，以傷勢而言，腦出血使被害人的生命有危險，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害〔參閱卷宗 155 頁的臨床法醫學鑑定書〕。
7. 經檢查電單車 MG-**-**後，發現車輛的右側後視鏡、右側剎車手制、右側車身(前、後部份)輕微損毀〔參閱卷宗第 56 頁的車輛檢查表，第 40 頁的相片〕。
8. 嫌犯明知駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生事故，但嫌犯並無這樣做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了謹慎義務，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嚴重傷害。

在庭上還證實：

9. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

10. 同時，亦證實嫌犯的個人及經濟狀況如下：

嫌犯每月收入約澳門幣一萬元，無需供養任何人。

民事部分：

有關民事請求中視為得以證明的事實：見原審判決第 948 至 950 頁有關已證實的事實部分，在此視為完全轉錄。

有關保險公司提交的民事答辯中視為已證事實：

11. O autocarro conduzido pelo 2.º demandado provinha da Avenida da Praia Grande, dos lados do Clube Militar, e dirigia-se para a Rua do Campo, no sentido da Avenida Horta e Costa.

12. Sendo que deveria parar, para largada e tomada de passageiros, na primeira paragem da Rua do Campo que se situa nas imediações do MacDonald existente nessa artéria.

13. O autocarro conduzido pelo 2.º demandado deixou a Avenida da Praia Grande, curvou à direita, na zona de intersecção do cruzamento formado por aquelas duas artérias, e entrou na Rua do Campo.

14. Sucedeu que o demandante, conduzindo o motociclo dos autos, efectuava o mesmo trajecto do 2.º demandado.

15. O acidente ocorreu justamente no momento em que o autocarro conduzido pelo 2.º demandado entrou na referida paragem de autocarros.

16. Tendo o autocarro o dispositivo luminoso indicador de que ia parar na referida paragem aceso.

17. E no momento em que o autocarro entrava no referido espaço de

paragem, indo o autocarro conduzido pelo 2.º demandado embater lateralmente no referido demandante.

18. E conseqüente queda no chão do motociclo e do demandante.

未證實的事實：

刑事部分：

1. 被害人因違反交通規則或因超車而導致發生是次交通意外。
2. 其他在本案刑事部分不存在，或其他與上述獲證事實不相符的事實。

民事部分：

有關民事請求中所載，且與獲證事實不相符的其他事實，均視為未證實或與訴訟標的無關聯：見原審判決第 951 頁有關民事請求中未證實的事實部分，在此視為完全轉錄。

有關保險公司及嫌犯提交的民事答辯中未獲證明的事實：

3. O autocarro conduzido pelo 2.º demandado entrou na Rua do Campo, utilizando o espaço disponível da via de trânsito do esquerdo, dado que teria de parar na supra referida paragem de autocarros, situada a cerca de 50 metros do referido cruzamento. Desde logo, efectuava o referido trajecto tentando ultrapassar o autocarro de passageiros conduzido pelo 2.º demandado.
4. Sendo que o demandante, com tal condução, procurava ultrapassar o autocarro conduzido pelo 2.º demandado, pelo lado esquerdo deste.
5. Tendo tentado ultrapassá-lo mesmo na zona de intersecção formada pelas referidas artérias.
6. E no momento do acidente estava a ultrapassá-lo mesmo na zona

demarcada para a paragem de autocarro supra referida.

其他與上述已證事實不相符的事實。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在庭審聽證中作出聲明，其承認被指控的事實，並尤其表示當其將涉案巴士駛近水坑尾巴士站時，其將巴士切入左車道，目的是停靠巴士站，過程中，其所駕駛的巴士左邊車身與涉案電單車發生碰撞。當時在上述轉車道期間有關巴士的車速約 10 至 15 公里/小時，過程中，其有打指示燈靠站，以示意其想靠站。其記不清楚當時自己有否望清楚左邊後才轉車道。是次事件對其打擊很大，事後其已沒有再做司機。

被害人 C 在庭審聽證中作聲明，尤其表示意外前，其駕駛涉案電單車沿八角亭行去水坑尾。事發前，其駕駛涉案電單車一直在左車道行駛。其沒有超越涉案巴士，是該巴士撞到其上述電單車。之後其暈了。其沒有留意上述巴士有否打燈示意轉線。

證人 D(治安警察局警員)在庭審聽證中作證，講述了到場進行調的情況。

根據水坑尾街所拍攝的監控系統之錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 67 至 75 頁)：

▶於 2019 年 05 日 14 時 54 分 15 秒至 16 秒，巴士 MS-**-**沿水坑尾街中間虛線行駛(當時上述巴士亮著左指揮燈)，而電單車 MG-**-**則在左車道行駛；

▶於 2019 年 05 日 14 時 54 分 24 秒，巴士 MS-**-**沿水坑尾街中間虛線行駛，而電單車 MG-**-**則在左車道行駛，及後上述巴士轉往左車道，上述電單車隨即倒地，巴士停車。

根據涉案巴士的行車監控記錄之錄影資料，尤其顯示(見卷宗第 327

至 339 頁)：

▶於 2019 年 07 月 05 日 14 時 54 分 08 秒，巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往水坑尾街，期間電單車 MG-**-**一直在上述巴士在旁行駛，及後上述巴士靠在駛進巴士站時與上述電單車非常接近，電單車 MG-**-**駕駛者立即用右前臂觸碰巴士車身，隨後失去平衡倒地；

▶於 2019 年 7 月 5 日 14 時 54 分 18 秒，電單車 MG-**-**一直在巴士 MS-**-**左旁行駛，及後兩車非常接近，上述電單車即失去平衡並消失在監控範圍內，未幾，巴士 MS-**-**停車；

▶於 2019 年 7 月 5 日 14 時 54 分 08 秒，巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往往水坑尾街，及後一直沿水坑尾街中間虛線行駛，未幾，上述巴士靠左駛進巴士站後停車。

根據卷宗資料，事故發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院接受治療。被害人的左顳枕葉血腫，右肩胛骨、右第 1 肋、第 6 至 9 及 12 胸椎棘突骨折，全身多處挫擦傷，共需 9 至 12 個月康復，以傷勢而言，腦出血使被害人的生命有危險，對被害人的身體完整性造成嚴重傷害(見卷宗 155 頁的臨床法醫學鑑定書)。

根據卷宗資料，經檢查電單車 MG-**-**後，發現車輛的右側後視鏡、右側剎車手制、右側車身(前、後部份)輕微損毀(見卷宗第 56 頁的車輛檢查表，第 40 頁的相片)。經檢查巴士 MS-**-**後，發現車輛沒有損毀(見卷宗第 49 頁的車輛檢查表，第 41 頁的相片)。

在庭審聽證中審查了卷宗的扣押物及書證。

本院根據嫌犯的聲明、被害人及證人的證言、扣押物、書證，以及其他證據後形成心證。

嫌犯承認被指控的事實，尤其指其將涉案巴士駛近水坑尾巴士站時，其將巴士切入左車道以停靠巴士站，過程中，其所駕駛的巴士左邊車

身與涉案電單車發生碰撞。另外，被害人講述了事發前的經過，並指其沒有超越涉案巴士。警方證人指出了到場處理事件的情況。根據錄影資料，錄得案發時的經過。

根據庭審的證據，事故發生時為日間、晴天、地面乾爽、交通密度稀疏，嫌犯當時涉案巴士沿水坑尾街中間虛線行駛(當時巴士亮著左指揮燈)，而涉案電單車則在左車道行駛，其後，該巴士轉往左車道，並撞到該電單車，該電單車連司機倒地。結合意外時涉案巴士與涉案電單車碰撞的位置、兩車損毀的情況、被害人受傷的情況，以及其他證人及書證等資料，本院認為足以認定嫌犯明知駕駛員行車時，應與在同一車行道上同向行駛的車輛保持足夠的側面距離，以避免發生事故，但嫌犯並無這樣做，因而導致是次交通事故，嫌犯的行為違反了《道路交通安全法》第 21 條第 2 款(車輛間的安全距離)規定的謹慎義務，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嚴重傷害。

針對有關過錯比例方面，按照被害人駕駛涉案電單車的駕駛情況，尤其是按照當時電單車及巴士的行駛路徑，本院認為考慮到該電單車當時已在左車道行駛，期間，該巴士轉入該左車道而與該電單車發生碰撞，該電單車並不存在超車的情況。因此，本院認為未能足以認定被害人因違反交通規則或因超車而導致發生是次交通意外，被害人對是次交通意外不應負任何責任。

綜上，經過庭審，結合庭審所得的證據，本院認為嫌犯應對是次交通意外負完全責任，嫌犯為是次交通意外的唯一過錯方。”

三、法律方面

檢察院上訴涉及下列問題：

- 發還重審之範圍

保險公司上訴涉及下列問題：

- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 過錯比例

1. 檢察院提出，由於本案的刑事部份已轉為確定，初級法院另組合議庭重審之標的超出了中級法院發還重審之範圍，從而認為原審判決違反《刑事訴訟法典》第 4 條准用《民事訴訟法典》第 574 條及第 576 條的規定，違反了確定裁判的效力。

《刑事訴訟法典》第 4 條規定：

“如出現未有規定之情況，而本法典之規定亦不能類推適用，則遵守與刑事訴訟程序相協調之民事訴訟程序規定；如無此等規定，則適用刑事訴訟程序之一般原則。”

《民事訴訟法典》第 574 條規定：

“一、判決確定後，就出現爭議之實體關係所作之裁判在訴訟程序以內具強制力，且在第四百一十六條及隨後數條所指之範圍內，在訴訟程序以外亦具強制力，但不影響與再審上訴及基於第三人反對而提起之上訴有關之規定之適用。

二、涉及案件實體問題之批示具有上款所指裁判之效力。

三、如判處被告作扶養給付或判處作出其他給付，而該給付之多少

或存續期係按具體之特別情況而定者，則只要導致作出該判處之具體情況有改變，得變更有關判決。”

《民事訴訟法典》第 576 條規定：

“一、判決按所作審判之確切範圍及內容構成裁判已確定之案件。

二、如因未符合某一條件，未經過一段期間，或未有作出某一行為，以致當事人敗訴，有關判決不妨礙於符合該條件、該期間已經過或已作出該行為時重新提出有關請求。”

根據卷宗資料顯示，初級法院於 2022 年 3 月 7 日裁定嫌犯 B 以直接正犯和既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款(結合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款)所規定及處罰的「過失嚴重傷害身體完整性罪」，判處一年三個月徒刑，緩刑二年執行；對嫌犯判處禁止駕駛四個月的附加刑處罰，所判處之附加刑不予緩期執行；另外，初級法院合議庭亦判處民事被請求人 A 保險有限公司向民事請求人 C 支付損害賠償澳門幣 338,462.40 元，另加自本案判決日起計至付清之法定延遲利息。

民事請求人 C 針對初級法院於 2022 年 3 月 7 日作出的上述合議庭裁判的民事部份提出上訴(參見第 981 至 1013 頁)，而本案的民事被請求人 A 保險有限公司亦針對該合議庭裁判的民事部份提出附隨上訴(參見第 1057 至 1135 頁)。

案中，檢察院及嫌犯 B 沒有就該合議庭裁判的刑事部份提出上訴。

隨後，中級法院針對民事請求人 C 及民事被請求人 A 保險有限公司提出的上訴進行審理，並裁定主上訴人的上訴理由成立，判決保險公司須賠償民事請求人 2020 年 9 月 15 日至 2021 年 6 月 9 日的工作損失賠償金，以及決定將卷宗發回初級法院重新審判，以便訂定是次交通事故雙方的過

錯責任，以及受害人應該得到的精神損害賠償金額(參見第 1165 至 1191 頁)。

2023 年 7 月 28 日，原審法院作出批示指出本案重審的標的只涉及意外中嫌犯方與被害人方的過錯比例，以及依職權定出精神損害賠償金額。為著確定過錯比例，審理的事實事宜為控訴書的全部事實內容，以及民事賠償請求狀和答辯狀中有關過錯比例方面的事實部分，故要求各方就證人名單作出說明及倘有的修正(參見第 1223 頁)。在作出適當通知後，沒有任何一方就該批示標的提出異議。

原審法院於 2023 年 10 月 13 日作出重審，並於 2023 年 11 月 23 日作出判決書。

嫌犯 B 在重審卷宗內被裁定以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款(結合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款)所規定及處罰的『過失嚴重傷害身體完整性罪』，被判處一年六個月徒刑，並根據《刑法典》第 48 條的規定，暫緩執行上述刑罰，為期兩年；根據《道路交通安全法》第 94 條第(一)項的規定，嫌犯被判處禁止駕駛，為期九個月。

同一判決內，初級法院合議庭判令 A 保險有限公司支付民事賠償請求人 C 賠償金合共澳門幣八十三萬七千七百二十四元八角(MOP837,724.80 元)，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息。

從上述裁判中可以看到，原審法院除了針對本案的民事部份作出裁決外，亦對刑事部份重新定罪及量刑。

助理檢察長在意見書中提出“一個可以執行的刑事裁判應是一個整體上(刑事部分、附帶民事部分和扣押品充公部分的裁判的效力均已確定)不可再變更(再審除外)的裁判。

因為只有這樣的裁判才能真正得到統一而完整的執行，而不致於因其中仍存在待決的部分使整體裁判處於不確定的狀態或隨後出現變更。

……

基於以上理解，在尊重本院提起上訴的同事的見解的前提下，本院認為，根據中級法院在第 582/2022 號案中作出之裁判而發還重審的案件(有罪判決)，並不存在效力已確定可以執行的裁判，即便針對刑事部分的裁判，檢察院和嫌犯沒有提起上訴。這是因為，在該案中，民事請求人針對刑事附帶民事部分的裁判提出了上訴，而民事被請求人亦針對民事部分的裁判提出了附隨上訴。這就使得整個刑事裁判(含附帶民事訴訟部分)的效力在整體上和本質上仍未確定，因而不具有執行力。”

但是，正如《刑事訴訟法典》第 393 條確立了上訴可分割性原則。對裁判不能提起平常上訴或不能按《民事訴訟法典》第 571 條及第 572 條之規定提出異議時，裁判即視為確定(《民事訴訟法典》第 582 條)。

只要被告不對有罪裁判提起上訴(或不可提起上訴)，那麼有罪裁判對其而言便取得了既決案的效力。

然而，由於在首次審判後，嫌犯及檢察院均沒有對初級法院 2022 年 3 月 7 日的裁判刑事部分提出上訴，而該部分裁判已轉為確定。

考慮到本案的刑事部份已轉為確定，但原審法院在重審中仍對刑事部分重新定罪及量刑，該部分裁決便超出本院發還重審的上訴決定的範圍。為此，原審判決違反《刑事訴訟法典》第 4 條准用《民事訴訟法典》第 574 條及第 576 條的規定，違反了確定裁判的效力，存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款的瑕疵。

因此，檢察院的上訴理由成立，本院廢止原審判決在重審中對刑事

部分的裁決。

2. 上訴人 A 保險有限公司提出認為原審判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判”的瑕疵。

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”²。

根據本案卷宗資料顯示，原審法院在審判聽證中已對案件此次重審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。

² “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

原審判決所依據的事實充足，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。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

3. 上訴人 A 保險有限公司認為嫌犯(第二民事被請求人)在庭審聽證中承認被指控的事實之聲明，不具完全的證明力，主張卷宗之視聽影像不支持相關聲明，認為是次交通意外發生是因被上訴人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任，因此，原審法院判決患有《刑事訴訟法典》第400條第2款c)項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第400條第2款c)項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，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2001年3月16日，在第16/2000號刑事上訴案判決中認定：“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。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”

具體分析相關的證據，原審法院除了聽取了交通意外雙方，即嫌犯及被害人在審判聽證中所作的聲明，亦在審判聽證中聽取了案中證人的證

言，審查了案中的文件，尤其是醫學報告、監控系統之錄影資料等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對嫌犯實施了有關罪行的事實做出判斷。

上訴人在上訴狀中提出對相關證據的質疑。

然而，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的上訴理據是針對原審法院對審查證據的決定，且須出自案卷所載資料，尤其是判決本身，而並非對相關證據作出重新分析審理。

從經驗法則及邏輯的角度考慮，原審法院所審查的證據可客觀、直接及合理地證明相關事實，尤其不存在電單車超車的情況，而原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任何錯誤，更遑論明顯錯誤。

事實上，上訴人是在質疑原審法院對事實的認定，以表達其對合議庭所認定的事實的不同意見來試圖質疑法官的自由心證，這是法律所不允許的。

當然，不受質疑的自由心證必須是在以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據的基礎上所形成的心證。

但在本案中，原審法院在審查證據方面並未違背以上所提到的任何準則或經驗法則，因此，上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

故此，上訴人提出的上述上訴理由亦不成立。

4. 上訴人 A 保險有限公司提出，指是次交通意外發生是因受害人超車而導致，應對是次交通意外負全部責任。

《民法典》第 564 條規定：

“一、如受害人在有過錯下作出之事實亦為產生或加重損害之原因，則由法院按雙方當事人過錯之嚴重性及其過錯引致之後果，決定應否批准全部賠償，減少或免除賠償。

二、如責任純粹基於過錯推定而產生，則受害人之過錯排除損害賠償之義務，但另有規定者除外。”

《民法典》第 566 條規定：

“聲稱受害人有過錯之人須證明該過錯之存在；但即使無人聲稱受害人有過錯，法院亦得查明之。”

原審判決關於交通意外的已證事實如下：

1. “2019 年 7 月 5 日下午 2 時 54 分，嫌犯 B 駕駛新福利巴士 MS-**-**沿南灣大馬路右轉往水坑尾街方向行駛，當時在巴士 MS-**-**的左方有一輛由被害人 C 所駕駛之重型電單車 MG-**-**往同一方向行駛〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 71 至 72 頁的錄影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 328 頁的錄影片段〕。
2. 駛入水坑尾街後，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**沿水坑尾街的中間虛線行駛，而被害人所駕駛的電單車 MG-**-**在左車道行駛〔參閱卷宗第 74 至 75 頁的錄影片段〕。
3. 當駛近水坑尾巴士站時，嫌犯將巴士切入左車道，目的是停靠巴士站，過程中，嫌犯所駕駛的巴士 MS-**-**的左邊車身與被害人

所駕駛的電單車 MG-**-**發生碰撞，導致被害人倒地受傷〔參閱卷宗第 67 頁的觀看錄影報告，第 68 至 69 頁的錄影片段；第 327 頁的觀看錄影報告，第 329 至 333 頁、第 337 至 339 頁的錄影片段〕。 ”

原審法院對過錯比例作出如下裁決：

“要確定賠償責任，便要釐定過錯方，確認交通事故發生是完全屬於一方過錯，還是雙方均負有過錯，抑或其他情況。

嫌犯對是次交通意外的發生負有完全唯一過錯責任。 ”

本案中，由於受害人所騎的電單車一直在自己原有的左車道上行駛，沒有超車，沒有違反《道路交通法》第 38 條、第 42 條有關“超車”的相關規定，因此，上訴人在上訴狀中所主張“超車”的事實理由不能成立，應予駁回。

嫌犯所駕駛巴士 MS-**-**，在水坑尾街駛至美麗街街口時，突然將巴士切入受害人所騎電單車行駛的左車道，巴士沒有與在同一車行道上同向行駛的電單車保持足夠的側面距離，導致是次交通意外發生，是次交通意外的唯一過錯方。

原審法院對過錯責任的認定正確，應予以維持。

因此，上訴人的上述上訴理由亦不成立。

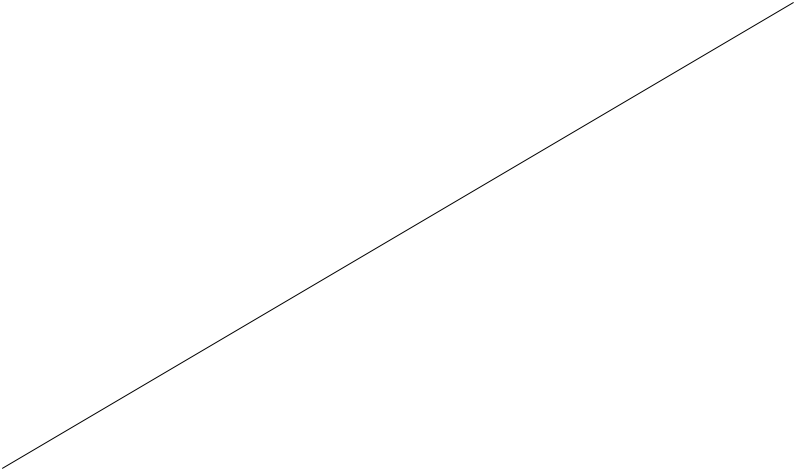
四、決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院的上訴理由成立，廢止原審法院在重審中的刑事判決。

上訴人 A 保險有限公司的上訴理由不成立，維持原審法院民事部分的裁決。

判處上訴人 A 保險有限公司繳付 6 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

著令通知。



2024 年 3 月 21 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)