

案件編號：488/2022

日期：2023 年 11 月 9 日

重要法律問題：

- 在審查證據方面明顯有錯誤
- 《刑法典》第 279 條「危險駕駛道路上之車輛罪」

摘 要

《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，立法者所採用的立法技術是對“明顯違反 (violação grosseira)”不作出具體規定，這樣，就要求我們去適用專門法律中的相關規定，以期《刑法典》可以適應社會的快速發展和變化，同時，可避免一般違反交通規則的行為被過度刑事化處罰，因此，《道路交通法》第 93 條第 3 款“重過失” (negligência grosseira) 所規定的情況，應直接適用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”。

裁判書製作人

周艷平

澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 488/2022 號（刑事上訴案）

上訴人：檢察院

被上訴人/嫌犯：A

日期：2023 年 11 月 9 日

一、 案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR5-22-0065-PCS 號獨任庭普通刑事案中，法院於 2022 年 4 月 28 日作出判決，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 279 條第 1 款 b) 項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」，罪名不成立，予以開釋。

*

檢察院不服，向本院提起上訴（上訴理由闡述載於卷宗第 129 頁至第 143 頁）。

檢察院提出以下理據（結論部分）：

1. 檢察院不同意有關嫌犯 A 被判處一項《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」罪名不成立之判決

內容，並認為判決書存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款及第 2 款 c 項所規定的瑕疵。

2.原審法院認定以下事實為未查明的事實:

“控訴書第七點事實:嫌犯在大橋上突然越過車道分隔線緊貼XX巴士,其駕駛操作極大可能導致與XX巴士及其他同在道路上行駛之車輛發生猛烈碰撞,因而極大可能引致被撞車輛上的乘客受到嚴重傷害,甚至死亡。

控訴書第九點事實:嫌犯駕駛YY在公共道路上突然越過車道分隔線迫近XX巴士,明顯違反在道路上行駛之規則,完全沒有顧及道路使用者安全,因而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險。

控訴書第十點事實:嫌犯清楚知道其行為是違法的,並會受到法律制裁。”

3.原審法院根據嫌犯的聲明、證人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,並作出了以下說明:

“嫌犯承認有違反交通規則,稱知悉自己的轉線操作是強行為之。錄影片段清楚可見案發經過。本院認為,結合卷宗內的其他書證等,本案證據充分,足以認定嫌犯為了強行切線而迫近XX巴士,而此行為違反在道路上行駛之規則,但對於此行為是否完全符合法律規定的“明顯違反”。

由錄影片段可見,嫌犯在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里,並無明顯的加速;而XX巴士於 16:02:04 的行駛速度每小時 26 公里,16:03:05,XX巴士行車速度為每小時 49 公里,並非如證人所講

在 YY 出現在其右邊中間位置時就開始減速，相反，XX 巴士是在 YY 出現後，才將行車速度為由每小時 26 公里加速至 49 公里。直至看見 YY 出現在前方並亮起左轉指示燈，XX 巴士也沒有減慢車速，而 YY 繼續以每小時 50 公里的速度向前，並繼續進入左邊行車道，隨後 XX 巴士急剎。

毫無疑問，嫌犯正確的操作是確保另一行車線有足夠空間距離才進行轉線操作，其不斷壓向左邊車道，迫使另一車道的巴士停車讓其進入左車道的操作，的確違反了《道路交通法》第 21 條有關車輛間安全距離的規定。然而，道路上車輛的移動，是一個動態的過程，轉線和超車均不會是在道路上完全沒有車輛的情況下進行，即使道路擠塞亦可作出轉線操作，重點在於是否在安全的情況下作出。

《刑法典》第 279 條 1 款 b) 項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」必須符合以下要件：1) 行為人在公共道路上駕駛車輛；2) 駕駛者明顯違反在道路上行駛之規則；3) 對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險，或對屬巨額之他人財產造成危險者。對於“明顯違反”的法律概念，正如中級法院第 890/2018 號合議庭裁判的司法見解。

“法律所懲罰的危險駕駛的行為有以下兩種：（1）不具備安全駕駛條件；或（2）明顯違反交通規則。而作為第一種情況，法律又以盡數方式規定了產生不具備安全駕駛條件的情況，包括：（1）醉酒狀態，（2）受酒精、麻醉品、精神科物質或具相類效力的產品影響，（3）因身體或精神缺陷或過度疲勞。而作為第二種的情況，法律也盡數略舉了

明顯違反交通規則的行為的情況，即《道路交通法》)第 93 條第 3 款所規定的重過失的行為：“三 駕駛時出現下列任一情況，則屬重過失：

(一) 醉酒駕駛或受酒精影響下駕駛；(二) 受麻醉品或精神科物質的影響下駕駛，只要其服食行為依法構成犯罪；(三) 輕型摩托車、重型摩托車或輕型汽車車速超過規定的最高車速限制 30km/h 或以上，又或重型汽車車速超過規定的最高車速限制 20km/h 或以上；(四) 逆法定方向駕駛；(五) 不遵守指揮交通的人員、指揮交通的紅燈或交匯處強制停車信號所規定的停車義務；(六) 在強制亮燈行車的情況下不亮燈行車；(七) 使用遠光燈而令人目眩。” ” 可見，此處並非指一般的違反交通規則，而必須是更為嚴重的，由《道路交通法》第 93 條第 3 款所羅列的重過失的情況。

本文中嫌犯在作出轉線操作時，是在沒有足夠安全距離的情況下作出的。此情況並沒有被法律視為重過失，因而本院認為嫌犯的行為未能符合“明顯違反”此一構成要件。

另一方面，此罪狀為具體危險犯，也就是說，即使沒有結果的實現，但危險須要是具體存在的。本文中，嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，而 XX 巴士上的乘客均坐著，當時兩車的速度均為每小時 50 公里或以下，不屬高速行駛，乘客(證人 B)亦表示並未感到危險，法律要求的“對他人生命造成危險、對他人身體完整性造成嚴重危險，或對屬巨額之他人財產造成危險”並未在案中具體顯現。因而，未能證實控訴書第七及第九條事實。”

4. 首先，我們先審視一下本案的證據。

5.嫌犯在庭審中作出聲明，承認有違反交通規則，稱知悉自己的轉線操作是強行為之，倘對方不停車有可能造成兩車相撞，導致司機或乘客受傷、巴士受損。

6.證人 C 在庭審中作證，表示案發當日駕駛途中發現右邊 YY 強行切線，當時對方已駛至證人所駕巴士的車身中間處，且一直壓線以強行切線，證人見狀立即拖慢車輛，證人表示倘其不停車的話兩車將會相撞，並稱倘嫌犯所駕車輛在其前方且亮燈示意切線的話，其一定會收油讓對方先行。

7.證人 B 在庭審中作證，表示當時為巴士上的乘客，表示在治安警察局提供證言時記得較清晰，在各方當事人同意的情況下宣讀了證人 B 載於第 73 頁詢問筆錄的部分內容。

8.警員證人 D 在庭審中作證，表示錄影片段中可見嫌犯所駕巴士一直以時速 49 公里行駛直至進入大橋，其越過車道分隔線且一直壓線，同時可見 XX 巴士以勻速行駛，並左靠向路緣以躲避嫌犯所駕巴士，及後減速讓 YY 通過。證人認為嫌犯的駕駛操作違反了交通規則。

9.在庭上播放了案發時多個不同角度的錄影片段。

10.根據 YYMP-57-XX 車內的錄影片段(TCM3028 鏡頭)顯示:

- 於 2021 年 5 月 21 日 16 時 01 分 36 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 後方行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 27 公里。

- 於同日 16 時 01 分 56 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的右後方(相隔條行車道)行駛，當時 YYMP-57-XX 的

車速為每小時 19 公里。

- 於同日 16 時 02 分 00 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的右後方行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 31 公里。

- 於同日 16 時 02 分 07 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的右後方行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 25 公里。

- 於同日 16 時 02 分 12 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的右後方行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 40 公里。

- 於同日 16 時 02 分 22 秒，嫌犯所駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的右後方行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 49 公里。

- 於同日 16 時 02 分 52 秒，嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 與 XX 巴士 MW-32-XX 平排行駛，當時 YYMP-57-XX 的車速為每小時 50 公里。

- 於同日 16 時 03 分 18 秒，嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已完全進入左車道行駛。

11.根據 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)顯示:

- 於 2021 年 5 月 21 日 16 時 01 分 50 秒，XX 巴士 MW-32-XX 從紅綠燈起步，然後右轉。

- 於同日 16 時 02 分 04 秒，XX 巴士 MW-32-XX 通過剛剛轉綠燈

的街口，當時車速為每小時 26 公里。

- 於同日 16 時 02 分 13 秒, XX 巴士 MW-32-XX 進入直路行駛，當時車速為每小時 36 公里。

- 於同日 16 時 02 分 18 秒, XX 巴士 MW-32-XX 在左車道行駛，當時車速為每小時 48 公里。

- 於同日 16 時 02 分 28 秒, XX 巴士 MW-32-XX 在左車道行駛，當時車速為每小時 50 公里。

- 於同日 16 時 03 分 05 秒，開始見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 的車頭在右方出現，當時車速為每小時 48 公里。

- 於同日 16 時 03 分 10 秒，嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 的左邊車輪已經進入了左車道。

- 於同日 16 時 03 分 16 秒，見到 XX 巴士 MW-32-XX 有明顯減速的跡象，與此同時，嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 開始將整部車切入左車道，XX 巴士內的速度顯示為每小時 49 公里。

- 於同日 16 時 03 分 18 秒，見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已開始遠離，XX 巴士內的速度顯示為每小時 49 公里。

- 於同日 16 時 03 分 20 秒，見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的前方已有一段距離，這時 XX 巴士內的速度顯示為每小時 34 公里。

- 於同日 16 時 03 分 23 秒，見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 在 XX 巴士 MW-32-XX 的前方更遠的距離，這時 XX 巴士內的速度顯示為每小時 26 公里。

12.根據交通廳道路監控鏡頭 B1010 顯示:

- 於 2021 年 5 月 21 日 16 時 03 分 08 秒, XX 巴士 MW-32-XX 在左車道行駛, 而嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 非常貼近中間的虛線。

- 於同日 16 時 03 分 10 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 的左邊車輪已經進入左車道行駛。

- 於同日 16 時 03 分 20 秒, XX 巴士 MW-32-XX 有明顯減速的跡象。

- 於同日 16 時 03 分 21 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 開始進入了左車道。

- 於同日 16 時 03 分 24 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已完全進入左車道行駛。

13.根據交通廳道路監控鏡頭 B1012 顯示:

- 於 2021 年 5 月 21 日 16 時 03 分 08 秒, XX 巴士 MW-32-XX 在左車道行駛, 而嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 在右車道行駛。

- 於同日 16 時 03 分 11 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 的左邊車輪已經進入左車道行駛。

- 於同日 16 時 03 分 18 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 與 XX 巴士 MW-32-XX 非常貼近, XX 巴士 MW-32-XX 有明顯減速的跡象。

- 於同日 16 時 03 分 20 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已經有一半的車身越過了左車道。

- 於同日 16 時 3 分 22 秒, 嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已完全進入左車道行駛。

14.經過詳細翻看案發時的錄影片段後，綜合分析不同角度的鏡頭，我們認為原審法院明顯忽略了以下幾點有助查明事實真相的錄影片段內容所顯示的細節：

1.綜合分析不同鏡頭所顯示的片段，不難發現 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)所顯示的速度數據與實際的行車速度出現不一致的情況，具體而言，相對實際情況延遲了數秒，最明顯的一點是，於“16 時 03 分 16 秒”見到 XX 巴士 MW-32-XX 有明顯減速的跡象，但該巴士內的速度數據顯示為每小時 49 公里；於“16 時 03 分 18 秒”見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 已開始遠離，但 XX 巴士內的速度數據仍然顯示為每小時 49 公里；直至“16 時 03 分 20 秒”及“16 時 03 分 23 秒”見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 與 XX 巴士 MW-32-XX 的距離越來越遠，這時 XX 巴士內的速度顯示才下降至每小時 34 公里及 26 公里。按照一般經驗法則，在兩車非常貼近時且兩車的車速相約(大約每小時 49 公里至 50 公里)，如果 XX 巴士 MW-32-XX 一直維持相同速度不作減速的話，嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 根本就過不到線，即使強行為之，由於沒有足夠距離，以兩車的車身長度來分析，按照一般的生活常識，兩車肯定會發生碰撞。按照多個不同鏡頭均顯示，XX 巴士 MW-32-XX 有明顯減速的跡象，然而，XX 巴士內的速度數據並沒有即時反映到實際車速，而且比實際情況慢了數秒，這個差異直接影響到原審法院對證人證言的判斷，正如原審法院在理由說明中指出“直至看見 YY 出現在前方並亮起左轉指示燈，XX 巴士也沒有減慢車速，而 YY 繼續以每小時 50 公里的速度向前，並繼續進入左邊行車道，隨後 XX 巴

士急刹。”，雖然 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)的速度數據顯示為每小時 49 公里，但實際上 XX 巴士 MW-32-XX 見到嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 逐漸迫近時已將車減速，繼而讓嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 切入左車道，我們認為原審法院在審查證據時誤以為 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)的速度數據顯示為每小時 49 公里是正確的，從而認定 XX 巴士 MW-32-XX 沒有減速，這明顯與實際情況不符。

2.為了證明上述情況(相對實際情況延遲了數秒)屬實，我們嘗試透過錄影片段內的其他部分內容作驗證。透過 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)所示“16 時 01 分 53 秒至 16 時 01 分 55 秒”時段的畫面內容，XX 巴士 MW-32-XX 已經將車重新起步並正在行駛，但 XX 巴士內的速度數據仍然顯示為每小時 0 公里，直至“16 時 01 分 56 秒”時段的畫面才顯示每小時 19 公里。按照一般的生活經驗，一輛正在行駛的車輛不可能速度數據顯示為 0 公里，因此，能夠證實 XX 巴士內的速度數據顯示明顯與實際不符，而且比實際情況慢了數秒。

3.這種情況不只上述巴士才有，我們發現 YYMP-57-XX 車內的錄影片段(TCM3028 鏡頭)亦有同樣情況，根據“16 時 01 分 25 秒至 16 時 1 分 31 秒”時段的畫面內容，YYMP-57-XX 已經重新起步並正在行駛，但該巴士內的速度數據仍然顯示為每小時 0 公里，直至“16 時 01 分 32 秒”時段的畫面才顯示每小時 14 公里；以及“16 時 01 分 48 秒至 16 時 01 分 53 秒”時段的畫面內容，YYMP-57-XX 已經重新起步並正在行駛，但該巴士內的速度數據仍然顯示為每小時 0 公里，直至

“16 時 01 分 54 秒” 時段的畫面才顯示每小時 9 公里。可見, YY 內的速度數據同樣與實際不符, 而且比實際情況慢了數秒。這正正說明單憑巴士內的速度數據來判斷事實並不可靠, 我們還應結合其他證據作綜合分析。

4.綜合分析 YYMP-57-XX 車內的錄影片段(TCM3028 鏡頭)、XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)、交通廳道路監控的鏡頭 B1O1O 及 B1O12 的片段可以知道, 上述鏡頭所顯示的時間出現差異, 最明顯的就是“嫌犯駕駛的 YYMP-57-XX 完全進入左車道行駛”這個動作, 我們認為這個時間差, 也會直接影響原審法院對證人證言的可信性作出的判斷。

5.透過 XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影片段(K329 鏡頭)所示 “16 時 01 分 41 秒至 16 時 03 分 05 秒” 時段的畫面內容, 可以見到 XX 巴士 MW-32-XX 從較早前在迴旋處等候紅綠燈、轉右再通過紅綠燈、進入直路、直至在案發路段被嫌犯強行切入左車道的整個過程。當中對 XX 巴士 MW-32-XX 的車速有影響性的幾個時間點, 分別是 “16 時 01 分 41 秒” (停在紅綠燈等候起步)、 “16 時 01 分 52 秒” (通過了紅綠燈後, 開始將車轉右)、 “16 時 02 分 04 秒” (見到下一盞交通燈剛轉綠, 正在通過, 當時的車速為每小時 26 公里)、 “16 時 02 分 06 秒” (有一輛泥頭車從左方駛出, 並在 XX 巴士 MW-32-XX 的前方行駛, 當時的車速為每小時 22 公里)、 “16 時 02 分 08 秒” (開始加速行駛)、 “16 時 02 分 21 秒” (以每小時 50 公里行駛)、 “16 時 02 分 22 秒至 16 時 03 分 05 秒” (巴士 MW-32-XX 一直在該路段以每小時 48 至 51 公里

之間的速度行駛。我們指出上述幾個時間點之目的，是希望讓人知道 XX 巴士 MW-32-XX 的車速由每小時 26 公里加速至 49 公里，其實經歷了從彎位進入直路，並由剛起步慢慢提速至合理水平行車的整個過程，我們認為不應該將一個正常的行車及加速程序被解讀為“XX 巴士是在 YY 出現後，才將行車速度為由每小時 26 公里加速至 49 公里。”，根據錄影片段顯示 XX 巴士 MW-32-XX 的上述一系列操作都是正常的，與該路段的路面及交通狀況相融合，當中沒有發現突然加速的情況，更無任何證據顯示 XX 巴士 MW-32-XX 是在 YY 出現後才將行車速度為由每小時 26 公里加速至 49 公里。

15.我們認為原審法院過份強調“嫌犯在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里，並無明顯的加速；”及“嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，而 XX 巴士上的乘客均坐著，當時兩車的速度均為每小時 50 公里或以下，不屬高速行駛。”，而忽略了一般生活規律和經驗法則。

16.雖然在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里，但這個因素不能完全反映案發時嫌犯的行為對其他道路使用者產生的危險，也不能排除嫌犯的行為對其他道路使用者產生的危險，因為是否危險也要視乎嫌犯當時的駕駛方式、兩車的規格及重量、兩車的距離、路面的特徵及狀況等因素，我們不能夠單憑嫌犯事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里就認定嫌犯的行為沒有對其他道路使用者造成危險。

17.儘管嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，以及 XX 巴士上的乘客均坐著，但如果兩車真的發生碰撞，所造成的損害絕非僅僅造成車內站立的乘客跌倒這個後果，不要忘記一點，就是兩部巴士均具有一定的長度及重量，

還有車內的駕駛者及乘客，而且兩車相撞時的角度有可能因前車與後車的碰撞點不同而產生不同的碰撞類別，加上案發地點是一條橋樑，兩車碰撞後兩車會繼續向哪個方向運動難以預測，更不要忽略一點，就是在兩車的後方還有多輛汽車正在行駛，按照一般的生活常識，在橋樑上的車輛的車速一般比較快。因此，如果 XX 巴士 MW-32-XX 沒有作出減速的動作，後果不堪設想。

18.從行為人之行為影響法益的方式而言，「危險駕駛道路上之車輛罪」是一危險犯，意思是只要行為人之行為對法益造成危險，而無需令法益遭受實際損害，便可符合罪狀。學說及司法見解均認為「危險駕駛道路上之車輛罪」是一具體危險犯，意思是必須對法益造成實際及確切的危險方能符合罪狀。

19.在本案中，嫌犯完全沒有理會過線所需的距離，也沒有理會其行為會否危及同向的其他道路使用者的情況，直接將車壓向左車道，並強行切入左車道，嫌犯的行為明顯已違反了駕駛員應當遵守的義務及交通規則，案發時嫌犯強行切入左車道這一刻，不但對 XX 巴士 MW-32-XX 及其內的駕駛者及乘客造成危險，還對後方的多輛汽車及其內的駕駛者和乘客造成危險，按照一般的生活經驗及常理，嫌犯在案發時已為其他道路使用者帶來具體及確切實現的危險。

20.綜上所述，我們認為原審法院在審查證據時明顯忽略了錄影片段內容所顯示的細節，以及過分強調“嫌犯在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里，並無明顯的加速；”和“嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，而 XX 巴士上的乘客均坐著，當時兩車的速度均為每小時 50 公

里或以下，不屬高速行駛”這些論點，導致所形成的心證違反一般經驗法則，因此，原審法院在審查證據方面明顯有錯誤。

21.關於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，原審法院認為“明顯違反”這個概念並非指一般的違反交通規則，而必須是更為嚴重的，由《道路交通法》第 93 條第 3 款所羅列的重過失的情況。

22.本人表示尊重的前提下對此不予認同。

23.《刑法典》第 279 條關於「危險駕駛道路上之車輛罪」所保護的法益是“道路交通安全及正常的道路交通秩序”，法律規定了兩種危險駕駛的情況：一是在醉酒狀態下，或受酒精、麻醉品、精神科物質等或具有相類效力產品的影響下，又或因身體或精神缺陷或過度疲勞，而不具備安全駕駛之條件下駕駛車輛；二是明顯違反在道路上行駛之規則。

24.上述第二種情況所提及的規則載於第 3/2007 號法律《道路交通法》內。

25.《道路交通法》第 93 條第 2 款及第 3 款規定了屬於“重過失”的情況及其處罰，這些被納入“重過失”的情況是立法者視為較嚴重的輕微違反行為，立法者針對有關情況訂定較重的處罰，不僅對違法者的危險行為起到預防的作用，同時也能起到一般預防的作用，因為面對可能的加重處罰，駕駛者會採取較為審慎和安全的駕駛態度，從而達到保障“道路安全”之目的。為了界定“重過失”，《道路交通法》第 93 條第 3 款盡數列舉了屬於“重過失”的情況，這個界定對於駕駛車輛時實施的過失犯罪具有重要意義，這個界定也為了更好配合其他法律中的

“重過失”情況。

26.然而，法律沒有明文規定《道路交通法》第 93 條第 3 款 “重過失” 的情況直接適用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的 “明顯違反在道路上行駛之規則” 。

27.《道路交通法》第 93 條之立法目的在於犯罪預防，透過加重刑罰來遏止一些較嚴重的輕微違反行為，以避免有關行為最終演變成之實害，我們看不出有任何理由立法者存有劃定《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的 “明顯違反在道路上行駛之規則” 界限的意圖。

28.「危險駕駛道路上之車輛罪」所保護的法益是 “道路交通安全及正常的道路交通秩序”，而影響道路交通安全的行為多種多樣，如果以《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定的情況去理解 “明顯違反在道路上行駛之規則”，將會出現大量危險駕駛行為排除在「危險駕駛道路上之車輛罪」的適用範圍之外，我們認為這個理解並不合理，因為立法者清楚知道在公共道路上有很多違反交通規則的行為均會對道路安全及交通秩序構成威脅。

29.在《道路交通法》立法過程中將醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質的影響下駕駛納入第 93 條第 3 款內，作為駕駛時屬重過失的其中一種情節，這做法是為了配合《道路交通法》將醉酒駕駛或受麻醉品或精神科物質的影響下駕駛行為刑事化，目的是採取更嚴厲的措施，處罰因受酒精影響下駕駛而嚴重危害交通安全的駕駛者。雖然《道路交通法》第 93 條第 3 款與《刑法典》第 279 條第 1 款所規定的部分情況相似，但各自的立法目的不同，因此，立法者沒有將《道路交通法》第 93 條

第 3 款規定“重過失”的情況等同於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”的意圖。

30.從立法技術的角度來看，倘若立法者具有直接適用的意圖，可以在《道路交通法》明確規定第 93 條第 3 款規定“重過失”的情況准用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，然而，立法者並無這樣做。

31.儘管立法者將較嚴重的輕微違反行為納入“重過失”的情況，並訂定較重的處罰，但不能將之與《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的構成要件相混淆。我們認為《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反”是指一種輕率，甚至乎粗暴的駕駛態度。

32.綜上所述，我們認為《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”並非僅包含《道路交通法》第 93 條第 3 款規定“重過失”的情況，因此，原審法院存在“法律理解錯誤”的瑕疵。

被上訴人 A 作出答覆，認為應裁定檢察院之上訴理由不成立（詳見卷宗第 146 頁至第 150 頁背頁）。

被上訴人提出以下理據（結論部分）：

1. 嫌犯獲悉尊敬的檢察院（以下稱“上訴人”）就初級法院第五刑事法庭於 2022 年 4 月 28 日作出之獨任庭裁判提起上訴及附具理由闡述。

2. 上訴人不服原審法院裁定被上訴人涉嫌觸犯一項的《刑法典》第

279 條第 1 款 b) 項所規定及處罰的「危險駕駛道路上之車輛罪」判處罪名不成立之裁決內容，並認為有關裁決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款及第 2 款 c) 項的瑕疵。

3. 上訴人認為原審法院在審查證據時明顯忽略了錄影片段內容所顯示的細節，以及過分強調“嫌犯在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里，並無明顯加速；”和“嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，而 XX 巴士上的乘客均坐著，當時兩車的速度均為每小時 50 公里或以下，不屬高速行駛。”這些論點，導致所形成的心證違反一般經驗法則。

4. 同時，上訴人透過大量的錄影片段來希望證明 XX 巴士的速度數據儀存在誤差，並指出這個差異直接影響到原審法院對證人證言的判斷。

5. 事實上，巴士上的速度數據儀為一種專門為測速而設的工具，而且其規格理應是符合標準的，否則巴士公司不應使用有關測速儀器，因此，其顯示的數據原則是準確且可信的。

6. 根據證人 C 在庭審中作證表示，證人於案發時已發現被上訴人欲轉線的操作，並已作出相對的應變措施，減慢車速以便被上訴人能成功轉線。

7. 為此，儘管測速儀器真的存在誤差，但我們不能忽略一點的是，既然證人已經進行減速且打算讓被上訴人駕駛的 YY 轉線，而案中被上訴人亦意識到證人打算讓先的操作才確切進行轉線，那麼，當時的路面情況完全是在司機們的控制之中，而上訴人所指的危險亦不復存在。

8. 此外，身為案中 XX 巴士乘客之一的 B 在庭審中亦說出案發時的

並未感到有危險的親身經歷，稱乘坐過程中在使用手機，巴士突然減慢且有衝力，但不覺得有危險。

9. 由此可見，對於第三人來說，該危險亦是不存在的。

10. 因此，上訴人在其上訴理由闡述中一直以車輛的測速存在誤差及以結論性的猜測方式來表達如果兩車真的發生碰撞會造成甚麼後果，忽略了證人在案發時的真實感受及判斷。

11. 須指出的是，經過庭審聽證，未能證實案發時被上訴人駕駛 YY 在公共道路上明顯違反在道路上行駛之規則，同時未能證實被上訴人的行為完全沒有顧及道路使用者安全，因而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險。

12. 事實上，上訴人是在質疑原審法院對事實的認定，以表達他對原審法院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。

13. 在本案中，原審法院是根據嫌犯聲明、證人證言及綜合分析於卷宗內的其他書證形成心證而對事實作出認定，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。

14. 綜上所述，被上訴裁判並沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵。

15. 另一方面，上訴人認為，法律沒有明文規定《道路交通法》第 93 條第 3 款“重過失”的情況直接適用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b) 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，因此，上訴人不認同原審法

院認為“明顯違反”這個概念並非指一般的違反交通規則，而必須是更為嚴重的，由《道路交通安全法》第 93 條第 3 款所羅列的重過失的情況。

16. 參見中級法院第 890/2018 號合議庭裁判的司法見解：“法律所懲罰的危險駕駛的行為有以下兩種：(1) 不具備安全駕駛條件；或(2) 明顯違反交通規則。作為第一種情況，法律又以盡數方式規定了產生不具備安全駕駛條件的情況，包括：(1) 醉酒狀態，(2) 受酒精、麻醉品、精神科物質或具相類效力的產品影響，(3) 因身體或精神缺陷或過度疲勞。而作為第二種的情況，法律也盡數略舉了明顯違反交通規則的行為的情況，即《道路交通安全法》第 93 條第 3 款所規定的重過失的行為。”。

17. 同樣，中級法院第 507/2020 號合議庭裁判及第 608/2020 號合議庭裁判也持有相同的見解。

18. 「危險駕駛道路上之車輛罪」是具體危險性。這種具體的危險，是駕駛行為本身的一種偏離或者違反正常駕駛方式、路線、規則等各種表現方式而造成對他人生命、身體完整性或者巨大財產利益的危險。

19. 本案中，被上訴人作出的是轉線行為，該行為本身並不構成一種偏離或者違反正常駕駛方式、路線、規則等各種表現方式。

20. 因此，被上訴人不認為被上訴裁判沾有法律理解錯誤的瑕疵。

21. 綜上所述，結合證人證言、卷宗資料及被上訴人作出的轉線操作未被法律視為重過失的情況下，被上訴人不同意上訴人認為在本案中已構成具體危險的情況。

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱並提交了法律意見，認為應裁定上訴人提出的上訴理由成立（詳見卷宗第 159 頁至第 161 頁背頁）。

*

本院接受檢察院提起的上訴後，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

原審法院經庭審後認定以下事實：

經查明屬實的事實：

1. 2021年5月21日下午4時，嫌犯A駕駛「YY有限公司」巴士（下稱“YY”）編號為MP-57-XX(73S號線)沿友誼橋大馬路右車道往友誼大橋引橋方向行駛，當時YY車廂內並沒有乘客（見卷宗第43至44頁）。
2. 與此同時，C駕駛「XX有限公司」巴士（下稱“XX巴士”）編號為MW-32-XX(51A號線)沿友誼橋大馬路左車道往友誼大橋引橋方向行駛，當時該巴士車廂約載有10名以上乘客（見卷宗第50至52頁）。
3. 期間，上述兩輛巴士並排同向行駛。
4. 當兩輛巴士並排駛入友誼大橋引橋後，嫌犯為了避免被監控系統拍攝到其在右車道行駛，嫌犯明知上述XX巴士正在其左邊行駛，但仍然駕駛YY故意越過車道分隔線靠左迫近上述XX巴士（見卷宗第24頁至第26頁、第43頁、第45頁、第50頁及第53頁）。
5. C見嫌犯駕駛的YY越來越接近其駕駛的XX巴士，為避免雙方發生

碰撞，C作出減速操作，而嫌犯則加速（車速約50km/h）由右車道超過上述XX巴士並成功轉往左車道行駛（見卷宗第24頁、第27頁、第43頁、第45頁、第46頁、第50頁、第54頁至第56頁）。

6. 及後，上述兩輛巴士分別沿友誼大橋左車道往氹仔方向駛去。

7. (未獲證實)

8. 嫌犯是在自由、自願、有意識的情況下故意作出上述行為。

9. (未獲證實)

10. (未獲證實)

*

另外，亦查明以下事實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯無刑事紀錄。

嫌犯聲稱具高中畢業的學歷程度，無業，依靠儲蓄生活，需供養父母親。

*

未經查明之事實：

控訴書第七條事實：嫌犯在大橋上突然越過車道分隔線緊貼XX巴士，其駕駛操作極大可能導致與XX巴士及其他同在道路上行駛之車輛發生猛烈碰撞，因而極大可能引致被撞車輛上的乘客受到嚴重傷害，甚至死亡。

控訴書第九條事實：嫌犯駕駛YY在公共道路上突然越過車道分隔線迫近XX巴士，明顯違反在道路上行駛之規則，完全沒有顧及道路使用者安全，因而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險。

控訴書第十條事實：嫌犯清楚知道其行為是違法的，並會受到法律制裁。

三、法律方面

除了須依職權審理的事宜，上訴法院只解決上訴人具體提出且在其上訴理由闡述的結論中所界定的問題，而毋須分析上訴人在提出這些問題時所主張的每項理由，結論中未包含的問題已轉為確定。¹

*

本上訴涉及之問題：

- 在審查證據方面明顯有錯誤
- 法律理解錯誤

*

（一）關於“在審查證據方面明顯有錯誤”

上訴人檢察院認為，原審法院在審查證據時明顯忽略了錄影片段內容所顯示的細節，以及過分強調“嫌犯在事發時的車速一直維持在每小時 49 至 50 公里，並無明顯的加速”和“嫌犯駕駛的巴士上沒有乘客，而 XX 巴士上的乘客均坐著，當時兩車的速度均為每小時 50 公里或以下，不屬高速行駛”這些論點，導致所形成的心證違反一般經驗法則，在審查證據方面明顯有錯誤。

*

¹ 參見中級法院第 18/2001 號上訴案 2001 年 5 月 3 日合議庭裁判、中級法院第 103/2003 號上訴案 2003 年 6 月 5 日合議庭裁判。

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所規定的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵是指，對於原審法庭所認定的既證事實及未被其認定的事實，任何一個能閱讀原審合議庭判決書內容的人士在閱讀後，按照人們日常生活的經驗法則，均會認為原審法庭對案中爭議事實的審判結果屬明顯不合理，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤。²

換言之，審查證據方面明顯有錯誤，是指法院在分析證據而認定事實時，明顯有違經驗法則和常理，或明顯違反法定證據價值法則，或明顯違反職業準則。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。

*

根據卷宗資料，YYMP-57-XX 車內的錄影鏡頭（TCM3028）、XX 巴士 MW-32-XX 車內的錄影鏡頭（K329 鏡頭）以及交通廳道路監控鏡頭 B1010、鏡頭 B1012 均記錄了案發經過的錄影片段，除卻錄影角度的不同，各鏡頭所顯示的事件時間亦存在些許的出入，此外，誠如檢察院所主張的，XX 巴士及 YY 車內的速度數據顯示比實際的車速變化情況滯後數秒。

本院認為，上指的客觀偏差和滯後是客觀存在且不可能絕對避免的，儘管存在該等的客觀偏差及滯後，並不妨礙結合卷宗所有的證據，對於

² 參見終審法院於 2001 年 3 月 16 日在第 16/2000 號上訴案、中級法院於 2014 年 4 月 3 日在第 602/2011 號上訴案件及於 2014 年 5 月 29 日在第 115/2014 號上訴案之裁判。

幾個關鍵時間點的案件事實作出對比分析。

本案涉及被上訴人違反交通規則，駕駛涉案 YY 巴士強行轉線。

YY 巴士車內的錄影顯示（TCM3028 鏡頭）：16 時 02 分 52 秒，被上訴人駕駛的 YY 巴士與 XX 巴士並排；16 時 03 分 18 秒，被上訴人駕駛的 YY 巴士完全進入左車道。

XX 巴士車內的錄影顯示（K329 鏡頭）：16 時 03 分 10 秒，被上訴人駕駛的 YY 的左邊車輪已經進入左車道行駛；16 時 03 分 16 秒，XX 巴士有明顯減速的跡象，與此同時，被上訴人駕駛的 YY 開始將整部車切入左車道；16 時 03 分 18 秒，見到被上訴人的巴士已開始遠離；16 時 03 分 20 秒，XX 巴士的測速器由剎車時的每小時 49 公里跳至每小時 34 公里。

交通廳道路監控鏡頭 B1010 顯示：16 時 03 分 10 秒，被上訴人駕駛的 YY 的左邊車輪已經進入左車道行駛；16 時 03 分 20 秒，XX 巴士有明顯減速的跡象；16 時 03 分 21 秒，YY 開始進入左車道；16 時 03 分 24 秒，YY 已完全進入左車道行駛。

交通廳道路監控鏡頭 B1012 顯示：16 時 03 分 11 秒，被上訴人駕駛的 YY 的左邊車輪已經進入左車道行駛；16 時 03 分 18 秒，YY 與 XX 巴士非常貼近，XX 巴士有明顯減速的跡象；16 時 03 分 20 秒，YY 已經有一半的車身越過了左車道；16 時 3 分 22 秒，YY 已完全進入左車道行駛。

通過對比可見，在被上訴人駕駛的 YY 的左邊車輪進入左車道至 XX 巴士減速之間，有 6 秒至 10 秒的時間，其間兩車以每小時 48 至 50 公里的速度並排行駛。

被上訴人駕駛 YY 在轉線時，YY 的左轉指示燈閃爍，左側車輪越線靠近 XX 巴士，XX 巴士減速後，YY 全車轉入左車道，其間，XX 巴士的乘客（證人 B）並未感到危險。

本院認為，原審法院沒有採信 XX 巴士司機的全部證言，認定“並非如證人所講在 YY 出現在其右邊中間位置時就開始減速”、“直至看見 YY 出現在前方並亮起左轉指示燈，XX 巴士也沒有減慢車速，而 YY 繼續以每小時 50 公里的速度向前，並繼續進入左邊行車道，隨後 XX 巴士急剎”，與各監控鏡頭記錄的事發過程是相符的。同時，原審法院認定“相反，XX 巴士是在 YY 出現後，才將行車速度為由每小時 26 公里加速至 49 公里”，這是被上訴人開始轉線操作之前的情況，原審法院的這一表述確有欠缺嚴謹之嫌，但對於認定控訴書所控告的事實客觀經過而言，尚不構成在審查證據方面的明顯錯誤。

實際上，控訴書中的所有客觀事實已經獲得證實，而原審法院認定的未獲證的事實，為控方對客觀事實是否符合犯罪主觀方面和客觀方面要素的判斷。

*

本案，被上訴人駕駛 YY 強行轉線，其亮起轉線信號，越過分割線靠近與之並排行駛的 XX 巴士，迫使 XX 巴士緊急減速，被上訴人沒有遵守《道路交通法》第 21 條駕駛者駕駛時應保持車輛間足夠安全距離的規定，違反了駕駛者應遵守的謹慎義務及交通規則。被上訴人的行為具有危險性，但是否足以構成被指控的「危險駕駛道路上之車輛罪」，尚需分析其行為是否符合該罪的犯罪構成要件，特別是，被上訴人的行為對

駕駛義務的違反程度、當時的具體情況是否對他人生命、身體完整性、或巨額的他人財產造成具體的、而非一般性的危險。這也正是上訴人所提出的第二點上訴理據。

*

（二）關於“法律理解錯誤”

上訴人檢察院認為，法律沒有明文規定《道路交通法》第 93 條第 3 款“重過失”的情況直接適用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”；《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”並非僅包含《道路交通法》第 93 條第 3 款規定“重過失”的情況；“明顯違反”是指一種輕率、甚至乎粗暴的駕駛態度。原審法院存在“法律理解錯誤”的瑕疵。

*

誠然，於現實生活中，很多違反交通規則的行為均會對道路安全及交通秩序構成威脅，但並非所有的違反交通規則的行為均必然構成「危險駕駛道路上之車輛罪」。

《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，立法者所採用的立法技術是對“明顯違反（violação grosseira）”不作出具體規定，這樣，就要求我們去適用專門法律中的相關規定，以期《刑法典》可以適應社會的快速發展和變化，同時，為避免一般違反交通規則的行為被過度刑事化處罰，因此，《道路交通法》第 93 條第 3 款“重過失”（negligência grosseira）所規定的情況直接適用於《刑法典》第 279 條第 1 款 b 項的“明顯違反在道路上行駛之規則”，是正

確的。

對此，中級法院於 2018 年 11 月 1 日 作出的第 890/2018 號合議庭裁判中明確指出：

法律所懲罰的危險駕駛的行為有以下兩種：（1）不具備安全駕駛條件；或（2）明顯違反交通規則。

作為第一種情況，法律又以盡數方式規定了產生不具備安全駕駛條件的情況，包括：（1）醉酒狀態，（2）受酒精、麻醉品、精神科物質或具相類效力的產品影響，（3）因身體或精神缺陷或過度疲勞。而作為第二種的情況，法律也盡數略舉了明顯違反交通規則的行為的情況，即《道路交通法》第 93 條第 3 款所規定的重過失的行為。

本案，被上訴人強行轉線的駕駛行為，沒有遵守《道路交通法》第 21 條駕駛者駕駛時應保持車輛間足夠安全距離的規定，違反駕駛者應遵守的謹慎義務及交通規則，其行為具有危險性，但並不屬於《道路交通法》第 93 條第 3 款規定的“重過失”（negligência grosseira），即未符合「危險駕駛道路上之車輛罪」的“明顯違反交通規則”之構成要件。

另一方面，「危險駕駛道路上之車輛罪」屬於具體危險犯，行為人在實施有關違法行為時，需存在對他人的生命造成危險、或對他人的身體完整性造成嚴重危險、又或對屬巨額的他人財產造成危險。這一危險須是具體的、而非一般性的危險。本案，被上訴人在駕駛 YY 強行轉線時，其左轉指示燈閃爍、靠近 XX 巴士，XX 巴士減速後，YY 全車轉入左車道，其間，XX 巴士的乘客並未感到危險。在案件的具體情節中，除了

在沒有足夠安全距離情況下強行轉線之外，沒有真實及實質危險的具體事實獲得證明。

原審法院根據已查明及未查明的事實，認定未能證實案發時被上訴人的駕駛違規行為屬“明顯違反在道路上行駛之規則”，同時以全局性的動態及客觀角度認定未能證實被上訴人的行為完全沒有顧及道路使用者安全而對他人的生命及身體完整性造成嚴重危險，故此，裁定被上訴人被指控的觸犯《刑法典》第 279 條第 1 款 b) 項所規定及處罰的一項「危險駕駛道路上之車輛罪」罪名不成立。

本院認為，原審法院適用法律正確，被上訴判決未沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定之瑕疵。

*

藉此，本院裁定檢察院的上訴理由不成立，維持原審判決。

四、決定

綜上所述，本院裁定檢察院的上訴理由不成立，維持原審判決。

*

豁免本上訴之訴訟費用。

被上訴人的委任辯護人的服務費定為澳門幣 1,800 元，由終審法院院長辦公室支付。

著令通知。

—*—

澳門，2023 年 11 月 9 日

周艷平
(裁判書製作人)

蔡武彬
(第一助審法官)

陳廣勝
(第二助審法官)