

上訴案第 809/2016 號

上訴人：A (A)

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區刑事起訴法庭起訴嫌犯 A 為直接正犯，觸犯了：第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪，並依據《道路交通法》第 94 條之規定，中止嫌犯駕駛執照之效力。並請求初級法院以庭審程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的獨任庭在第 CR3-16-0266-PCS 號普通刑事案件中，經過庭審，最後作出了以下的判決：

- 嫌犯 A 為直接正犯，觸犯了第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪罪名成立，處之以 50 天罰金，再以每天澳門幣 300 元計算，共澳門幣 15000 元(澳門幣壹萬伍仟元)，若不繳付上述罰金或不以工作代替，須監禁 33 天；及
- 依《道路交通法》第 94 條第 2 款的規定，對嫌犯附加科處駕駛執照效力中止四個月。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起上訴，其內容如下：

1. 根據判決書內容，初級法院是根據在庭上嫌犯之聲明、證人

之證言及卷宗之書證而對事實作出判斷，並以嫌犯車輛從後而上撞及受害人車輛右方車身及受害人聽到對方車上乘客大叫而認定嫌犯根本清楚碰接發生，因而裁定嫌犯以直接正犯方式觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪。

2. 除了對上述初級法院判決給予應有之尊重外，上訴人對判決依據不予認同，這是因為：
3. 於 2016 年 1 月 7 日，嫌犯應治安警察局傳喚到治安警察局錄取訊問筆錄，期間，由於嫌犯及受害人 B 已於交通廳偵查科達成和解及賠償協議，受害人表示不追究嫌犯之刑事及民事責任，故嫌犯誤認為是次筆錄內容只作記錄，並沒有細看筆錄內容便在筆錄上簽字。
4. 事實上，嫌犯在案發當日（即 2015 年 7 月 11 日）約 10 時 45 分曾駕駛輕型汽車 MI-XX-XX 接載著兩名同事駛經機場圓形地，其間，案發路段正在進行修路工程。
5. 由於嫌犯駛經機場圓形地期間曾感到車輛出現震動，在無法確定該震動是由凹凸的施工路面或是與其他車輛碰撞所造成的情況下，嫌犯立刻將車輛停泊在科技大學對出車行道，以便檢查車輛情況及等候倘有的肇事車輛經過，然而，嫌犯經過檢查其所駕駛的車輛並沒發現任何損毀，且在數分鐘後，並無任何肇事車輛經過又或有人示意其車輛被嫌犯撞及，故嫌犯便駕車離開。
6. 嫌犯在不確定是否曾發生交通意外的情況下仍停泊在上址等候倘有的肇事車輛之目的是為了承擔倘有的民事或到刑事責任。
7. 即使嫌犯勇於承擔倘有的民事或刑事責任，但在嫌犯等候期間並沒有任何肇事車輛與嫌犯接觸，因此，嫌犯在確信並無發生交通意外後便駕駛離開。
8. 在未能確定是否曾撞及其他車輛之情況下，嫌犯避免濫用警

力，主動停車等候倘有的肇事車輛，嫌犯此舉已表明其欲承擔倘有的法律責任。

9. 正因在嫌犯等候期間並沒有肇事車輛與嫌犯接觸，嫌犯相信並未撞及其他車輛，在駕駛時出現的震動是因駛經凹凸路面所造成，故嫌犯並沒有報警求助。
10. 換句話說，嫌犯並未故意在可能發生交通意外後逃離現場以逃避倘有的法律責任。
11. 不得不提的是，根據已獲證明之事實，嫌犯具有大專學歷，現時擔任項目經理，每月收入澳門幣 70,000 元，根本無必要為著區區數仟元之賠償而選舉逃避法律責任，其收入已完全可以履行倘有的賠償責任。
12. 鑑於嫌犯在案發後馬上停車等候倘有之肇事車輛，嫌犯之行為顯示其並無意圖逃避因倘有之交通意外所帶來之民事或刑事責任。
13. 故嫌犯之行為並不符合《道路交通法》第 89 條所規定及處罰之《逃避責任》罪。
14. 直至 2016 年 1 月 7 日，嫌犯從輕型汽車車主 C 口中得知該車輛於 2015 年 7 月 11 日曾發生交通意外，嫌犯由於知悉當日曾使用上述車輛，因此便陪同車主到達治安警察局交通廳了解有關事宜。
15. 在到達治安警察局交通廳後，治安警員向嫌犯表示於 2015 年 7 月 11 日接獲受害人舉報，指出於案發當日，嫌犯在駕駛輕型汽車 MI-XX-XX 駛經機場圓型地附近時曾與受害人駕駛之輕型汽車 MR-XX-XX 發生碰撞並不顧而去。
16. 為了確定交通意外之具體情況，嫌犯向治安警員了解並接觸到受害人 B。
17. 當時，嫌犯向治安警員及受害人解釋於案發期間並不知悉曾撞及受害人所駕駛之車輛，且在懷疑可能發生交通意外後便

立刻停車察看及等候，在確定沒有任何肇事司機出現的情況下，才駕車離開，並補充倘其知悉交通意外之發生，其一定會停車處理有關事宜，並不會逃避任何責任。

18. 為著確定交通意外之真實性，雙方允許治安警員對有關車輛進行檢查，檢查後僅發現輕型汽車 MI-XX-XX 左前車輪上之沙板有少許的花損痕跡，得出嫌犯與受害人車輛之損毀位置高度吻合。
19. 不得不提的是，即使上述車輛的損毀高度相符，這並不代表嫌犯的沙板與受害人的車身及倒後鏡曾經發生碰撞，這是因為大部份在道路上行駛的車輛的大小與受害人及嫌犯駕駛之車輛的大小相約，這僅代表受害人車輛上的花損有可能由一部與嫌犯車輛大小相約的車輛所造成。
20. 此外，在受害人車輛的花損部分亦沒有驗出存有嫌犯車輛的油沒漆痕跡。
21. 因此，無法從客觀證據方面證實嫌犯之車輛曾於受害人之車輛發生碰撞。
22. 按照受害人車輛的花損程度，實在存在令人難以理解的疑問，如何同時造成倒後鏡及車輛右前車門位置出現花損。
23. 因為根據汽車發生碰撞物理的經驗法則及慣性，倘受一車的右前車門位置造成長條形狀的花痕時，兩車發生碰撞時，車身之間應成水平相點，二車從一車的後面撞及一車的右前車門位置，從而形成對一車的車身造成長線狀的擦痕，而二車本身車身又或其他位置亦會產生擦痕。
24. 然而，倘一車的右側倒後鏡的突出點出現損毀，兩車發生碰撞時的車身應該相距有十至二十公分，一車與二車的倒後鏡分別發生碰撞，從而形成一車的右側倒後鏡的突出點出現損毀，而二車本身的左側倒後鏡的突出點亦會出現損毀。
25. 事件中，受害人車輛的倒後鏡及車輛右前車門位置同時出現

花損 (參見卷宗第 12 頁之報告 , 以及參見判決書 II) 事實第一項第三段之內容) , 倘如受害人所述般發生碰撞 , 嫌犯的車輛應從後撞及受害人的車輛 , 兩車的距離應該相貼 , 從而形成嫌犯所駕駛的車輛對受害人的車輛造成長條形狀的花痕 , 並將受害人車輛的倒後鏡撞飛。

26. 眾所周知 , 倒後鏡的裝置於前車門的突出位 , 倘發生兩車相貼且產生擦痕式的碰撞時 , 這是碰撞亦會導致兩車的倒後鏡發生碰撞。
27. 而且 , 如果發生以上碰撞 , 嫌犯車輛的左側車身及左側倒後鏡亦會產生擦痕及撞擊痕跡。
28. 然而 , 事件中的結果 , 僅是在受害人車輛的倒後鏡及車輛右前車門位置同時出現花損 , 而嫌犯車輛的左側車身和倒後鏡並沒有發現任何花痕 , 僅是其車輛的沙板上發現有少許的花痕。
29. 最後 , 不得不提的是 , 倘嫌犯及受害人之車輛發生碰撞如受害人所述般 , 碰撞對受害人車輛造成的損害並不可能如控訴書所述般那麼輕微。
30. 故單純以嫌犯及受害人車輛花損的高度吻合來斷定二人之車輛曾發生碰撞的證據不充分。
31. 同時 , 嫌犯在治安警員對輕型汽車 MI-XX-XX 進行檢查後才知悉該車左前車輛上之沙板有花損痕跡。
32. 即使雙方車輛曾發生碰撞的客觀證據不足 , 但嫌犯在考量實際情況後 , 認為案發當日可能曾撞及受害人駕駛之車輛 , 因此 , 嫌犯主動向受害人承諾賠償汽車 MR-XX-XX 右邊車身損毀之維修費用。
33. 由於雙方達成和解及賠償協議 , 受害人於 2016 年 1 月 7 日在治安警察局內聲明放棄追究嫌犯之刑事及民事責任。(詳見卷宗第 30 頁)

34. 嫌犯承諾向受害人作出賠償並不代表嫌犯承認於案發當時已知悉交通意外之發生，相反，嫌犯在知悉可能曾與受害人發生交通意外而馬上作出賠償之行為足以證明嫌犯勇於承擔責任，並非逃避責任之人。
35. 在獲悉控訴書內容後，嫌犯於 2016 年 3 月 4 日向檢察官提交澄清申請書，闡述於案發當日並無意識到交通意外之發生，隨後於 2016 年 3 月 9 日向檢察官提出預審申請。
36. 即使預審法官對嫌犯維持起訴批示，但嫌犯堅持還原案發真相，在初級法院審判聽證期間否認控訴書之指控。
37. 不得不提的是，初級法院在聽取受害人證言後，以受害人之一方證言便確定嫌犯在案發時是知悉意外之發生。
38. 事實上，受害人在案發後並無對嫌犯作出任何警示行為或要求嫌犯停車，案發後嫌犯並不知悉曾與受害人之車輛發生碰撞，因此嫌犯並無逃避任交通意外所生責任之企圖。
39. 此外，受害人在審判聽證時聲稱曾聽刑嫌犯車內之乘客因車輛發生碰撞而大叫，初級法院亦以此聲明為依據推定嫌犯是知悉意外之發生。
40. 然而，在審判聽證前的偵查程序中，受害人從未提及曾聽到嫌犯車內乘客發出大叫，受害人在審判聽證中突然提出這一事實足以質疑其證言之可信程度。
41. 為著發現事實真相之目的，初級法院在聽取受害人於上述第 41 點之聲明後，理應傳喚案發期間嫌犯搭載之兩名同事作證，以確定受害人證言之真確性，而非單純以受害人之證言為依據。
42. 根據《刑事訴訟法典》第 304 條 a 項之規定，如認為對發現事實真相屬必需者，主持審判之法官負責進行訊問、訊問、檢查及作出其他調查證據之行為。
43. 因此，在受害人證言之真實性取決於其他調查行為時，主持

審判之法官應安排有關調查措施，以釋除倘有之疑點。

44. 綜上所述，在對撞擊之方式違反眾所周知的汽車碰撞的物理及慣性時，且存在可發現事實之真相及對案件作出良好裁判的情況下，未聽取受害人講述嫌犯曾搭載之兩名同事之證言時，對嫌犯是否知悉交通意外之發生實在存有大大疑問，基於疑點利益歸於嫌犯原則，初級法院應開釋嫌犯有關犯罪行為，而非依靠受害人之一方證言為依據判處嫌犯觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪。
45. 由於初級法院所闡述之判決依據並不足以證實嫌犯曾觸犯上述犯罪行為，因此該判決沾有刑事訴訟法典第 400 條第 2 款 a)項所述之瑕疵。

綜合以上所列舉的法律及事實理由，同時不妨礙尊敬的中級法院合議庭儲位法官 閣下對法律理解的高見，懇請裁定原審判決沾有刑事訴訟法典第 400 條第 1 款的瑕疵，宣告本上訴得直，並作出如下公正裁判：

- 1) 廢止被上訴判決及
- 2) 根據存疑無罪原則，對嫌犯作出無罪判決。

檢察院就上訴人 A 所提出的上訴作出答覆，其內容如下：

1. 上訴人認為原審判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所述瑕疵--獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判。
2. 根據原審判決，控訴書所載事實大部份獲得證實，並無任何遺漏，而且獲證明之事實相當充份。答辯狀亦無待證事實。因此，就上訴人觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰之一項『逃避責任罪』，足以作出有罪判決。
3. 上訴人又認為原審法庭在證據不充份及欠缺深入調查下認定控訴書所載事實獲證明。

4. 根據《刑事訴訟法典》第 114 條規定，“評價證據係按經驗法則及有權限實體之自由心證為之，但法律另有規定者除外，”換言之，法官在對構成訴訟標的之事實作出認定時，除了法律對評價證據方面另有規定外，係依據經驗法則對證據材料進行分析判斷，從而在事實層面上作出認定。
5. 在本案，原審法庭採信被害人聲明的內容，上訴人駕車從後而上撞及被害人車輛右方車身，致使被害人車輛右邊倒後鏡及右邊車身損毀。上訴人清楚知道已發生碰撞，仍然駕車逃離現場。原審法庭對事實的認定，並無違反法律。

基此，上訴人應理由不成立，原審法庭之判決應予維持。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，其內容如下：

2016 年 9 月 15 日，初級法院判處嫌犯 A 以直接正犯方式觸犯 1 項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰之『逃避責任罪』，判處 50 天罰金，日罰金為澳門幣 300 元，合共澳門幣 1 萬 5 千元；若不繳付罰金或不以工作代替，須監禁 33 天；同時，判處中止駕駛執照之效力 4 個月。

嫌犯 A 不服初級法院上述判決而向中級法院提出上訴。

其上訴理由中，上訴人 A 指出被上訴之判決違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項之規定。

對於上訴人 A 之上訴理由，本院認為明顯不成立，應予駁回。

眾所周知，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出判決”的瑕疵是指法院在調查事實時出現遺漏，所認定的事實不完整或不充份，以至依據這些事實不可能作出有關判決中的法律決定。

對於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的理解在中級法院多個上訴案件中已經有所闡述，如第 5/2011 號上訴案件於 2011 年 6 月 23 日所作之裁判：

“一、澳門《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判決”的瑕疵，祇在法院沒有對整個訴訟標的作出應有的查證下才會發生。

二、由於原審庭在審查案中證據時並沒有明顯違反任何經驗法則或自由心證原則，嫌犯不得以其對證據的主觀看法，去質疑原審法官在審查證據後所形成的對事實審的判斷。”

而第 304/2007 號上訴案件於 2007 年 7 月 26 日的判決也認為：

“一、澳門《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判決”的瑕疵，祇在法院沒有對整個訴訟標的作出應有的查證下才會發生。

二、倘原審法院已對指控事實逐一作出調查，並根據在審判聽證後所形成的對事實審的判斷，悉數把它們分別羅列於合議庭判決書內有關『已經證明之事實』和『未經證明之事實』的章節中，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指的瑕疵便無從談起。”

在本具體個案中，A 提交的答辯狀沒有提出具體事實描述（見卷宗第 76 頁）。

而被上訴的合議庭判決中已一一列載了所有已證實的起訴書重要事實及未證事實，我們未能看見法院在調查事實時出現了任何遺漏。

至於上訴人 A 提出一連串其在事發時並沒有逃離現場，逃避責任的意圖及表現，又質疑被上訴的法庭只採信被害人的單方證言，我們認為，上訴人 A 提出的這些上訴理據跟《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所規定之瑕疵完全沾不上邊。

可見，上訴人 A 指責初級法院合議庭判決書沾有了“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出判決”之瑕疵是毫無道理的。

綜上所述，應裁定上訴人 A 所提出的上訴理由明顯不成立，應予駁回。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，各助審法官檢閱了卷宗，對上訴進行審理，並作出了評議及表決。

二、事實方面

原審法院經庭審辯論後，認定了以下已證事實和未證事實：

- 2015年7月11日上午約10時45分，嫌犯A駕駛編號MI-XX-XX的輕型汽車沿氹仔偉龍馬路往機場大馬路方向行駛。
- 當時，在中間車道則行駛着一輛編號MR-XX-XX的輕型汽車，方向與嫌犯的行車方向一致，但處於嫌犯所駕汽車之前方。當時該汽車由B駕駛。
- 當嫌犯所駕汽車駛至飛機場圓形地時，嫌犯突然踏著第二條分隔交通的縱向虛線而行，以致其車MI-XX-XX的左邊車身撞及汽車MR-XX-XX的右邊車身位置，導致汽車MR-XX-XX的右邊倒後鏡及右車身損毀。（見卷宗第12頁之照片）
- 意外發生後，嫌犯雖然清楚知道B所駕汽車的右邊車身已被其所駕汽車的左邊車身碰撞，但嫌犯並沒有將事故通知警方或留下其任何聯絡資料，而是將汽車駛離現場。
- 嫌犯是在自由、自願及有意識的情況下，明知因自己駕駛造成事故且在他人財物受損的情況下，仍故意駕車逃離現場，意圖以其可採用之法定方法以外之方法來逃避可能引致之民事及刑事責任。
- 嫌犯清楚知道其行為違法，會受相應之法律制裁。
- 嫌犯為初犯。
- 同時證實嫌犯的個人經濟狀況如下：
- 嫌犯具有大專學歷，項目經理，每月收入約澳門幣70,000元。

- 須供養父母親、妻子及兩名子女。
- 嫌犯已支付損害賠償。

未經證明之事實：

- 嫌犯由右車道切入中間車道。

三、法律部份

上訴人認為原審判決存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所述瑕疵--獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判,一方面,由於嫌犯駛經機場圓形地期間曾感到車輛出現震動,在無法確定該震動是由凹凸的施工路面或是與其他車輛碰撞所造成的情況下,嫌犯立刻將車輛停泊在科技大學對出車行道,以便檢查車輛情況及等候倘有的肇事車輛經過,然而,嫌犯經過檢查其所駕駛的車輛並沒發現任何損毀,且在數分鐘後,並無任何肇事車輛經過又或有人示意其車輛被嫌犯撞及,故嫌犯便駕車離開。直至 2016 年 1 月 7 日,嫌犯從輕型汽車車主 C 口中得知該車輛於 2015 年 7 月 11 日`曾發生交通意外,嫌犯由於知悉當日曾使用上述車輛,因此便陪同車主到達治安警察局交通廳了解有關事宜;另一方面,對於法院來說,在聽取受害人的證供中提到曾聽到嫌犯車內的乘客大叫的情況下,未經聽取該兩名同事的證言時,就肯定嫌犯知悉交通意外的發生,實不應該在存有疑點的情況下,基於受害人一方證言就判處嫌犯觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的一項逃避責任罪。

關於上訴人質疑的原審法院所陷入的《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所指“獲證明之事實上之事宜不足以支持作出判決”的瑕疵,眾所周知,是指法院在調查事實時出現遺漏,所認定的事實不完整或不充份,以至依據這些事實不可能作出有關判決中的法律決定,尤其是在沒有對整個訴訟標的作出應有的查證下發生。倘原審法院已對指控事實逐一作出調查,並根據在審判聽證後所形成的對事實審的判斷,悉數把它們分別羅列於合議庭判決書內有關『已經證明之事實』和『未經證明之事實』的章節中,《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a

項所指的瑕疵便無從談起。”

一方面，上訴人並沒有提出任何的事實陳述以供法院作出調查，包括在申請預審的請求中也沒有這些事實陳述，而現在卻在上訴階段提出，則屬於新的問題，上訴法院不能審理。另一方面，上訴人提出沒有逃避責任的故意，或者法院沒有認定證明其逃避責任的故意的事實，那麼，這則是一個純粹的法律適用的問題，而非一個事實的認定層面的問題，也因為這樣，不能以這個涉及事實審理的瑕疵作為上訴理由。

事實上，上訴人的上訴問題關鍵在於上訴人不知道其駕駛的車輛曾經與受害人所駕駛的車輛發生碰撞，因此不能認為其由逃避責任的主觀故意，因為他本人曾經下車觀看車輛，沒有發現異常，也沒有看到有肇事車輛經過。並且，後來與受害人簽訂了賠償協議不等於承認曾經知道發生過交通事故。

我們從第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 89 條所規定的“逃避責任罪”開始看看。

這一條文規定：“牽涉交通事故者意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於承擔民事或刑事責任，科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金。”¹

要確定嫌犯的行為是否構成此條款所規定和懲罰的罪名，關鍵在於是否確認行為人“意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於承擔民事或刑事責任”的事實。

在本案中，原審法院認定的事實顯示，“當嫌犯所駕汽車駛至飛

¹ 此條文的葡文為版本為“Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou criminal em que eventualmente tenha incorrido é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias”. 我們可以看到，在中文版本中，並沒有準確表達 furtar-se à responsabilidade civil ou criminal em que eventualmente tenha incorrido 裡面 eventualmente 的意思。那麼，這條應該這樣表述：“牽涉交通事故者意圖以其可採用的法定方法以外的其他方法，使自己免於可能承擔的民事或刑事責任，……”

機場圓形地時，嫌犯突然踏著第二條分隔交通的縱向虛線而行，以致其車 MI-XX-XX 的左邊車身撞及汽車 MR-XX-XX 的右邊車身位置，導致汽車 MR-XX-XX 的右邊倒後鏡及右車身損毀。意外發生後，嫌犯雖然清楚知道 B 所駕汽車的右邊車身已被其所駕汽車的左邊車身碰撞，但嫌犯並沒有將事故通知警方或留下其任何聯絡資料，而是將汽車駛離現場。”

依此事實，很顯然，嫌犯在切入他人正在行駛的行車路線時沒有作出讓先的操作，很有可能是導致受害人車輛受損的直接原因，也就是說，嫌犯有可能應該對意外承擔民事甚至刑事的責任。那麼，正確的處理方法是留在現場，與受害人商量損害的賠償事項，或者等待警方前來處理，以確定有過錯的一方，避免因肇事者不在現場而令警方的調查出現障礙，尤其是避免在確定某些違例行為(如是否“有醉駕”，是否有“無照駕駛”等) 方面失去有效的時機。尤其是，在半年之後，警方才成功聯繫到車主，澄清交通事故的發生的原委。嫌犯的這個行為已經對警方追究當事人的責任製造了障礙，甚至可以說可能失去了有效的時機。

可以得出結論，嫌犯做出了法定方法以外的處理辦法，至少對自己逃避可能承擔的責任採取漠不關心的態度，其行為完全夠成了被控告的罪名的要素，應該予以懲罰。

其次，我們要重申的是，受害人事後是否表示不追究嫌犯的刑事責任的事實並不能構成排除嫌犯的行為的此項罪名的不法性的條件，因為這是一項公罪的罪名。

最後，即使上訴人所提出的辯護事實是事實——曾經在科大對開路邊停車並下車察看車輛並在沒有肇事者出現的情況下，開車離開的——，也是一種“做出了法定方法以外的處理辦法”。一方面，如果上訴人沒有察覺曾經“碰車”，那麼，怎麼又會下車察看是否有磨損？怎麼又會等待倘有的肇事者出現？另一方面，如果上訴人在科大對開路面等待肇事車輛出現，這則是一種對抱有逃避責任的僥倖心理，因為對於認識當地路況的人都應該清楚，如果在機場迴旋處發生交通事

故，而上訴人開車停在科大對開的路面不但與交通事故現場有一段距離，意外的另一方也很難看見上訴人的車輛，更重要的是，上訴人沒有選擇留在現場，即使離開了一段距離，也屬於給將來確定肇事原因和責任方造成障礙的情況。

因此，完全可以得出上訴人存在至少具有或然故意的主觀罪過形式的結論，所提出的沒有逃避責任的故意的辯護軟弱無力，理由不能成立。而其上訴理由也是不能成立的，原審法院的被上訴裁判應該予以維持。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由不能成立，維持原判。

本程序的訴訟費用由上訴人支付，以及支付 6 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2017 年 6 月 22 日

(裁判書製作人)

蔡武彬

(第一助審法官)

司徒民正

(第二助審法官)

陳廣勝