

道路交通事故的各種刑事責任問題

鄭成昌*

序言

根據統計暨普查局資料，2000年及2001年在澳門因交通意外而導致死亡的人數分別為16及15名¹，而在2002年卻達至22名²，增長速度令人震驚。雖然以澳門40餘萬人口來算³，上述死亡數字較諸世界各國並非太高，但也是值得我們警惕、不得不正視交通意外問題；而且近期交通意外導致死亡的個案大幅飆升問題更引起澳門特別行政區立法會內激烈辯論；而且更有議員建議將現時考取輕型摩托車駕駛執照之合法年齡，從目前的十六歲提升回以前的十八歲。

舉凡導致死亡的交通意外，有關訴訟由開始至裁判，往往需要兩年以上的時間，對於死者家屬或行為人（肇事駕駛者）所做成之困擾，尤其是家境拮据者，無論是精神上的痛苦或經濟上的苦惱，實在是不言而喻的。而另外根據統計暨普查局2000年及2001年在澳門發生的交通意外分別有9,854及10,523宗，其中導致傷亡的人數分別為3,182及3,349名⁴，其中尤以摩托車駕駛者為甚，且有歷年遞增的趨勢，尤其是普通交通意外數字更急速飆升，這和澳門近年的車輛數量不斷增加，關係極為密切。澳門政府雖然仿效東南亞各國普遍實施的強制性驗車制度，藉以淘汰殘舊車輛，可惜成效強差人意，車輛數目仍然大幅上升。直至本年3月為止，在澳門

* 澳門大學法律學士，法學碩士研究生，前澳門交通警司處行政科科長，現職實習律師。

1. 資料來源：澳門保安部隊電腦互聯網網頁：www.fsm.gov.mo。

2. 資料來源：澳門交通廳。

3. 根據統計暨普查局資料顯示，至2003年澳門居住人口估計數字為441,600人。

4. 資料來源：統計暨普查局電腦互聯網網頁：www.dsec.gov.mo。

車輛註冊仍然有效的重型汽車⁵，共有3,804輛，輕型汽車⁶56,603輛，重型摩托車⁷28,510輛及輕型摩托車34,115輛⁸，合共123,032輛機動車輛⁹；以澳門四十多萬的人口來算，平均每三名澳門居民便擁有一輛機動車輛，另外還加上一些雖然車輛註冊已被取消，但是還放在街上作預留車位之用或停放在公共道路以外的車輛，數字是極為令人驚訝，亦說明澳門的交通問題是與居民息息相關。而且，近年因為交通事故或交通輕微違反（*contravenção*）（在澳門一般稱為“交通違例”，但在歐洲大陸國家一般被稱為違警罪，例如法國將犯罪分為重罪、犯罪及違警罪。違警罪通常是指形式上違反旨在保護正常社會秩序的法律且尚未造成一定後果的行為，因一旦造成後果，違警行為就很可能轉化為普通犯罪）¹⁰，而被判處徒刑或罰款的駕駛者數字亦隨著車輛數目大幅飆升，但澳門大部分駕駛者均未能意識到雖然具有合法駕駛資格、但因駕駛行為而導致須要承擔刑事法律後果的社會現實。對於一些自問奉公守法、行為操守均符合社會道德標準的良好市民來說，因駕駛車輛不幸遇上事故而要承受背負刑事紀錄的烙印，是極為難以想像的。因此，由道路交通事故而引致的刑事責任問題極為值得我們正視及需要認真、仔細地作出探討；同時必須制定具有實質效力的法律規範及適當措施，以勸導市民於駕駛車輛時能自發性地遵守小心謹慎的駕駛義務，令澳門的交通意外傷亡數字降至最低。

一、交通事故的成因及社會發展的影響

交通事故，可以是泛指在交通運輸中因違反交通規則或操作規程而發生的人身傷亡或財產損失的事故¹¹。這裡我們只論述陸上交通事故，亦即車輛意外碰撞事故。

5. 《道路法典》第1條p)項：載客量超過八坐位或總重量超過3,500kg之汽車。

6. 《道路法典》第1條o)項：不包括駕駛員之載客量不超過八坐位或總重量不超過3,500kg之汽車。

7. 《道路法典》第1條z)項：具熱能推動發動機，汽缸容積超過50cm³或建造時速度超過50km/h，具備或不具備旁卡，具有兩個或三個車輪之車輛，如為三輪則自重不超過400kg，或主要為發出牽引力而建造之三輪之車輛，其建造最高速度等於或超過50km/h。

8. 《道路法典》第1條aa)項：具兩個或三個車輪，備有電動馬達或汽缸容積超過50cm³之熱能驅動發動機，在地上及建造時之速度不超過50km/h之車輛，或主要為發出牽引力而建造之三輪之車輛，在平地上及建造時之最高速度少於50km/h之車輛。

9. 資料來源：參見註腳2。

10. 趙國強《澳門刑法總論》，澳門基金會，1998年，第235頁。

838 11. 《辭海》，上海辭書出版社，1999年版縮印本，第427頁。

交通事故在澳門一般稱作交通意外，成因通常是由於意外一方司機並沒遵守在駕駛車輛時必須採取的小心、謹慎的義務，而通常是因為過失而引致意外發生的。過失和故意最大的分別在於：過失犯罪的行為人主觀上是不希望危害結果發生，而故意犯罪的行為人主觀上是希望或容忍危害結果發生¹²。其中又涉及違反使用道路所應遵守規則的問題，在下文將再作深入探討。

近年由於澳門的急促發展，公共道路的開發亦隨之而增加，至2000年澳門地區的道路總長度仍保持為324.1公里，但到2002年，澳門地區的道路總長度卻急劇遽增至341公里¹³，但配套設施很多時未能同步趕上，是導致交通意外的主要原因之一，較明顯的例子是在1995年，當連接澳門及離島的另一大橋——“友誼大橋”建成並投入使用時，因橋面相對較為寬闊平坦，一些駕駛者貪圖一時之快，在橋上高速飛馳，因此便接連發生多宗導致死亡的交通意外，後來公共行政當局在橋上裝設測速裝置並作出嚴厲檢控後，上述情況已得到歇止。而在其他一些新闢道路上發生的嚴重交通意外，例如新近擴闊的路氹連貫公路，已先後發生多宗車輛因未能控制車速而導致車輛翻側的嚴重交通意外，其中更導致一名乘客死亡。上述原因而引致之嚴重交通意外，屢見不鮮。

近年，由於政府仿效歐洲一些國家，准許達到十六歲的未成年人考取輕型摩托車駕駛執照，使輕型摩托車的數量激增，兼且近年一些中學紛紛在離島辦學，大量駕駛經驗淺薄的學生每天長途駕駛摩托車到離島上學。這些青年人駕駛經驗淺薄；加上年青人多愛追尋刺激，常常聯群結黨地駕駛摩托車在公共道路上你追我逐、互相競賽，亦為導致交通意外數字上升的原因之一。

隨著1996年1月1日開始在澳門生效的現行《刑法典》將無牌駕駛的罪狀剔除出刑法之外以後，無牌駕駛行為只受《道路法典》管制，因無牌駕駛車輛而導致交通意外個案大幅上升，其中尤以無牌駕駛輕型摩托車輛為甚。而且不知是因為在立法方面的漏洞還是行政當局在適用法律條文時對有關規定產生錯誤理解，因為從整部《道路法典》來看似乎並沒對無牌

12. 同注10。

13. 同注4。

駕駛輕型摩托車輛的行為設立重犯的機制，即是無論無牌駕駛輕型摩托車輛而遭到檢控多少遍，每次只須繳納澳門幣 1,500 元的罰款便可了事；但是上述法典第 67 條 3 款卻設立了對無牌駕駛輕型摩托車科處由澳門幣 1,500 元至 7,500 元的罰款幅度。礙於並無設立重犯的機制，因此執法部門便只能每次都向行為人科處最低罰款，由於罰款明顯過低，對於刑罰的一般預防及特別預防便不能產生其應有的作用，從而助長了無牌駕駛的風氣，亦正因為如此增加了導致交通意外的元素。

另一方面，近年澳門的士高營業時間不斷延長，其中有些的士高竟然從深夜一直營業至翌日下午，而且售賣酒精類飲品的場所並沒任何管制，濫用酒精情況嚴重，醉酒駕駛的情況更極為普遍，亦導致大量的交通意外產生。而且行為人往往為規避凡意外導致有傷者時，必須強制進行之血液酒精含量測試而逃離現場，令逃避責任的案件亦相對增加，更加令到意外中的傷者被阻延救援而加重傷害。

二、交通事故可能導致的各種犯罪行為

在澳門，管理道路交通的主要法律規範是經 1993 年 4 月 28 日，第 16/93/M 號法令所核准的《道路法典》及《道路法典規章》。前者是規範一般道路使用者的駕駛行為，以至道路交通管制的刑事法律規範，後者則對車輛在道路上之通行條件、交通標誌及各種限制作出規範，兩者是被編排在同一部法典——《道路法典》之內。在法律操作方面是極為方便，但是因為繼承了傳統歐洲大陸法律的特色，採用抽象性、一般性的字眼，而且是以葡萄牙語為立法語言，中文是從葡文翻譯過來的，在目前澳門約百分之九十八以上居民均為華人的社會來看，該法典經常被一般市民批評的理由，是可以理解的。

另一部主要交通管理法律規範是經 1995 年 12 月 26 日，第 70/95/M 號法令所核准的《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》。該規章是對連接澳門和離島的兩條大橋上的駕駛行為作出規範。相對於《道路法典》而言，《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》的罰款是相對地大大提高了，例如 840 《道路法典》內規定，在一般的道路上超速駕駛罰款為澳門幣 500 至 2,500

元¹⁴，而《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》則規定在大橋及引橋上之超速駕駛，罰款提高至澳門幣 2,000 元至 10,000 元¹⁵。

至於澳門特別行政區刑事法律最重要的淵源，就是經 1995 年 11 月 14 日，第 58/95/M 號法令核准的澳門《刑法典》。當中亦有對道路交通危險行為作出規範，下文將再詳細闡述。

一般市民在駕駛車輛時，通常只會預計某些魯莽的駕駛行為，例如超速或衝紅燈等，極其量只會違反道路管制的規範（交通違例），並不注意到可能會觸犯刑事法律的規定。因此，通常行為人都是過失犯。刑法中的過失，通常是指行為人因缺乏注意而引起一符合罪狀之危害結果的主觀心態¹⁶；以下列舉一些常見的因交通意外而可能違反的刑事法律規範，而這些規範交通事故的刑事法律規範，有些是被編排在《刑法典》之內，但更大部份是被編排於《道路法典》之內的，屬於非刑法法律中的法律條款。所謂非刑法法律中的法律條款，是指主要內容並非是對犯罪和刑罰，而是對有關社會制度作出規定的法律，如選舉方面的法律、交通方面的法律、教育方面的法律，都屬於非刑事法律的範疇¹⁷。

（一）過失殺人

從交通意外所侵犯的法益及犯罪的法律後果來看，這種罪狀可算是交通意外之中最嚴重的一種違法行為。這種犯罪必須以造成法定危害結果作為構成犯罪的條件¹⁸，即是必須是導致有人死亡的交通意外，而且過失行為與死亡之間必須存在因果關係¹⁹。而對於過失的構成要件，發生意外時行為人必須是要處於符合過失所要求的主觀法律狀態。因為交通意外基本上是一種意外，是行為人意料以外的、並不想發生的，亦未能預見其結果，但是因為行為人未盡其應有之注意及謹慎義務而引致意外發生的。如上所述，結果犯的要素就是要有損害的結果產生，就是要有導致死亡的傷

14. 《道路法典》第 70 條 3 款。

15. 《嘉樂庇大橋、友誼大橋及引橋規章》第 6 條第 3 款。

16. 同注 10，第 56 頁。

17. 同注 10，第 8 頁。

18. 同注 10，第 69 頁。

19. 陳海帆、崔新建《澳門刑法典分則罪名釋義》，澳門基金會，2000 年，第 8 頁。

害產生，這是客觀上的要件。若主觀、客觀上的要件均符合了，這時行為人便要為其過失而引致有人死亡的意外負刑事上的責任。澳門《刑法典》第134條規定，過失殺人者，處最高三年徒刑；如屬重過失，處最高五年徒刑。但相對於處十年至二十年徒刑的第128條的殺人罪，刑期明顯地是極為減輕了。

（二）過失傷害身體完整性

如上所述，行為人因交通意外只導致受害者身體受損害，行為人是違反了《刑法典》第142條的過失傷害身體完整性罪，根據該條文第1款規定，可處最高二年徒刑或科最高240日罰金。但是該條文第4款規定受害人必須作出告訴才能夠進行刑事程序，從法律的性質來看，這罪狀屬於準公罪，即是受害人必需要提出告訴，檢察院才具有正當性進行訴訟程序²⁰。換句話說即受害人可自由處分對行為人採取追究或不追究刑事責任的權利。因此，在實踐中，受害人可以決定原諒或控告引致其受傷害的一方；選擇將案件在交通部門進行和解程序，因而大大地減輕了司法機關的工作量。

（三）遇難人之遺棄

這種犯罪並沒有被編排於《刑法典》內，卻被編排於《道路法典》第四章第二節之內，是因為立法機關希望駕駛者能更清楚地認識到在道路駕駛時有可能承擔的責任。在澳門，這一種罪行很少發生，其中一可能性亦可歸功於這種編排方法。但這條文的前題是，行為人必須是一身份犯，所謂身份犯即要求行為人有一特定的身份，在這裏要求的犯罪主體必須是導致事故發生之駕駛者，而且必須是主觀地自願置事故的受害人於不顧²¹，倘若行為人並非駕駛者，則並非由這條文所規範，有關罪狀下文自有詳細介紹。根據《道路法典》第62條1款的規定行為人最高可被處以三年徒刑或罰金。

20.《澳門刑事訴訟法典》第38條第1款。

842 21.《道路法典》第62條1款。

(四) 提供救援之義務

《道路法典》第63條規定了在公共道路或鄰近地方看見或遇到因為交通事故而需要救援的傷者，而且傷者無自救能力時，不根據情節而給予傷者提供必需及可行援助者，按其不作為的後果，處最高一年的徒刑或罰金²²。這條文和《刑法典》第194條的“幫助之不作為”的罪狀極為相似，這是因為法律的普通法和特別法的關係。理論上很多學者將刑法典稱之為普通刑法，而將單行刑事法規和非刑事法律中的獨立性刑法條款稱之為特別刑法，故兩者之間具有普通法和特別法的關係²³。這條文約束的犯罪主體並非如上條一般只限於駕駛者，而是抽象地、一般地約束所有的人，和刑法所規定的不作為一樣，只要行為人是最接近傷者及是最有條件施以援手的人，就必須要履行提供救援的義務。

(五) 公共道路危險先占

未獲有權限當局之許可，而私自在公共道路組織競賽或機動車輛體育比賽是極為危險的，往往會對其他道路使用者構成相當的危險甚至對生命造成威脅，因此有必要將上述的危險行為刑事化。《道路法典》第64A條規定了無論是與有關競賽或比賽的籌備者、駕駛者或圍觀者均須接受相應的處罰，在不妨礙其他法律有更高的刑罰規定時，最高可被判處三年的徒刑。

(六) 毀損

《道路法典》並沒有直接對交通意外所引致的財產性的損失作出規定，只是在第59條中規定機動車輛必須於作出民事責任保險後，才可以在公共道路上通行。但是在現實生活中，由於意外雙方駕駛者均堅持對方為意外之肇事者而拒絕承擔賠償責任，目前澳門交通部門的處理方法是建議雙方當事人將案件交予雙方各自投保的保險公司處理。但事實上，保險公司是不會主動作出商討或交涉的，這時除了聘請律師追討賠償外，便別無他法，因為警察當局只接受刑事上的告訴，但是《刑法典》內只對毀損罪作

22. 《道路法典》第63條。

23. 同注10，第12頁。

出規範，可是卻沒有“過失毀損罪”的，而根據《刑法典》第12條規定，除法律有特別規定時，過失是不予處罰的。交通意外顧名思義是意外，當事人的主觀願望當然是被排除於外的，這樣，根據罪刑法定原則（“*nullam crimen , nulla poena sine legi*”），當事人便只能循民事途徑追討賠償。雖然從《民事訴訟法典》第74條（律師之強制委託）第1款a）項的反面推定可以得知，不超過中級法院上訴限額的民事案件，並非強制性要求律師代理²⁴，但是提起訴訟必須依照一定的要式和程序，對於不懂法律的一般市民來說，無疑是極大的困難。礙於損失的金額低微，若聘請律師提起訴訟可能得不償失，因此常常不了了之，對政府的公信力失去信心，又或因為求助無門而心生怨恨，最終導致公權不張。這是目前澳門在交通意外方面最沒保障的地方。

（七）責任之逃避

《道路法典》第64條（責任之逃避）：“牽涉事故者意圖以其可採用之法定方法以外之方法，逃避可能引致之民事或刑事責任者，處最高一年徒刑或罰金”。這條法律規範行文極為抽象，因此在適用當中產生很多不清晰而引起爭拗的地方。其中所起用的不確定概念“以其可採用之法定方法以外之方法”及“可能引致之民事或刑事責任”，極為抽象，在法律解釋方面可以有極大的空間，這在刑事法律規範之中是極為罕見的，因此亦引起不少爭議，且容易使人利用以不正當的手法作為追討賠償甚至作為勒索之工具。根據澳門交通廳紀錄，在2001年，駕駛者在發生意外後不顧而去的個案多達394宗²⁵，即每天最少是有一宗同類案件發生，從數字上來看是極為嚴重的，不得不正視這個問題。

1. 逃避之原因

責任之逃避罪即是發生意外後不顧而去的不法行為。很多駕駛者在僻靜的地方發生意外或自覺意外現場並無目擊者時，往往會在不通知有關當局的情況下離開現場。因為這個問題影響深遠而且與市民日常生活息息相關，因此以下且對有關問題作較深入的探討。

24. 現行《司法組織綱要法》第18條規定，中級法院的上訴利益值為澳門幣五萬元以上。

(1) 行為人主觀心理狀態

行為人可能故意逃避因本身過錯而引致之責任，亦可能因疏忽而沒預見逃避責任的嚴重性而離開現場。其中很大部份的個案是行為人雖然知道發生交通意外，而且亦與受害人有過接觸，甚至有很多個案是即時作出金錢賠償後才離開現場，但是受害人多是處於被動或沒能力討價還價的情況之下的，例如很多時一些駕駛者單憑象徵式地詢問受害人是否受傷或主觀地判斷受害人是否需要到醫院接受治療，在沒通知有關當局之情況下或給予受害人少量金錢作為賠償後便馬上離開現場。之後被受害人報案追究責任時卻藉詞當時已在現場和被害人達成和解協議。

(2) 對法律認識的不足

另外一個主要的原因是行為人對法律的認識並不足夠。很多駕駛者主觀上認為交通意外只受交通管制的規章所規範，並沒意識到可能會觸犯刑事法律，而產生輕蔑的主觀心態，因此在意外後便沒有採取相應的處理措施，例如通知警察當局等，而離開現場。

2. 利用他方當事人違法而衍生的不法行為

很多時意外一方的駕駛者因為上述的種種原因於意外後離開現場，客觀上符合了責任之逃避的罪狀，而被檢察機關命令作出調查，這時意外的另外一方便利用對方所處的不利狀態作出勒索的行為，主要是以採取追究或放棄追究的條件威脅行為人，從而向行為人要求不合比例的賠償金額。這時，雖然意外不一定由嫌犯所引致，及因為是公罪，當事人根本沒有選擇是否追究行為人的權能，但礙於公共當局介入的震懾，而且在有關案件內嫌犯是處於不利的狀況之下，很多時都會順應在案件中作為被害人一方的無理要求，希望在對方不再追究的情況之下，檢察院不對其提出控訴；或處罰能以得到減輕。這樣，上述利用對方所處的不利狀態而作出勒索行為的被害人便可能作出了一項符合《刑法典》第215條（勒索）²⁶罪的不法行為，可被科處二至八年的徒刑。

26. 根據《澳門刑法典》第215條，暴利指意圖為自己或第三人不正當得利，而以暴力、或以重大惡害相威脅等手段，強迫他人作出使該人或別人有所損失之財產處分。

三、世界各國將道路交通危險行為納入刑事法律的趨勢

(一) 總趨勢

現時世界上一些較先進的國家，已經陸續將一些原屬於輕微違反的交通管制規定刑法化。我們且對德國、意大利、加拿大等地的刑法典作一比較。選擇德國法律作比較的原因是因為在 20 世紀，對大陸法系影響最深的是德國的法律。而意大利的刑法典則是從 1931 年一直沿用到現今，這部經歷了大半個世紀生命力依然的法典，必定有其過人及值得保留之處，因此我們亦希望將她作為比較對象。至於加拿大的刑法典的立法過程都由英國人一手操辦，所以該法典可以說集中反映了英國在上個世紀佔主導地位的刑事法原則，亦不失為一部研究英國刑法史的必備資料。此外，由於北美之間的鄰邦關係及美國文化對加拿大的覆蓋滲透，《加拿大刑事法典》的演變及其在判例法中的解釋，又受到美國法的影響²⁷。由此，通過對加拿大的刑事法律的比較研究，還可以了解到英國和美國對於道路交管理法律規範刑事化的某些情況，使我們對於上述命題有一更全面的理解和認識。

(二) 相關刑事法律規定

1. 德國

根據 1998 年 11 月 13 日公佈、1999 年 1 月 1 日生效的《德國刑法典》²⁸，第 315 條 C，大量的駕駛魯莽行為被規範為刑法法律罪狀，這些行為如下：由於飲用酒精飲料或者其他醉人的藥物或者由於精神的或者身體的缺陷而不能安全地駕駛交通工具；又或者：嚴重違反交通和無顧慮地不注意優先行駛；錯誤地超車或者其他在超車過程中錯誤地駕駛；在行人過道錯誤地駕駛；在複雜地段、在街道十字路口、街道入口或者鐵道過口快速地駕駛；在複雜地段不保持在車道的右側；在高速公路或者機動車道

27. 見楊誠在《加拿大刑事法典：評價與借鑒》中譯本代序，《加拿大刑事法典》，卞建林等譯，中國政法大學出版社 1999 年版，中譯本代序第 4 至 5 頁。

846 28.《德國刑法典》，馮軍譯，北京，中國政法大學出版社，2000 年，第 406 頁。

掉頭、後退或者反駕駛方向地駕駛或者力圖（Versuch）²⁹ 如此行動；不使停止的或者不前進的交通工具保持可辨識的足夠距離，儘管這是為交通安全所要求的和因此給他人的身體或者生命或者具有重大價值的物品造成危險的，處五年以下的自由刑（Freiheitsstrafe）³⁰ 或者金錢刑。

《德國刑法典》第316條（交通中的酩酊）亦規定：行為人在交通中（第315條至第315d）駕駛交通工具，儘管他由於飲用酒精飲料或者其他醉人的藥物而不能安全地駕駛交通工具，處一年以下的自由刑或者金錢刑，如果該行為沒有在第315條a或者第315條c中被刑罰加以威嚇的話³¹。

從上文得知，德國近年立法將大量的駕駛魯莽行為規範為刑法法律罪狀，體現出德國立法者對道路交通管理採取愈來愈嚴格的政策方針。

2. 意大利

意大利於1931年10月19日批准，1931年7月1日生效的《意大利刑法典》（俗稱羅科法典）。儘管“羅科法典”產生於法西斯統治的年代，但它的效力一直保持至今³²。和《德國刑法典》不同，《意大利刑法典》並沒將種種的魯莽駕駛行為刑事化，只是在第589條（過失殺人）第2款規定，因過失而造成一人死亡的，如果實施行為時違反了道路交通規則，處以1年至5年有期徒刑。而在第590條（過失人身傷害）第3款規定，如果違反了道路交通規則而所作出的傷害是嚴重時，處以二個月至六個月的有期徒刑或者48萬至120萬里拉罰金；對極為嚴重的傷害的刑罰則是6個月至2年有期徒刑或者120萬至240萬里拉罰金。相對於普通過失殺人罪³³或普通過失人身傷害罪³⁴，其刑幅下限均提高了二份之一，反映出當年的立法者已要求駕駛者遵從更嚴謹小心的駕駛義務。

從意大利的刑法典來看，意大利當年的立法者早於40年代已將因交通事故而引致死亡及人身性質的傷害與其他性質的導致相同損害結果的罪行區別開來，足以體現歐洲大陸法系法律的預見性。

29. 《德國刑法典》第22條（力圖的概念確定）：行為人根據其對行為的想法、直接著手構成要件的實現的，是力圖某犯罪行為。

30. 剝奪自由的刑罰，即徒刑。

31. 即是315條a或者第315條c之中沒有規範的魯莽駕駛行為。

32. 《意大利刑法典》，黃風譯，中國政法大學出版社，1998年，第2頁。

33. 《意大利刑法典》第589條第1款。

34. 《意大利刑法典》第590條第1、2款。

3. 加拿大

加拿大的刑事法典是1985年加拿大修正法第46章及修正案頒佈的《加拿大刑事法典》，這部刑法典亦沒有像《德國刑法典》那般細緻地將魯莽的駕駛行為列舉出來，只是好像《意大利刑法典》般對因魯莽駕駛行為而導致傷亡的行為勾劃出一個框架；只是在249條1款a)項列舉以下的魯莽駕駛方式為犯罪：於街道、公路或其他公共場所駕駛機動車輛，審酌其場所的性質、情況道路的用法等周圍環境以及當時實際或合理可能的交通流量，其情形足以危害公眾的。按這些駕駛行為並因此致傷他人構成可訴罪的，處10年以下監禁；按這些駕駛行為並因此致死他人構成可訴罪的，處14年以下監禁。相對於德國和意大利的刑法典而言，《加拿大刑事法典》對於因交通事故而導致有人死亡或傷害，其刑幅上限是極高的，反映出加拿大對保護人身法益方面極為重視，同時亦能間接體現到英美法系國家在交通管理方面的政策。

4. 澳門

在現行的第16/93/M號法令所核准的《道路法典》及《道路法典規章》生效之前，管制道路的法律規範是源自葡萄牙的由1954年5月20日第39672號法令核准之《道路法典》，及附於澳門1991年4月22日第29/91/M號法令之內的《道路法典》。當時已有若干的刑事法律條文被編排於上述的《道路法典》之內，這些法律條文是：葡萄牙1954年《道路法典》第59條的Homicídio（謀殺）³⁵、第60條的Abandono de sinistrados（遇難人之遺棄）³⁶，及第61條第5款的在停牌期間駕駛的加重違令罪的規定。而在澳門立法的現行《道路法典》中，訂定了以下的刑事法律條文：第62條的遇難人之遺棄、第63條的提供救援之義務、第64條的責任之逃避、

35. 該條文規定駕駛員因有嚴重過錯而導致有人死亡者，處一至三年徒刑及相應罰金。以下情況為嚴重過錯：a) 駕駛員大醉或雖然不是大醉，但是該意外因缺乏駕駛員應能預見的保持敏捷、小心或安全而引致；但是處於不能預見的酩酊狀態除外。b) 意外是由超速駕駛或危險駕駛所引致，而駕駛員應被視為慣性不謹慎者。

36. 該條文規定：a) 導致意外發生之駕駛員自願全部或部份遺棄受害人，按其受傷嚴重程度計算，可被處以二年以下徒刑；b) 如因不作為導致遇難者死亡處二至八年重監禁；c) 當駕駛員在證實傷者的受傷情況後，因作為或不作為，而採取接受或被視為無動於衷的態度，以相當於欺詐罪論處。

第 65 條的駕駛執照效力中止之駕駛，在第 66 條更明文規定了過失犯罪之處罰。而在 1999 年，透過第 105/99/M 號法令對《道路法典》作出修改，除了將上述的第 62、63 及第 64 條的刑罰提高了之後，還加入了第 64A 條的公共道路危險先占的刑事條文。

由此可見，早期在澳門生效的葡萄牙 1954 年的《道路法典》，已開始將一些導致有人死亡或傷害的駕駛行為界定為必須接受刑事處分的犯罪行為；而且在澳門立法的現行《道路法典》及對其作出修改時均有將更多的魯莽駕駛行為刑事化。

四、澳門在道路交通管理刑事法律立法方面之應循方向

澳門特別行政區行政長官已透過第 194/2000 號批示，設立“修改《道路法典》工作小組”，工作小組由擔任下列職位的人員組成：（一）土地工務運輸局技術輔助處處長，並由其擔任工作小組協調員；（二）土地工務運輸局運輸廳廳長；（三）臨時澳門市政局交通暨運輸部部長；（四）臨時澳門市政局法律暨公證辦公室主管；（五）治安警察局交通廳廳長。

該小組就《道路法典》須修改或宜修改之處，提出整體性的、說明理由的建議，尤其是使《道路法典》符合實況的建議。

從以上的論述我們已可得知，為了有效地歇止魯莽駕駛行為及減低交通意外的傷亡數字，將某些嚴重的道路交通魯莽駕駛行為刑事化是一必然的趨勢，從上述的比較可得知德國是這方面的翹楚；況且 2000 年朱鎔基總理在訪問德國時已明確表示將會全面以德國的法律為中國法律的框架。

因此，澳門的道路刑事法律規範亦應貫徹跟隨內地在立法方面的大方向，以德國的法律為體裁，再配合澳門的實際情況加以靈活變通，以便能做到與內地的法律接軌，從而達到法律統一化的理想效果。而且，應對一些採用違反刑法原則而使用不確定概念的刑法條文作出修改，取而代之應是使用一些明確之概念，這樣才能貫徹不僅是刑法上，而且是世界各國憲法甚至在《基本法》上都嚴格規定的“罪刑法定原則”（“*nullum crimen, nulla poena sine legi*”），明確訂定人們的行為準則；而且應該不僅單單從

形式上以中文立法，還應該實質地以中文的邏輯來立法。在有關法律規範頒佈實施前還要廣為推廣，使到各道路使用者以至一般市民均能認識有關法律規定，從而自覺地以小心、謹慎、禮讓的態度在公共道路上駕駛或行走，從而建立一個和諧、安全、交通暢順的現代化都市。這樣，法律才能發揮其作為公民行為指標的功用。