

上訴案第 348/2018 號

日期：2018 年 11 月 1 日

- 主題：
- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵
 - 法律問題
 - 附加刑的緩期執行條件
 - 違令罪

摘 要

1. 將“嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁”列為未獲查明事實，即使不正確也並不能成為《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定的獲證的事實不足以作出法律適用的瑕疵，因為這個瑕疵是一種審理事實過程所產生的瑕疵，它的出現可能源於法院在審判過程中沒有在該刑事訴訟案件的標的包括控訴書或辯護詞所界定的範圍內對這些事實作調查，也有可能源於法院所認定的事實整體出現漏洞，而因無法理解事情是如何發生的而無法作出決定。
2. 原審法院判處嫌犯禁止駕駛 170 日的附加刑，並予以 18 個月的緩期執行，條件是在緩刑期間僅可駕駛工作車輛，這明顯是法院給予嫌犯的一項緩期執行附加刑的條件，而當嫌犯在此期間駕駛其他車輛也僅屬於違反緩期執行的義務，並不能導致觸犯《道路交通法》第 92 條第 1 款及《刑法典》第 317 條所規定和處罰的加重違令罪。

裁判書製作人

蔡武彬

上訴案第 348/2018 號

上訴人：檢察院

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院控告嫌犯 A 為直接正犯，其既遂行為觸犯了澳門《道路交通法》第 92 條第 1 款及澳門《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的一項加重違令罪，並請求初級法院以獨任庭普通訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭在普通訴訟第 CR3-17-0565-PCS 號案中，經過庭審作出了以下的判決，裁定嫌犯 A 被控以直接正犯、既遂的方式觸犯一項由《刑法典》第 312 條第 2 款配合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 92 條第 2 款所規定及處罰的一項加重違令罪，罪名不成立，予以開釋。

檢察院不服判決，向本院提起上訴，並提出了上訴理由：

1. 被上訴法院獨任庭對嫌犯 A 被控告以直接正犯，既遂的方式，觸犯一項由《刑法典》第 312 條第 2 款配合第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 92 條第 2 款所規定及處罰的一項「加重違令罪」，罪名不成立，予以開釋，檢察院對此有不同意見。

2. 就事實方面，被上訴法院在裁決中所有事實已獲證明，未獲查明事實僅是嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。
3. 就被上訴法院對嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁一項檢察院有以下不同意見。
4. 被上訴法院審判聽證中經審查文件，確認載於卷宗第 4 頁至 11 頁針對嫌犯一項輕微違反的 CR2-15-0269-PCT 判決書。
5. 在卷宗 CR2-15-0269-PCT 判決書，嫌犯因觸犯《道路交通法》一項「輕微違反」而判處附加刑，禁止違例者（本案嫌犯）駕駛 170 日，考慮到違例者以駕駛為職業，依《道路交通法》第 109 條第 1 款該附加刑准予暫緩 18 個月執行，並須於判決後 10 日內向法庭提交由 XX 有限公司發出的工作證明文件，該工作文件須列出違例者在工作上使用之一台車輛的車牌號碼，在緩刑內只可以駕駛上述工作證明內所列出車輛。
6. 卷宗第 11 頁，卷宗 CR2-15-0269-PCT 原審法官批示，法庭決定對違例者（本案嫌犯）附加刑給予確定性暫緩執行，期間允許駕駛 MR-91-XX 之車輛。
7. 首先，嫌犯在卷宗 CR2-15-0269-PCT 中被裁定禁止駕駛 170 日，基於為職業司機而給予緩刑 18 個月，法院同時決定只允許嫌犯駕駛特定的工作用車輛 MR-91-XX，判決於 2015 年 7 月 28 日轉為確定。
8. 在上述的卷宗 CR2-15-0269-PCT，明顯地嫌犯是被確定性裁定禁止駕駛 170 日，而給予嫌犯駕駛 MR-91-XX 是該禁止駕駛裁判中予以緩刑的決定而非義務，這項決定屬於整個判決內容一部分。
9. 換言之，緩刑和禁止駕駛是同時實現的，緩刑是指僅可駕駛車輛 MR-91-XX 並同時禁止任何其他車輛，當嫌犯駕駛其他車輛即違反判決，立即進入原審判決中禁止駕駛的法律規定，即觸犯《道路交通法》第 92 條第 1 款及《刑法典》第 317 條所規定和處罰的加重違令罪。

10. 此外，嫌犯出席了卷宗 CR2-15-0269-PCT 庭審聽證，並提交了工作車輛證明文件，足見嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。
11. 被上訴法院指出，案中嫌犯被禁止駕駛 170 日，於案發時約 2016 年 10 月 4 日已過了該時期，但仍處於緩刑期內，倘若以嫌犯駕駛非獲允許駕駛的車輛等同於在實際禁止駕駛期間駕駛車輛，則變相將禁止駕駛期由 170 日大幅增加至整個緩刑期 18 個月，而例外地通融讓嫌犯可以駕駛被允許的車輛，這顯然並不符合判決的原意。
12. 檢察院對此並不認同。
當卷宗 CR2-15-0269-PCT 的判決轉為確定時，禁止駕駛車輛已生效，又由於嫌犯只允許駕駛工作車輛 MR-91-XX，因此又處於 18 個月的暫緩執行期間而非 170 日的禁止駕駛期間。
13. 我們不能一方面以嫌犯職業為由允其有條件地駕駛工作車輛，當嫌犯違反緩刑條件時就稱超越禁止駕駛期間，這無疑將仁慈和人道的立場無限擴張至一切僅有利於嫌犯利益方向，削弱法律的公平和衡平原則，將法律真意和上級法院一眾司法見解有所誤解。
14. 我們可以參閱 2018 年 1 月 11 日中級法院第 511/2016 號裁判書，對允許嫌犯駕駛工作車輛期間駕駛其他車輛的精闢見解：「其實是一法律問題，就是嫌犯所違反的法院判決，是一個禁止駕駛的附加刑，還是一個緩刑的條件」。「附加刑的暫緩執行時間的延長，只針對與嫌犯工作有關之車輛上，而對於其他車輛而言，暫緩執行已經被廢止」。「向嫌犯實施一個部分實際執行，部分為暫緩執行的禁止駕駛附加刑」。「自判決轉為確定的一刻起，嫌犯已經被禁止駕駛與其工作無關的其他車輛」。
15. 為此，被上訴法院判決存有獲證明之事實之事宜不足以支持作出裁判的瑕疵，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定。
16. 綜上所述，請上級法院接納上訴人檢察院的上訴理由作立，若審閱本案尚存有足夠證據，對嫌犯 A，判處一項「加重違令罪」，

罪名成立，判處 60 日罰金，每日罰金 150 元，合共澳門幣 9000 元，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服 40 日徒刑，並吊銷駕駛執照附加刑。

嫌犯 A 對檢察院的上訴作出了答覆：

1. 我們知道，第 3/2007 號法律《道路交通法》的制度中並沒有這樣強制規定：在對職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法者判處禁止駕駛的附加刑，必須同時給予暫緩執行的准許。
2. 但立法者明確允許，當認為出現在情理上極為強烈的理由時，可例外地給予附加刑之暫緩執行。
3. 附加刑 (penas acessórias), 或者稱之為刑罰的效果 (efeitos das penas), 它們的一個重要的特徵就是非自治的附屬性。
4. 附加刑是一項與事實與行為人的罪過相聯繫之制裁，具專門幅度，承擔主刑的輔助功能，強化所判處之刑事制裁內容並使之多元化。
5. 被上訴人觸犯《道路交通法》一項輕微違反 (不讓行人先行，累犯), 由於被上訴人已自願繳納罰金，故案件 CR2-15-0269-PCT 的法官僅判處附加刑。
6. 卷宗 CR2-15-0269-PCT 判決書中記載：(下劃線為我們所加)
「作為附加刑，根據《道路交通法》第 103 條第 2 款的規定，禁止涉嫌違例者駕駛，為期 170 日；考慮到涉嫌違例者以駕駛為職業，倘若禁止其駕駛，有可能影響其工作甚至令其失業，因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，有關附加刑准予暫緩 18 個月執行，條件是涉嫌違例者須於判決後 10 日內向本法庭補交由 XX 有限公司所發出的工作證明，該工作證明須列出涉嫌違例者在工作上使用之一台車輛的車牌號碼。此外，涉嫌違例者於緩刑的期間內只可以駕駛上述工作證明內所列出的車輛。」
7. 基於被上訴人已提交工作證明，案件 CR2-15-0269-PCT 的法官

於 2015 年 7 月 13 日作出一批示：

「違反者已提交工作證明，法庭決定對其附加刑給予確定性暫緩執行，期間允許其駕駛 MR-91-XX 之車輛。」

8. 本案問題是：

I. 禁止駕駛是否屬附加刑？

II. 附加刑暫緩執行是否附條件？

III. 《道路交通法》的附加刑能否適用《刑法典》的一般制度？

IV. 禁止駕駛的實際執行與暫緩執行可否同時並行？

9. 第一個問題，禁止駕駛是否為一附加刑？

10. 依照現行普遍的司法見解，答案應為肯定，即禁止駕駛並非主刑或保安處分，而是特別法《道路交通法》規定的一種附加刑。

11. 那麼，接下來到第二個問題，附加刑暫緩執行是否附條件？

12. 從案件 CR2-15-0269-PCT 的判決書中可以看得到，法院對被上訴人有兩項要求：

I. 10 日內提交工作證明，且工作證明中須列出在工作上使用之一台車輛的車牌號碼；及

II. 於緩刑的期間內只可以駕駛上述工作證明內所列出的車輛。

13. 法院上述兩項要求是可以定性為附加刑暫緩執行的條件？

14. 從案件 CR2-15-0269-PCT 之中，法官在作出判決書時沒有即時明確給予被上訴人附加刑暫緩執行，相反，法院要求被上訴人在指定的期限內向法院提交工作證明，直至被上訴人履行了此一義務之後，方再透過另一批示確定給予被上訴人附加刑暫緩執行。

15. 換言之，在決定被上訴人附加刑是否暫緩執行的過程中，分為兩階段。

16. 第一階段為法院為給予被上訴人附加刑暫緩執行訂出一項條件；第二階段為視乎被上訴人有否滿足該條件而結果可以為實際執行附加刑或暫緩執行附加刑。

17. 亦即，假設被上訴人無遵從法庭的要求，便會因無滿足給予緩刑的條件而決定實際執行所判處的附加刑；反之，法院便會確定給予附加刑暫緩執行。
18. 按以上分析的結論，至少我們可以觀察得出，10 日內提交工作證明的要求是發生在確定暫緩執行附加刑之前，其並非一項暫緩執行的條件，因為暫緩執行的優惠尚未被法庭所給予。
19. 簡單而言，其只是決定給予被上訴人確定暫緩執行附加刑的前提條件。
20. 至於，第二項的要求：於緩刑的期間內只可以駕駛上述工作證明內所列出的車輛。
21. 上述第二項要求明顯在發生在確定暫緩執行附加刑之後，毫無疑問，不可能屬於給予被上訴人確定暫緩執行附加刑的前提條件。
22. 既然如此，是否必然為附加刑暫緩執行的條件或稱緩刑條件？
23. 緩刑條件是指當被判刑人獲得緩刑的機會後，並不是無條件地不執行原來的判決，而是法官可命令被判刑人在這個期間內履行某些義務、遵守某些行為規則又或者對被判刑人訂出考驗制度。
24. 第二項要求是命令被上訴人在暫緩執行附加刑期間內只可以駕駛工作證明內所列出的車輛。
25. 法院在定出上述要求時，並沒有告誡被上訴人倘違反後的法律後果，更沒有指出被上訴人違反要求後便會觸犯加重違令罪。
26. 從以上的跡象，我們可以合理推斷：法院不希望被上訴人確定性禁止駕駛，但又希望限制被上訴人可駕駛車輛的範圍及數量，務求一方面既可以實現被上訴人的生活經濟不受影響；另一方面又希望限制被上訴人的駕駛自由，使其受到一定的負面影響。
27. 似乎，第二項要求與緩刑條件的功能或目的更相近，也是為了不是無條件地暫緩執行而對被上訴人的駕駛自由定出的一項限制。
28. 第三個問題：《道路交通法》的附加刑能否適用《刑法典》的一般制度？

29. 我們知道，《刑法典》在第三編《事實之法律後果》的第二章《主刑》內第二節規定了徒刑之暫緩執行，其中包括第 53 條不遵守暫緩執行徒刑之條件。
30. 在《刑事訴訟法典》則在第 473 條至 476 條規定了緩刑之執行。
31. 對於《刑法典》中規定的附加刑，在《刑法典》中有獨立章節規範相關的執行(見第 60 至 63 條)。
32. 另一方面，《刑事訴訟法典》第 473 條至 476 條的相關緩刑規定亦只適用於暫緩執行徒刑之判決。
33. 刑罰暫緩執行的規定只適用於主刑中的徒刑的暫緩執行，並不適用於附加刑，同樣判決可參看中級法院 2003 年 10 月 30 日第 226/3003 號裁判書以及 2004 年 3 月 4 日第 46/2004 號裁判書。
34. 在本案中由於是涉及禁止駕駛這一附加刑的暫緩執行，不適用《刑法典》及《刑事訴訟法典》的相關規定。
35. 既然禁止駕駛這一附加刑屬特別規範，不適用《刑法典》及《刑事訴訟法典》，我們試圖大膽地得出下列結論：
- I.禁止駕駛的暫緩執行期間不可延長 (非主刑)；
 - II.禁止駕駛的暫緩執行不可定出緩刑條件 (非主刑)；
 - III.禁止駕駛的暫緩執行之廢止僅因行為人再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為的情況 (不包括違反倘有的緩刑條件)；
36. 我們在此並非試圖衝擊已轉為確定之案件 CR2-15-0269-PCT 判決，只是想帶出一個值得深思的觀點：既然禁止駕駛這一附加刑不適用《刑法典》及《刑事訴訟法典》，法院為被上訴人定出所謂的緩刑條件更沒有法律依據。
37. 如果法院所定出的緩刑條件沒有法律依據，那麼即使被上訴人沒有遵守該條件，也不應受到歸責。
38. 最後，對於第四個問題：禁止駕駛的實際執行與暫緩執行可否同時並行？

39. 我們除了認同一審法院的理由更符合法律及立法精神(在此我們不再累贅)外，與此同時，我們也有以下微見：
40. 禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，就是在於防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。
41. 對行為人適用禁止駕駛的附加刑正是考慮到個人以及集體的安全的要求，而非行為人的犯罪罪過決定。
42. 案件 CR2-15-0269-PCT 的法官基於被上訴人為職業司機，故雖裁定禁止駕駛 170 日，卻例外地給予被上訴人暫緩執行附加刑(禁止駕駛) 18 個月。
43. 我們知道，附加刑的目的是對行為人的危險作出預防，而主刑則具有保護法益及使行為人重新納入的目的。
44. 《刑法典》由始至終沒有對附加刑明確設立暫緩執行的規定，因為緩刑似乎與附加刑之目的相違背。
45. 正正是因為預防危險而對行為人施加附加刑，又豈能暫緩執行附加刑？這不是多此一事嗎？
46. 可是，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，立法者明確允許對於「禁止駕駛」或「吊銷駕駛執照」的附加刑，均可由法官自由裁量給予一暫緩執行。
47. 換言之，上述的法律規定是立法者的價值取向問題。
48. 按照當時的立法原意，之所以設立允許對「禁止駕駛」或「吊銷駕駛執照」暫緩執行的規定，實際上是考慮到行為人以駕駛車輛為其職業。
49. 倘不區分任何況，要求所有行為人必須被「禁止駕駛」或「吊銷駕駛執照」，則會嚴重影響行為人的生活或其家庭安穩。
50. 為此，現行的《道路交通法》才会有上述例外允許暫緩執行附加刑的規定出現。
51. 我們知道，禁止駕駛是指一個人在本地區的公共道路上被限制行使駕駛機動車輛(包括任何種類的車輛)的權利，儘管其具備駕

駛機動車輛的資格。

52. 尤其，可以從《道路交通法》第 92 條第 1 款的規定得出上述意思：在實際禁止駕駛期間於公共道路上駕駛車輛者，即使出示其他證明駕駛資格的文件，均以加重違令罪處罰，並吊銷駕駛執照或第八十條第一款（四）項所指文件。。
53. 亦即是，儘管行為人有其他駕駛執照或其他可顯示具備駕駛機動車輛的資格的文件，只要其被判處實際禁止駕駛，就不允許駕駛機動車輛。
54. 本文中，毫無疑問，被上訴人的確被判處禁止駕駛，但也同時獲暫緩執行禁止駕駛。
55. 從《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定之中，我們只能夠得出立法者僅允許法官選擇實際禁止駕駛，或不實際禁止駕駛（這也是暫緩執行的根本意義）。
56. 申言之，上述法律規定並沒有允許法官可以同時選擇實際禁止駕駛及不實際禁止駕駛（依上訴人檢察院的理解，法官可以這樣做），又或者定出暫緩執行的條件（按前述分析得出的結論）。
57. 立法者沒有為法院設置可部份允許及部分禁止駕駛車輛的機制。
58. 禁止駕駛的意義在於對行為人的危險作出預防，只有完全禁止駕駛任何車輛，才能實現禁止駕駛這一附加刑本身的目的。
59. 難道可以得出這樣一個的結論：允許行為人可駕駛某特定車輛，便足以對行為人的危險作出預防？反過來說，行為人僅可駕駛某特定車輛，便不會對社會造成危險？
60. 假設認同法官可以同時選擇實際禁止駕駛及不實際禁止駕駛，便似乎存在邏輯或目的上之矛盾，這論點也無法讓我們接受。
61. 我們認為，法院在判處禁止駕駛這一附加刑時，只能依法決定實際禁止駕駛（即完全不允許駕駛任何車輛）或不實際禁止駕駛（可駕駛任何車輛）。
62. 因此，我們對上訴人檢察院主張的理由完全無法認同，甚至認為

是違背了法律的精神。

63. 另一方面，《道路交通法》第 109 條第 1 款法律賦予法官能完全的評價、衡量和決定違法者具有的要求緩期執行禁止駕駛的懲罰的理由“可接納性”。
64. 可接納的理由，對此不確定概念的價值評斷必須以客觀事實為準，但是這種主觀衡量的決定，對於上訴法院來說，只有在一審法院的衡量有明顯的錯誤，或者明顯不當的情況下才有介入的空間。
65. 綜上所述，被上訴人認為上訴人的所有上訴理由不成立，應裁定維持被上訴判決的決定，開釋被上訴人。

駐本院助理檢察長提出法律意見書：

2018 年 3 月 8 日，初級法院判處嫌犯 A 觸犯 1 項《刑法典》第 312 條第 2 款配合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 92 條第 2 款所規定及處罰之「加重違令罪」，罪名不成立，予以開釋。

檢察院不服上述判決而向中級法院提起上訴。

在其上訴理由中，檢察院認為被上訴判決違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的規定。

對於檢察院提出的上訴理由，我們認為應不成立。

在其上訴理由中，檢察院不同意被上訴判決將“嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁”列為未獲查明事實，認為第 CR2-15-0269-PCT 號案件確實判處了嫌犯 A 禁止駕駛及給予駕駛 MR-91-XX 號車輛的附加刑，且嫌犯 A 出席了上述案件的庭審及向法院提交了工作車輛證明文件，足見上述事實應獲證實，從而指責違反了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項的規定。

首先，檢察院引用的第 551/2016 號刑事上訴案件的司法見解，所涉及的輕微違反案件中的兩次暫緩執行的決定，第一次嫌犯除判處罰金刑外，還被判處一項禁止駕駛 8 個月的附加刑但暫緩 1 年執行；第二次，嫌

犯再次在同一個案件中被原審法院維持禁止駕駛 8 個月的附加刑，但條件改為針對嫌犯駕駛工作車輛得暫緩執行 2 年，此時，法院作出決定時其實是有兩部分，針對工作上的特定車輛法院延長了暫緩執行時間，至於其他車輛的暫緩執行則被廢止，因此，從第二次判決確定起，嫌犯已經被實際禁止駕駛與其工作無關的其他車輛，而當嫌犯在禁止駕駛其他車輛期間駕駛非法院所指定的車輛，其行為已違反了有關實際執行附加刑之命令，就是觸犯了加重違令罪。

然而，在充分尊重不同意見的前提下，我們認為本案並非同一情況，並不適用上述司法見解。

根據卷宗資料顯示，嫌犯 A 在第 CR2-15-0269-PCT 號輕微違反案件中，由於自願繳納罰金，僅被法院判處禁止駕駛 170 日的附加刑，有關的附加刑准予暫緩 18 個月執行，條件是其須向法院提交工作期間，而該證明須列明嫌犯 A 在工作上使用之一台車輛的車牌號碼，即嫌犯於緩刑期間內只可以駕駛上述工作證明內所列出的第 MR-91-XX 號車輛(詳見卷宗第 8 頁及第 9 頁)。

申言之。由於嫌犯 A 已自願繳納罰金，法院並沒有針對嫌犯再判處任何主刑，而僅判處嫌犯 A 禁止駕駛 170 日的附加刑，顯然，嫌犯在緩刑期間僅可駕駛第 MR-91-XX 號車輛是法院給予嫌犯的一項緩刑條件。

而且，必須強調的是，是 CR2-15-0269-PCT 號輕微違反案件中，並沒有告誡嫌犯倘違反有關緩刑條件將構成「加重違令罪」，這樣進一步證明，在上述案件中，嫌犯僅可駕駛第 MR-91-XX 號車輛僅僅只是一項作為緩刑義務，當嫌犯駕駛非指定的車輛而違反有關義務時，便足以構成廢止暫緩執行附加刑的原因。

因此，我們認為被上訴的判決將“嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁”列為未獲查明事實的決定是正確的，從而嫌犯的行為尚不能構成「加重違令罪」。

綜上所述，被上訴的裁判沒有沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項所規定的瑕疵，應裁定檢察院的上訴理由不成立。

綜上所述，應裁定檢察院的上訴理由不成立，及維持開釋嫌犯 A 的

決定。

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。

二、事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

- 2015 年 7 月 3 日，澳門初級法院刑事法庭法官在編號 CR2-15-0269-PCT 的輕微違反案中，判處嫌犯 A 禁止駕駛 170 日，緩刑 18 個月，只允許嫌犯在緩刑期間駕駛工作車輛。
- 嫌犯當日出席審判聽證，清楚知悉在緩刑期間，被禁止駕駛非工作車輛。
- 根據法官於 2015 年 7 月 13 日在該案所作之批示，允許嫌犯在緩刑期間，駕駛工作所需的 MR-91-XX 車輛。
- 上述判決於 2015 年 7 月 28 日轉為確定。
- 2016 年 10 月 4 日下午約 3 時 45 分，嫌犯駕駛 MW-30-XX 車輛至板樟堂街 22 號附近，因駕駛汽車時使用流動電話被治安警員檢控，從而發現嫌犯在上述緩刑期間，駕駛另一輛 MW-30-XX 車輛。
- 嫌犯是在自由、自願及有意識之情況下，清楚知道自己被初級法院刑事法庭法官判處只可駕駛指定的工作車輛，仍故意不遵守法院的判決，在公共道路上駕駛其他車輛。
- 另外，本院亦查明以下事實：
- 根據刑事紀錄證明，嫌犯有刑事紀錄：
- 嫌犯在第 CR2-16-0403-PCC 號卷宗被控於 2015 年 6 月 1 日觸犯一項由《刑法典》第 142 條第 3 款配合第 3/2007 號法律第 93 條 1 款及第 94 條第 1 項的規定及處罰的過失嚴重傷害罪，該案

件正排期審理。

- 嫌犯聲稱具小學畢業學歷，職業為汽車服務公司送貨員及司機，每月收入澳門幣 9,500 元，需要供養父母及兩名女兒。
- 未經查明之事實：
- 嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

三、法律部份

檢察院的上訴不同意被上訴判決將“嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁”列為未獲查明事實，而指責原審法院陷入了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a 項規定的獲證的事實不足以作出法律適用的瑕疵。同時也認為第 CR2-15-0269-PCT 號案件確實判處了嫌犯 A 禁止駕駛及給予駕駛 MR-91-XX 號車輛的附加刑，且嫌犯 A 出席了上述案件的庭審及向法院提交了工作車輛證明文件，當嫌犯在緩期執行附加刑期間駕駛其他車輛即違反判決，立即進入原審判決中禁止駕駛的法律規定，即觸犯《道路交通安全法》第 92 條第 1 款及《刑法典》第 317 條所規定和處罰的加重違令罪。

檢察院的上訴理由不能成立。

首先，關於檢察院指出的原審法院的判決陷入的瑕疵，這是一種審理事實過程所產生的瑕疵，這種瑕疵的出現可能源於法院在審判過程中沒有在該刑事訴訟案件的標的包括控訴書或辯護詞所界定的範圍內對這些事實作調查，也有可能源於法院所認定的事實整體出現漏洞，而因無法理解事情是如何發生的而無法作出決定。而檢察院所不同意的原審法院的開釋判決僅僅是一個純粹的法律問題，即嫌犯的行為是否構成違令罪的問題，並非一個事實瑕疵的問題。

其次，關於上訴的實體問題，我們看到，原審法院的在第 CR2-15-0269-PCT 號卷宗的判決書是這樣寫的：

「作為附加刑，根據《道路交通安全法》第 103 條第 2 款的規定，禁止涉嫌違例者駕駛，為期 170 日；考慮到涉嫌違例者以駕駛為職業，倘若禁

止其駕駛，有可能影響其工作甚至令其失業，因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，有關附加刑准予暫緩 18 個月執行，條件是涉嫌違例者須於判決後 10 日內向本法庭補交由 XX 有限公司所發出的工作證明，該工作證明須列出涉嫌違例者在工作上使用之一台車輛的車牌號碼。此外，涉嫌違例者於緩刑的期間內只可以駕駛上述工作證明內所列出的車輛。」

嫌犯提交工作證明以及指出工作需要駕駛的車輛後，主理法官於 2015 年 7 月 13 日所作批示，允許嫌犯在緩刑期間，駕駛工作所需的 MR-91-XX 車輛。上述判決於 2015 年 7 月 28 日轉為確定。

2016 年 10 月 4 日下午約 3 時 45 分，嫌犯因在駕駛車輛（駕駛 MW-30-XX 車輛）時違反交通法規被查而揭發其在緩期執行附加刑期間駕駛不同於限定的車輛。

很明顯，原審法院判處嫌犯 A 禁止駕駛 170 日的附加刑，並予以 18 個月的緩期執行，條件是在緩刑期間僅可駕駛第 MR-91-XX 號車輛，這明顯是法院給予嫌犯的一項緩期執行附加刑的條件。

第一，原審法院在確定 18 個月的緩期執行附加刑期間高於附加刑本身的禁止駕駛期間時的決定，似乎產生了實際上擴大了禁止駕駛期間的結果，但是，事實並非如此，因為上訴人已經在緩期執行附加刑期間受惠於可駕駛工作車輛。

第二，儘管如此，原審法院所判處的禁止駕駛 170 天的附加刑是緩期執行的，並沒有得到實際的執行。所以，檢察院認為緩刑和禁止駕駛是同時實現的理解完全錯誤。緩期執行附加刑的條件是在此期間僅可駕駛車輛 MR-91-XX 並不等於實際執行禁止駕駛任何其他車輛的附加刑，而當嫌犯在此期間駕駛其他車輛也僅屬於違反緩期執行的義務，並不能導致觸犯《道路交通法》第 92 條第 1 款及《刑法典》第 317 條所規定和處罰的加重違令罪。

而這行為是否導致宣佈其違反緩期執行附加刑的義務則是另外一回事，這也並非本程序需要回答的問題，而是應該由判處附加刑的法庭予以考慮。

因此，檢察院的上訴理由不成立，被上訴的判決得出的未能證實“嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁”並開釋其被控告的「加重違令罪」的決定沒有違反任何法律，應該予以維持。

四、決定

綜上所述，本合議庭決定判處檢察院的上訴理由不成立，維持原判。

無需判處本程序的訴訟費用的支付。

澳門特別行政區，2018 年 11 月 1 日

蔡武彬

司徒民正

陳廣勝