

上訴案第 952/2024 號

日期：2025 年 2 月 27 日

主題： - 量刑
- 罰金刑
- 附加刑的選擇
- 附加刑的緩期執行
- 可接納理由

摘 要

1. 澳門《刑法典》第 65 條規定，刑罰的確定須“在法律所定之限度內”及“按照行為人之罪過及預防犯罪之要求”來作出，無論是一般預防還是特別預防之要求，並要考慮所有在卷宗內查明的相關因素，尤其是該條第 2 款所列明的因素。只要不存在對法定限制規範——如刑罰幅度——或經驗法則的違反，也不存在所確定的具體刑罰顯示出完全不適度的話，作為以監督法律的良好實施為主旨的終審法院就不應介入具體刑罰的確定。
2. 作為主刑之一的罰金刑，有獨一罰金刑、擇一罰金刑、補充罰金刑以及替代罰金刑四種法律規定的罰金刑形態。
3. 罰金刑的選擇有兩個選擇階段：第一個階段是在法定刑幅內，並根據法定最高和最低日數之間（《刑法典》第 45 條第 1 款）確定罰金的日數，其決定的標準自然是行為人的罪過程度以及刑罰的目的需要，第二階段則是根據被判刑人的經濟及財力狀況以及個人負擔的情況在《刑法典》第 45 條第 2 款所規定的日額最高和最低範圍確定具體的日額，最後才確定一個具體的罰金總金額。

4. 原審法院面對罪名本條的法定刑幅規定範圍的最高 120 天的罰金刑卻選擇判處 150 天的罰金刑，明顯違反了罰金刑的確定規則。
5. 雖然上訴人被判處的罪名不適用《刑法典》第 201 條的規定而因在審判之前對受害人支付賠償的行為享受刑法的特別減輕，但是這情節，即使不予以考慮適用《刑法典》第 66 條所規定的刑法的特別減輕，也無疑應該在《刑法典》第 65 條的量刑因素之內予以充分的考慮。
6. 對嫌犯判處附加禁駕刑罰也應該根據行為人的罪過程度予以選擇合適的禁駕期間。
7. 禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，旨在防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。因此，只有出現在情理上極為強烈的理由，方可考慮給予附加刑暫緩執行。
8. 禁止駕駛附加刑的執行是一個“常態”決定，僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的待遇。
9. “可接納的理由”是讓法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”此一不確定概念來加以具體化，因此並不存在一個定律。

裁判書製作人
蔡武彬

上訴案第 952/2024 號

上訴人：(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控告並提請初級法院以普通訴訟程序審理嫌犯(A)以直接正犯及既遂方式觸犯了一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條第所規定及處罰的「逃避責任罪」。建議根據《道路交通法》第 94 條第(二)項之規定，對嫌犯處以禁止駕駛的附加刑。

初級法院刑事法庭的獨任庭在第 CR4-24-0234-PCS 號案件中，經過庭審，最後作出判決：

1. 嫌犯(A)以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項「逃避責任罪」，決定判處 150 日罰金，每日罰金金額訂為 100 澳門元，合共 15,000 澳門元(壹萬伍仟澳門元)，倘不繳納罰金或不獲准以勞動代替，須監禁 100 日；
2. 判處嫌犯禁止駕駛，為期一年，因不具暫緩執行之條件，有關附加刑不予緩刑。根據《道路交通法》第 121 條第 7 款的規定，嫌犯必須在本判決轉為確定起 10 日內，將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成「違令罪」，即使嫌犯於法定期間內沒有將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，禁止駕駛之附加刑也會在本判決轉為確定後即時生效；此外，根據《道路

交通法》第 92 條的規定，警告嫌犯尚在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的「加重違令罪」，並吊銷駕駛執照。

3. 根據第 27/96/M 號法令第 27 條的規定，不批准嫌犯(A)不轉錄刑事紀錄的聲請。

(A)不服上述判決，向本院提起了上訴，提出了以下的上訴理由：

I. 針對「逃避責任罪」之刑幅

1. 在保持充分之尊重的前提下，上訴人認為原審法院判決違反了刑法之一般原則--「罪刑法定原則」，亦即《刑法典》第 1 條第 1 款之規定。

2. “罪刑法定原則使刑事法律體現有以下特點，包括：

...

--確切的法律--考慮到法律所要保障的價值，刑法應是可確定的（其相對人應知悉或可知悉法律所禁止的行為，並事先定出違反有關規定之後果）及清晰的（即法律文本應對應受刑事處罰的行為其構成要件須清晰無疑）；.....¹

- 3.在本案的情況下，立法者事先為此類型犯罪所預想的刑幅為最高一年徒刑或最高一百二十日罰金，而判處 150 日罰金的刑罰是超出其限度的。

4. 故此，在法律僅規定有關刑罰最高為科處最高一年徒刑或最高一百二十日罰金的情況下，不得超出法律所規定的範圍外，對上訴人科處 150 日罰金。

¹ Manuel Leal-Henriques 著（盧映霞、陳曉疇譯）：《澳門刑法典註釋及評述第一冊（第一條至第三十八條）》第 71 頁之內容。

II. 量刑過重 (主刑罰及附加刑)

5. 如上所述，在不應對上訴人科處 150 日罰金的前提及在應有的前提下，上訴人尚認為原審法院對其的量刑是過重的。
6. 必須在進行分析前強調以下 2 點事實：
 - (A) 上訴人於庭審開始前，已主動向被害人(B)作出澳門幣貳萬元 (MOP20,000.00) 的賠償，而對被害人之車輛所造成的傷害僅為一道刮痕；
(詳見判決書第 4 版第六點獲證事實及判決書第 5 版第一點答辯狀已證事實，以及卷宗第 28 頁)
 - (B) 上訴人作出被歸責行為時年僅十八歲。
7. 本澳刑罰其中一個目的是為教育犯罪行為人並給予其機會。
8. 縱使上訴人在原審法院庭審中並不認罪，但我們不可以否認的是上訴人已作出賠償、上訴人作出行為年僅十八歲以及有關行為並不屬於“大奸大惡”的犯罪。
9. 上訴人之行為僅對被害人之財產造成一條小花痕，上訴人亦為此支付了澳門幣貳萬元 (MOP20,000.00)。
10. 上訴人為初犯，現時為一名大學生，不定時地會進行兼職 (收入為每小時 55 澳門元)，除去父母之供養外，無任何收入。
11. 上訴人現仍處於求學階段，有關的判刑已對其造成足夠的阻嚇作用，為著上訴人自身的前途 (以及特區的法治安寧)，上訴人必定不會再犯罪。
12. **參考近期的同類型犯罪的案例²，對上訴人科處 75 日罰金 (每日**

² 如第 498/2024 號刑事上訴案及第 717/2023 號刑事上訴案，當中兩名上訴人均被原審法院判處觸犯逃避責任罪，兩人均僅被原審法院判處 75 日罰金，罰金訂額為 100 元澳門幣到 120 元澳門幣不等 (被判處較高每日罰金訂額的第 498/2024 號刑事上訴案上訴人並無於判決作出前自發地向被害人作出賠償)，而作為附加刑的禁止駕駛則是判處禁止 4 到 6 個月不等 (當中曾 2 次觸犯逃

罰金金額訂為 100 澳門元) 及為期 5 個月的禁止駕駛附加刑 (並暫緩執行 1 年 6 個月) 是較為適合的。

13. 在本案中，考慮上訴人之人格、生活狀況及犯罪情節，確實存在可給予上訴人暫緩執行附加刑之空間和依據，同時仍可以達到阻嚇其再犯罪及犯罪預防的目的。
14. 同時，刑罰上限更高的駕駛時所犯的過失傷人罪，在近期的判例³中也只是僅僅被科處 120 日罰金(每日 100 澳門元)及禁止駕駛 6 個月而已。
15. 正如第 788/2010 號刑事上訴案裁判第 6 版寫道：“我們不是生活在真空下，法律本身也容許對一些較輕情節的行為作出比較寬容的處罰，正如我們的刑罰的目的一樣，徒刑只有在最後的情況下在予以運用。”
16. 綜上所述，應對上訴人重新量刑，對上訴人科處 75 日罰金 (每日罰金金額訂為 100 澳門元) 及為期 5 個月的禁止駕駛附加刑 (並暫緩執行 1 年 6 個月)。

請求：

綜上所述，和依賴法官 閣下之高見，應裁定本上訴理由成立，繼而：

- 撤銷原審法院之判決，重新對科處上訴人的刑罰作出量刑，對上訴人改判 75 日罰金 (每日罰金金額訂為 100 澳門元) 及為期 5 個月的禁止駕駛附加刑 (並暫緩執行 1 年 6 個月)。

檢察院就上訴人所提出的上訴作出答覆：

1. 被上訴裁判判處嫌犯(A)以直接正犯、故意及既遂方式觸犯《道路

避責任罪的第 717/2023 號刑事上訴案上訴人更是被暫緩執行附加刑 2 次，直至有關緩刑因緩刑期間再次犯罪之判決確定後方被廢止)。

³ 詳情請見第 741/2023 號刑事上訴案裁判第 2 版。

交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項「逃避責任罪」，決定判處 150 日罰金，每日罰金金額訂為 100 澳門元，合共 15,000 澳門元（壹萬伍仟澳門元），倘不繳納罰金或不獲准以勞動代替，須監禁 100 日；判處嫌犯禁止駕駛，為期 1 年，因不具暫緩執行之條件，有關附加刑不予緩刑...

2. 上訴人(A)認為應對其重新量刑，對其科處 75 日罰金（每日罰金金額訂為 100 澳門元）及為期 5 個月的禁止駕駛附加刑（並暫緩執行 1 年 6 個月）。
3. 在本案中，原審法院考慮到本案的具體情節包括本次意外之嚴重性、嫌犯的個人狀況、其犯罪前後的態度，嫌犯此前沒有犯罪紀錄，但考慮到嫌犯並不認罪，且嫌犯的行為對公共交通安全帶來一定程度的負面影響，以及此類犯罪的一般預防需要等因素，就嫌犯(A)觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項「逃避責任罪」，決定判處 150 日罰金。經分析嫌犯的個人經濟狀況，決定將每日罰金金額訂為 100 澳門元，合共 15,000 澳門元。
4. 可見，原審法院在量刑時已經全面衡量了相關的因素，沒有違反任何關於量刑的規定，尤其沒有違反《刑法典》第 40 條、第 64 條及第 65 條之規定，亦沒有過重，且沒有偏離上訴人的經濟情況，故不需要重新量刑。
5. 關於禁止駕駛的附加刑方面，原審法院指出根據《道路交通法》第 94 條第 2 款的規定，考慮本案的嚴重程度、犯罪情節以及嫌犯過往的交通違例紀錄，決定判處嫌犯禁止駕駛 1 年。
6. 可見，原審法院已清楚指出其作出附加刑的量刑依據，此外，上述法律規定因觸犯《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，是應判處 2 個月至 3 年的禁止駕駛附加刑，在本案中，原審法院僅判處嫌犯禁止駕駛 1 年，這是抽象刑幅的三分之一，客觀角度而言，這已經屬於低了，明顯沒有過重。

7. 最後，原審法院是基於嫌犯不具暫緩執行之條件，有關附加刑不予緩刑，這亦沒有違反法律的規定。

綜上所述，檢察院認為上訴人(A)提出的上訴理由並不成立。

駐本院助理檢察長提出法律意見書：

本案嫌犯(A)（以下稱為上訴人）不服初級法院所作出的判決，現向中級法院提起上訴。

在初級法院所作判決中，裁定上訴人以直接正犯及既遂方式觸犯一項《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，判處 150 日罰金，罰金之日額為 100 澳門元，即合 15,000 澳門元，如不繳納罰金或不獲准以勞動代替，須監禁 100 日；以及判處為期 1 年禁止駕駛的附加刑。

在上訴狀理由闡述中，上訴人指，其為初犯，犯案時年僅 18 歲；其對被害人車輛僅造成一道劃痕，但庭審前已主動向被害人賠償 20,000 澳門元；其為大學生，僅不定時兼職，除父母供養外，無任何收入。原審法院判處其 150 日罰金，超越法定限度，參考近期同類案例，應改判其 75 日罰金，日額為 100 澳門元，以及改判為期 5 個月的禁止駕駛附加刑，緩刑 1 年 6 個月執行。

量刑方面，《刑法典》第 40 條及第 65 條確立了量刑應考慮的因素及量刑的標準，並賦予法院在法定刑幅內的司法決定權。根據該等條文規定，法院在確定具體刑罰的時候必須按照行為人的罪過及預防犯罪的要求，在法律所定的限度內為之，同時亦須考慮所有對行為人有利或不利的情節。

而附加刑方面，附加刑適用的標準與主刑一樣，都是法律賦予法院在法定的幅度內的自由決定空間，除非處罰顯現了罪刑失衡或者刑罰明顯不當，否則上級法院沒有介入的空間。（參見中級法院第 54/2014、267/2013 號合議庭裁判）

根據《道路交通法》第 89 條的規定，逃避責任罪處最高 1 年徒刑或

最高 120 日罰金；而同條法律第 94 條第 2 項規定，因實施該法律第 89 條所指的逃避責任犯罪而被判刑者，按犯罪的嚴重性，可科處禁止駕駛 2 個月至 3 年。

考慮到立法者就逃避責任罪所訂定的刑罰幅度，我們認同，原審法院判處上訴人 150 日罰金的刑罰明顯超逾了法定刑罰的上限。

根據案中的獲證事實，上訴人駕駛重型電單車 MP-XX-XX 沿李寶椿街行駛，後打算停在 MW-XX-XX 電單車右邊而右轉緩慢行駛，但在駛入 MW-XX-XX 右邊空位時，其左前車身碰到 MW-XX-XX 右後車身，導致 MW-XX-XX 電單車出現搖晃及與停泊在該車左邊的電單車碰撞，但上訴人稍作停頓並觀望 MW-XX-XX 後便繼續進行泊車操作，最後因位置狹窄無法停泊而駕車離去，整個過程中，上訴人並未停下處理所造成的事故。此外，上訴人為初犯，事後向被害人賠償了 20,000 澳門元。

雖然上訴人是次犯罪後果嚴重程度和行為不法程度一般，故意程度中等，但作為公共道路的使用者，其理應清楚知道應該安全使用公共道路，然而，其在操作重型電單車泊車期間，明知引致交通事故，卻沒有留在現場處理或報警處理，而是徑直駕車離去；此外，上訴人否認所被指控的犯罪事實，亦見其尚未作出深刻反省，故對其特別預防的要求應有一定的考慮。

從一般預防來講，上訴人所犯罪行雖非嚴重罪行，但屬澳門常發犯罪，為本澳社會安寧及法律秩序帶來一定的負面影響，因此，加強對此類犯罪的一般預防要求亦是毋庸置疑。

考慮到上訴人的罪過程度、所犯罪行的性質及嚴重性、可適用的刑罰幅度、上訴人的個人狀況、案件的具體情節，並綜合考慮犯罪預防的需要，我們認為，應改判上訴人所觸犯的一項逃避責任罪不高於 90 日罰金，罰金之日額為 100 澳門元，合共不高於 9,000 澳門元，如不自願繳納或不獲准以勞動代替，則根據《刑法典》第 47 條第 1 款的規定須服相應的監禁；附加刑方面，則改判上訴人禁止駕駛為期不少於 6 個月。

至於禁止駕駛的附加刑的暫緩執行方面，《道路交通法》第 109 條第 1 款規定：“如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。”

關於是否暫緩執行禁止駕駛的處罰，本澳眾多的司法判例均認為，當存在那些涉及到行為人的生計或生活的重要理由時可由法官因應具體情況考慮是否視之為暫緩執行吊銷駕駛執照附加刑的“可接納理由”。相關的理由必須為重要的，使得被判刑人一旦不獲緩刑的機會，將對其維生造成嚴重影響，又或其生活變得非常困難，但非一般的理由。（參見中級法院第 157/2011、272/2011、894/2021、146/2013、603/2013、503/2014、200/2016 及 589/2021 號裁判）

本案中，上訴人為一名大學生，雖然日常生活中駕車可能為其帶來便利，但卷宗內並無資料顯示，倘若其不能駕駛車輛將嚴重影響其生活；何況，上訴人之所以被判處禁止駕駛是因其實施了逃避責任罪的犯罪事實。因此，禁止其駕駛的確為其出行帶來一定的不便，但有關後果應該由上訴人本人來承擔。

因此，我們認為，上訴人不符合《道路交通法》第 109 條第 1 款規定暫緩執行禁止駕駛附加刑的條件，而應實際執行其所被判處的禁止駕駛附加刑。

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

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

1. 2023 年 9 月 19 日約 12 時 30 分，(B) (身份資料載於卷宗第 11 頁) 將重型電單車 MW-XX-XX 停泊在李寶椿街近第 67B02 號燈

柱對出黃實線位置後離去。(參見卷宗第 28 頁)

2. 同日約 13 時 24 分，嫌犯(A)駕駛 MP-XX-XX 重型電單車沿李寶椿街行駛，當駛至近 67B02 燈柱對出之位置時，欲停泊在 MW-XX-XX 電單車的右邊，為此右轉緩慢地行駛，卻在駛入 MW-XX-XX 電單車右邊空位時左前車身擦碰到 MWXX-XX 電單車的右後邊車身，導致 MW-XX-XX 電單車出現搖晃並與停泊在左邊的電單車碰撞，嫌犯稍作停頓並觀望了 MW-XX-XX 電單車後繼續進行泊車操作，最終因位置太狹窄無法停泊而駕駛電單車離去，沒有為造成事故停車處理。(參見卷宗第 45 至 48 頁)
3. 嫌犯的上述行為導致 MW-XX-XX 電單車左右兩邊的車身花損，維修費用不詳。(參見卷宗第 31 至 32 頁)
4. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為，明知其駕駛的電單車撞及停泊中的其他車輛，仍駕駛電單車離開現場，意圖逃避其因上述意外而需承擔的民事責任。
- 4A. 案發時為晴天、交通密度正常、日間、雙向行車和路面乾爽⁴。
5. 嫌犯清楚知道其行為違法，會受相應之法律制裁。
6. 警方經調查後尋獲嫌犯，嫌犯承認責任，並已向(B)賠償澳門幣貳萬元 (MOP20,000.00)。

答辯狀已證事實：

1. 嫌犯願意作出賠償 (並已作出賠償)。(答辯狀第 7 點部份事實)

另外亦證實下列事實：

- 根據嫌犯的最新刑事記錄顯示，嫌犯為初犯。
- 嫌犯聲稱具有高中畢業的教育程度，學生，每小時兼職收入為 55 澳門元，無需供養任何人。

⁴ 庭審中增加有關事實，控辯雙方均表示不反對，並放棄期間。

未獲證明的控訴書和刑事答辯狀事實：

- 與「控訴書」和「刑事答辯狀」中已獲證明的事實不相符之餘下事實、具法律性內容之事實及結論性事實，均視為未證事實。

三、法律部分

上訴人(A)在其上訴理由中，認為上訴人為初犯，犯案時年僅 18 歲；其對被害人車輛僅造成一道劃痕，但庭審前已主動向被害人賠償 20,000 澳門元；上訴人為大學生，僅不定時兼職，除父母供養外，無任何收入。原審法院判處其 150 日罰金，超越法定限度，參考近期同類案例，應改判其 75 日罰金，日額為 100 澳門元，以及改判為期 5 個月的禁止駕駛附加刑，緩刑 1 年 6 個月執行。

我們看看。

關於《刑法典》第 40、65 條所規定的量刑的一般原則和規則，法律賦予法院在法定的刑幅之內選擇一合適的刑罰的自由，上級法院只有在刑罰明顯違反罪刑不適應或者不合適的情況下才有介入的空間，正如終審法院在 2014 年 9 月 30 日所作的第 74/2014 號案的司法見解中所認為的，
“根據澳門《刑法典》第 65 條規定，刑罰的確定須“在法律所定之限度內”及“按照行為人之罪過及預防犯罪之要求”來作出，無論是一般預防還是特別預防之要求，並要考慮所有在卷宗內查明的相關因素，尤其是該條第 2 款所列明的因素。只要不存在對法定限制規範——如刑罰幅度——或經驗法則的違反，也不存在所確定的具體刑罰顯示出完全不適度的話，作為以監督法律的良好實施為主旨的終審法院就不應介入具體刑罰的確定”。

刑罰之目的不是懲罰和報應，而是預防犯罪。不論是一般預防還是特殊預防（教化罪犯）都要求罪行相當（罪行相稱）。刑罰足以抵消犯罪帶給罪犯的收益和犯罪對社會產生的惡害，否則，刑罰不僅不能實現犯罪預防之目的，反而有可能成為犯罪的誘因與刺激。無論如何，立法者在《刑法

典》第 65 條明確要求量刑符合犯罪預防，而且列舉了法官必須考量的因素。

我們知道，作為主刑之一的罰金刑，有獨一罰金刑、擇一罰金刑、補充罰金刑以及替代罰金刑四種法律規定的罰金刑形態。

而在本案中，上訴人被判處的罪名為《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的 1 項「逃避責任罪」，其刑幅為最高一年徒刑或 120 罰金的刑罰規定屬於擇一罰金刑的規定。它的處罰有兩個選擇階段，第一個階段是在法定刑幅內，並根據法定最高和最低日數之間(《刑法典》第 45 條第 1 款)確定罰金的日數，其決定的標準自然是行為人的罪過程度以及刑罰的目的需要，第二階段則是根據被判刑人的經濟及財力狀況以及個人負擔的情況在《刑法典》第 45 條第 2 款所規定的日額最高和最低範圍確定具體的日額，最後才確定一個具體的罰金總金額。

原審法院選擇了罰金刑，但是，選擇了 150 日的罰金日數，這明顯違反了罪名本條的法定刑幅規定範圍——最高 120 天的罰金刑，應該予以糾正。

首先，雖然上訴人被判處的罪名不適用《刑法典》第 201 條的規定而因在審判之前對受害人支付賠償的行為享受刑法的特別減輕，但是這情節，即使不予以考慮適用《刑法典》第 66 條所規定的刑法的特別減輕，也無疑應該在《刑法典》第 65 條的量刑因素之內予以充分的考慮。

無論如何，根據上訴人為初犯，年紀尚小(剛滿 18 歲)，犯罪的不法程度低，罪過程度也低，加上判前對受害人的主動高額賠償，我們認為確定 30 天的罰金日數已經足夠。

而根據上訴人的經濟條件以及財力的情況，對作為一個大學生的上訴人確定 50 元日金已經足夠。

而作為與其罪過程度相關的附加刑的處罰，我們認為依照《道路交通法》第 94 條第(二)款對上訴人判處 3 個月的禁止駕駛比較合適。

因此，對上訴人的罰金刑的罰金金額改為 1500 元，附加禁駕 3 個月。倘上訴人不支付罰金，需服 20 天徒刑。

接著，我們看看上訴人所主張的緩期執行禁駕的附加刑的問題。

《道路交通法》第 109 條第 1 款規定：

“一、如有可接納的理由，法院可暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰六個月至兩年。

……”

禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，旨在防範行為人重新作出相同行為而對公眾造成危險。因此，只有出現在情理上極為強烈的理由，方可考慮給予附加刑暫緩執行，否則，就完全失去立法者創設附加刑的真正意義。

由此可知，禁止駕駛附加刑的執行是一個“常態”決定，僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的待遇。

具體地說，“可接納的理由”是讓法院根據案件實際情況，並透過經驗法則和客觀標準來把“可接納的理由”此一不確定概念來加以具體化，因此並不存在一個定律，例如司法見解一般認為的，《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”中，尤其應考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人士，這是為了避免一旦實質執行禁止駕駛將影響彼等生存、生計的可能性。

就本案來說，上訴人僅為一名大學生，雖然，一個禁止駕駛的處罰都必然會為其帶來學習上以至生活上的不便，但這種不便正是立法者希望透過禁止駕駛的附加刑所要傳達的訊號。因此，在本案中不論從特別預防還是一般預防的角度來看，實際實施禁止駕駛的附加刑是必要的，而原審法院的所作出的對“可接納的理由”的認定沒有任何事實前提以及適用法律上的錯誤，應該予以支持。

因此，上訴人在附加刑部分的上訴理由不能成立。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由部分成立，作出符合以上決定的改判。

本程序的訴訟費用由上訴人支付 1/3，並支付 1 個計算單位的司法費。

確定上訴人的委任辯護人的報酬為澳門幣 2000 元，由上訴人支付 500 元，由終審法院院長辦公室支付 1500 半。

澳門特別行政區，2025 年 2 月 27 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

譚曉華 (第一助審法官)

周艷平 (第二助審法官)