

編號：第 1009/2025 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 1 月 8 日

主要法律問題：《道路交通法》第 109 條之規定

摘要

*

《道路交通法》第 109 條（暫緩執行處罰）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。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

裁判書製作人

簡靜霞

澳門特別行政區中級法院

合議庭裁判書

編號：第 1009/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 1 月 8 日

一、案情敘述

於 2025 年 10 月 23 日，涉嫌違反者 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-25-0211-PCT 號卷宗內被裁定：

- 涉嫌違反者 A 觸犯一項《道路交通規章》第 12 條第 2 款 a) 項及《道路交通法》第 99 條第 2 款所規定及處罰的「輕微違反」，因涉嫌違反者已自願繳納罰金，故僅對附加刑作出判處。
- 作為附加刑，根據《道路交通法》第 99 條第 2 款的規定，判處禁止涉嫌違反者駕駛為期三個月。

*

涉嫌違反者 A 不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 上訴人認為被上訴之裁判違反了《道路交通法》第 109 條之規定。
2. 上訴人的情況均符合了暫緩執行的形式要件。
3. 實質要件方面，上訴人於庭上作出完全及毫無保留自認，就控訴書對其所指控之事實由始至終都是直認不諱，沒有半點隱瞞。

4. 上訴人已向有關當局繳付所有罰款，足已顯示上訴人感到知錯及後悔。
5. 上訴人作為一家的經濟支柱，倘判處上訴人禁止駕駛，必然導致上訴人家庭經濟狀況陷入重大危機。
6. 因此認為僅對上訴人作事實之譴責並以禁止駕駛作威嚇已可適當及足以實現處罰之目的。
7. 基於此，懇求尊敬的法官閣下裁定上述的上訴理由成立，給予上訴人暫緩執行的機會。

基於上述所有事實及法律理由，懇求各位尊敬的法官閣下裁定本上訴理由成立，並且根據澳門《道路交通法》第 109 條之規定，就上訴人被裁定觸犯之一項「輕微違反」判處禁止駕駛為期三個月的處罰，給予上訴人暫緩執行的機會。

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 41 至 44 頁)，認為上訴人提出的上訴理由不成立，應駁回上訴，維持原審判決，並提出了以下理由（結論部分）：

1. 本澳居民 A 於原審法庭被裁定觸犯了一項《道路交通規章》第 12 條第 2 款 a) 項及《道路交通法》第 99 條第 2 款所規定及處罰的輕微違反，已自願繳納罰金，作為附加刑，根據《道路交通法》第 99 條第 2 款的規定，判處禁止駕駛 3 個月。
2. 上訴人不服原審法院的判決，向中級法院提出上訴。
3. 上訴人在上訴詞中指原審法庭的裁判違反了《道路交通法》第 109 條的規定，上訴人符合了暫緩執行附加刑的形式要件，至於實質要件方面，上訴人於庭審期間作出完全及毫無保留自認，已向有關當局繳付所有罰款，倘實際執行禁止駕駛的附加刑，必然

導致上訴人家庭經濟狀況陷入重大危機，請求給予上訴人暫緩執行附加刑的機會。

4. 我們完全認同原審法庭的立場。
5. 確實，上訴人在庭審之前已繳納罰金，對其違法行為完全及毫無保留自認，聲稱相關情況有時難以避免，且如其所言，擔任職業司機，但如是者，便已符合“有可接納的理由”，必然獲得暫緩執行禁止駕駛的附加刑？我們並不這樣認為。
6. 上訴人的交通違例列表中，除是次行為之外，其中最近 5 年的記錄顯示：
 - 2023 年 8 月 17 日，因觸犯一項不遵守管制交通之紅燈所規定的停車義務的輕微違反而被卷宗 CR4-23-0209-PCT 科處罰金及禁止駕駛為期 3 個月，暫緩 1 年執行，條件為判決確定後 10 日內提供工作證明，之後每 4 個月更新一次；
 - 2023 年 4 月 8 日及 8 月 17 日因觸犯一項逃避責任罪，以及一項過失傷害身體完整性罪而被卷宗 CR5-24-0288-PCS 分別判處 4 個月徒刑，禁止駕駛 4 個月，以及判處 1 年 2 個月徒刑，禁止駕駛 6 個月，兩罪競合，合共判處 1 年 4 個月徒刑，暫緩 2 年執行，以及禁止駕駛 8 個月，暫緩 2 年執行；
 - 2023 年 3 月 26 日，因不遵守交匯處強制停車所規定的停車義務而被處以罰款；
 - 2020 年 7 月 31 日，因不遵守指揮交通之紅燈所規定的停車義務而被處以罰款。
7. 上述事實顯示上訴人作為一名駕駛者，行為相當魯莽，多次被記錄不遵守交通規則並予以處罰，且已曾造成他人受傷，亦因逃避責任罪被判刑，最終處以徒刑，暫緩執行，曾就禁止駕駛的附

加刑給予緩刑，顯然上訴人並沒有因此反省，未有珍惜緩刑的機會，依然固我，再次做出相同的交通違例行為，相關的緩刑措施明顯未能起到阻嚇上訴人的作用。

8. 如果上訴人是次違法行為的處罰仍然獲得暫緩執行，我們認為，刑罰的目的，無論是特別預防，還是一般預防，根本無法達至。
9. 另一方面，上訴人今年已近 70 歲，聲稱是職業司機，在本案中未有遞交任何證明文件，表示作為家庭的經濟支柱，失去工作，將令全家陷入困境。確有如此可能，但相比起該項法律欲保護的利益，也就是上訴人繼續以相同的態度駕駛車輛，對其本人及道路使用者造成的危害，後者明顯更為重大。事實上，澳門當局對經濟困難家庭的基礎社會支援是相當充裕的。

*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官作出檢閱及提交法律意見，認為上訴人提出的上訴理由不成立，並維持原審法院所作出的判決。(具體理據詳載於卷宗第 56 至 57 頁)

*

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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

獲證明的治安警察局交通廳第 N000923/2025P 號通知書中所載的事實：

1. 2025 年 7 月 31 日，約 06 時 29 分，涉嫌違反者 A 駕駛車牌編

號 MW-**-**輕型汽車在馬場東大馬路與黑沙環新街交界-黑沙環新街往馬場海邊馬路方向左車道沒有遵守管制交通之紅燈。

2. 涉嫌違反者是在有意識、自由及自願的情況下作出上述行為。
3. 涉嫌違反者明知此等行為是法律所禁止和處罰的。

同時，涉嫌違反者稱其個人狀況如下：

涉嫌違反者 A，具有初中學歷，職業為司機，每月收入 15,000 澳門元，需供養妻子及兒子。

此外，還證實：

卷宗第 9 頁所載涉嫌違反者犯的交通違例紀錄，在此視為完全轉錄。

涉嫌違反者曾於 2023 年 8 月 17 日因觸犯一項不遵守管制交通之紅燈所規定的停車義務的「輕微違反」而被卷宗 CR4-23-0209-PCT 科處罰金及禁止駕駛為期 3 個月，暫緩 1 年執行，條件為判決確定後 10 日內提供工作證明，之後每 4 個月更新一次。

涉嫌違反者已自願繳納本案的罰金。

未獲證實的事實：沒有。

*

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 違反《道路交通法》第 109 條之規定

*

禁止駕駛附加刑之不予暫緩執行，違反《道路交通法》第 109 條

之規定。

本案中，上訴人針對原審法院之不給予暫緩執行其禁止駕駛附加刑之決定提出上訴。

上訴人指出，其於庭上作出完全及毫無保留的自認，就控訴書對其所指控之事實由始至終都是直認不諱，沒有半點隱瞞，且其已向有關當局繳付所有罰款，足已顯示上訴人感到知錯及後悔。更重要的是，上訴人作為一家的經濟支柱，倘判處上訴人禁止駕駛，必然導致上訴人家庭經濟狀況陷入重大危機。上訴人認為其情況是符合《道路交通法》第 109 條第 1 款所指的“可接納的理由”，原審判決違反了《道路交通法》第 109 條第 1 款規定。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均表示不認同上訴人之上訴理由。

為此，我們作出以下分析。

~

首先，我們看看原審法院是如何看待禁止駕駛的附加刑不給予暫緩執行的理由。

原審裁決之量刑部份中指出：“雖然涉嫌違反者目前擔任職業司機，且須以此作為其的主要經濟來源，然經綜合分析涉嫌違反者的違例記錄，尤其是涉嫌違反者曾因不遵守管制交通之紅燈所規定的停車義務的「輕微違反」而被卷宗 CR4-23-0209-PCT 判處罰金及禁止駕駛為期 3 個月，暫緩 1 年執行，可見涉嫌違反者的守法意識非常薄弱，在庭審過程中亦未能真誠承諾嚴格遵守道路交通的規定，倘若僅因擔

任職業司機便暫緩執行其禁止駕駛附加刑，則極有可能為其他道路使用者帶來不必要的危險，更何況中級法院的一貫司法見解均認定“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。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，就失去了立法者創設附加刑的真正意義”（第 926/2015 號司法見解）。”

~

此外，根據載於卷宗第 9 頁的交通違例列表中，上訴人的交通違例列表中，除是次行為之外，其中最近 5 年的記錄顯示：

- 2023 年 8 月 17 日，因觸犯一項不遵守管制交通之紅燈所規定的停車義務的輕微違反而被卷宗 CR4-23-0209-PCT 科處罰金及禁止駕駛為期 3 個月，暫緩 1 年執行，條件為判決確定後 10 日內提供工作證明，之後每 4 個月更新一次；
- 2023 年 4 月 8 日及 8 月 17 日因觸犯一項逃避責任罪，以及一項過失傷害身體完整性罪而被卷宗 CR5-24-0288-PCS 分別判處 4 個月徒刑，禁止駕駛 4 個月，以及判處 1 年 2 個月徒刑，禁止駕駛 6 個月，兩罪競合，合共判處 1 年 4 個月徒刑，暫緩 2 年執行，以及禁止駕駛 8 個月，暫緩 2 年執行；
- 2023 年 3 月 26 日，因不遵守交匯處強制停車所規定的停車義務而被處以罰款；
- 2020 年 7 月 31 日，因不遵守指揮交通之紅燈所規定的停車義務而被處以罰款。

~

《道路交通法》第 109 條(暫緩執行處罰)，規定如下：

“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。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

~

檢察院代表，針對暫緩執行吊銷駕駛執照附加刑的方面，發表了意見，尤其如下：

“上訴人自稱為職業司機，但在本案中並未提交任何證明文件。不可否認，原審法院依法對上訴人科處禁止駕駛的處罰，對於上訴人的日常出行可能有一定的影響，但從卷宗資料來看，未見該禁止將對上訴人的家庭經濟或維生造成嚴重的影響，上訴人亦沒有提供任何實質資料以證明其為家庭的經濟支柱。

此外，根據載於卷宗第 9 頁的交通違例列表，上訴人並非首違反停車義務，且還有多項其他交通違規而被處罰的記錄，其中多起違規的車輛與本案均為同一車輛（車牌編號 MW-**-**），明顯地，上訴人的守法意識薄弱，駕駛習慣惡劣，對本澳公共道路安全和道路使用者的安全造成極大的安全隱患；此外，上訴人於第 CR4-23-0209-PCT 號

卷宗曾因不遵守交通管制紅燈而被判處罰金及禁止駕駛為期三個月，並已獲得暫緩執行，惟其並未吸取教訓，駕駛態度仍未改善，又再作出本次的交通違規行為。”

~

以下，我們接著看看。

《道路交通法》第 109 條第 1 款賦予法官完全的評價、衡量和決定違法者是否具有的要求緩期執行禁止駕駛的懲罰的理由“可接納性”。

那麼，中級法院對禁止駕駛附加刑准予暫緩執行的“可接納性理由”，持何種裁判立場？

針對暫緩執行吊銷駕駛執照附加刑的“可接納理由”之司法見解¹，當中指出了：“不難看出，禁止駕駛是逃避責任罪所規定的一個附加刑性質的處罰；而吊銷駕駛執照則是對累犯可科處的違法行為所規定的一個附加刑性質的處罰。是否暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的處罰方面，本澳衆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，而非一般的理由。”

事實上，以司機作為職業或以駕駛機動車輛賴以維生的情況只是一個考慮是否符合《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納

¹ 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。

的理由”，法律沒有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及吊銷駕駛執照的附加刑時，必須同時給予暫緩執行的准許。

對於一個駕駛者來說，任何一個禁止駕駛及吊銷駕駛執照的處罰都必須會帶來工作上，以至生活上之不便，但這種不便正是立法者希望透過禁止駕駛附加刑及吊銷駕駛執照所要傳達的訊號。只有當禁止駕駛及吊銷駕駛執照附加刑會對當事人造成超出合乎比例原則的負面影響，方能成為考慮暫緩執行的理由。正如我們一直強調的，因工作關係而需駕駛汽車並不是法院必須考慮並接納、從而決定緩期執行附加刑的理由，反而我們認為上訴人自己應該為自己的罪行給生計甚至家人帶來的不便承擔責任，而不是要這個社會的法律秩序為此後果付出代價²。

~

我們重申，《道路交通法》第 109 條第 1 款明確賦予法官完全的評價、衡量和決定權，由其對違法者是否具備暫緩執行禁止駕駛處罰的理由，進行獨立評判、綜合權衡並最終認定其“可接納性”。

中級法院的司法見解一般認同，在《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，一旦實質執行禁止駕駛的附加刑將影響彼等生存、生計的可能性³。

我們認為，在充分尊重的前提下，將以駕駛機動車為職業或賴以

² 參見中級法院於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所作的裁判。

³ 參見中級法院第 134/2013 號上訴案件於 2013 年 5 月 23 日、第 252/2012 號上訴案件於 2012 年 7 月 26 日、第 390/2011 號上訴案件於 2012 年 7 月 26 日、第 707/2011 號上訴案件於 2012 年 7 月 26 日所作之裁判書。

為生的情形，僅作為判斷是否符合《道路交通法》第 109 條第 1 款“可接納理由”的考量因素之一，而非批准暫緩執行禁止駕駛附加刑的法定強制性依據。具體而言，法律並沒有強制規定——即對以駕駛為業或賴以維生的違法者判處禁止駕駛附加刑時，必須同步准予暫緩執行。本質上，判斷的核心標準應當集中於：一旦實際執行禁止駕駛附加刑，是否會對被判刑人的生計來源乃至基本生存權益，造成難以逆轉的嚴重負面影響。

~

在本案中，我們看不見這種情況的出現。到目前為止，未見該禁止駕駛刑將對上訴人的家庭經濟或維生造成嚴重的影響。更重要的是，從卷宗資料來看，上訴人沒有提供任何實質資料予以證明其仍為職業司機。

另外，根據中級法院的司法見解⁴，認為即使證實違法者是職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生，倘屬累犯或已有其他涉及駕駛的刑事記錄，上述暫緩執行禁止駕駛附加刑的可能性就不應予以考慮。

且根據載於卷宗第 9 頁的交通違例列表中，上訴人有多項交通違例紀錄。

因此，本案中，從特別預防的視角剖析，對上訴人實施禁止駕駛的附加刑罰，能讓上訴人明白到法律的震攝力，促使其深刻體悟到違法駕駛行為所衍生的嚴重後果，從而切實有效地避免其在將來再度實施類似危及公共安全的行為。

⁴ 參見中級法院第 235/2001 號上訴案件於 2012 年 4 月 26 日、第 533/2011 號上訴案件於 2012 年 7 月 26 日、第 48/2008 號上訴案件於 2008 年 9 月 11 日所作之裁判書。

從一般預防犯罪的角度審視，這一處罰能夠向廣大社會公眾釋放出清晰無誤的信號，即任何違反交通法規的行徑都必將受嚴厲的懲處，推動公眾自覺恪守交通規則，共同維護公共道路的安全與有序。倘若在此情況下，仍不即時執行禁止駕駛及按規定吊銷駕駛執照的附加刑，必然對社會大眾所期待的公共道路秩序安全造成負面影響。

在本案中，不論從特別預防還是一般預防的角度來看，對上訴人實施禁止駕駛的附加刑是必要的。

綜上所述，上訴人不符合禁止駕駛的緩刑條件，原審法院判處上訴人實際執行禁止駕駛的附加刑的決定，是符合《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定。

很顯然，上訴人的上訴理由不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 6 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

訂定上訴人辯護人辯護費為澳門幣 3,500 圓，並由上訴人繳付。

著令通知。

2026 年 1 月 8 日

簡靜霞（裁判書製作人）

盧映霞（第一助審法官）

譚曉華（第二助審法官）