

編號：第 115/2026 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 3 月 26 日

主要法律問題：禁止駕駛之附加刑的暫緩執行

摘 要

*

《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的處罰六個月至兩年。

至於“可接納的理由”是需由法院依據案件實際狀況，運用經驗法則和客觀標準將其具體化。

批准暫緩執行禁止駕駛或吊銷駕駛執照的決定並非必然，仍須從具體個案中考量是否能夠滿足預防犯罪及或輕微違反的需要。

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 115/2026 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 3 月 26 日

一、案情敘述

於 2025 年 11 月 28 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR4-25-0170-PCC 號卷宗內被裁定：

- 兩項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條(一)規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，每項判處徒刑九個月及禁止駕駛三個月。
- 上述徒刑並罰，合共判處一年徒刑，暫緩執行，為期兩年。
- 上述禁止駕駛附加刑並罰，合共判處四個月，需實際執行。

*

嫌犯 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. 除了對被上訴裁決的內容表示充分尊重外，上訴人表示不服，並認為有關判決沾有澳門《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定的法律解釋及適用錯誤瑕疵，理據如下：

原審法院未依法先根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定審查本案緩

刑條件。

2. 在給予充分尊重的前提下，上訴人須指出，原審法院並沒有審查上訴人於本案的情況是否符合第 109 條第 1 款所規定的「可接納之理由」。
3. 未有充分考慮上訴人以駕駛為生、並須以職業所得供養家庭等符合「可接納之理由」的依據，顯然原審法院在適用《道路交通安全法》第 109 條時，存有法律解釋及適用錯誤的瑕疵。
4. 承上所述，上訴人現時的個人狀況亦完全符合《道路交通安全法》第 109 條第 1 款所規定得以暫緩執行附加刑的「可接納理由」。
5. 司法見解一貫認為《道路交通安全法》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的附加刑將影響彼等生存、生計的可能性。
6. 同時，《道路交通安全法》第 109 條第 1 款仍然規定禁止駕駛的附加刑是可以給予緩刑。
7. 承上，原審法院並未於本案充分考慮上訴人被判處實質執行禁止駕駛的附加刑將嚴重影響上訴人生存、生計的可能性。
8. 作為一名職業司機，且現時面臨嚴峻且特殊的家庭經濟困境，其目前所處的家庭經濟狀況瀕臨崩潰。
9. 上訴人之配偶目前正在服刑，導致家庭瞬間失去另一位潛在的勞動力與經濟支持。上訴人現為家中唯一具有勞動能力且實際承擔家庭生計的成年人，需獨力撐起全家生計，甚至還需要每月向其在監獄的配偶提供 MOP\$1,000.00-MOP\$2,000.00 的金錢支援，以供其購買食物及必需品。
10. 上訴人尚有一名未成年女兒需撫養，全家每月之基本生活開銷、社屋租金、水電雜費、石油氣費用、電話費、女兒之膳食與教育費用，現

全部壓於上訴人。的士駕駛工作是其每日獲取現金收入、維持家庭現金流不斷裂之唯一途徑。

11. 因本案交通事故所產生之債務(包括車輛維修費 84,400 元、事故前後拖欠之車租、保險墊底費 22,000 元及後續數年之額外保費翻倍增加至每年 10,050 元)已超過十萬澳門元。此外，為應付該等款項，上訴人已耗盡積蓄，並向多位朋友借款，更因此向香港財務公司借貸以作週轉，這些債務之償還，完全依賴於上訴人每日營運的士所得之微薄利潤進行分期清償。
12. 如此，如在現時對上訴人實施禁止駕駛的刑罰，將中斷其駕駛車輛的謀生途徑，可預料上訴人以及依賴其供養的人士的生計將會被置於不穩定和危機當中。
13. 故此，倘若上訴人再獲法院給予一次緩刑的機會，上訴人定必會嚴格自律今後的駕駛態度，以避免依賴其生活的配偶及未成年女兒受其拖累，亦不會對違法行為一般預防的需要造成不可接受的損害。
14. 更何況，法庭可以在給予緩刑時向違反者施加一定及適當的義務及行為規則(根據《道路交通法》第 83 條第 1 款、《刑法典》第 124 條第 1 款、第 48 條第 2 款、第 49 條及第 50 條的規定)，這將更好地平衡上訴人的職業生計需要以及維護及恢復道路交通的秩序。
15. 鑑於被上訴裁決未有根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，未有認定上訴人以駕駛為生及需供養配偶及未成年女兒的情況為符合可接納作出暫緩執行決定的理由，且未就有關禁止駕駛的附加刑給予上訴人緩刑，該裁決沾有澳門《刑事訴訟法典》第 380 條結合第 400 條第 1 款所規定的法律解釋及適用錯誤的瑕疵，應同樣地宣告廢止被上訴裁決，並考慮上訴人以駕駛為生，須以職業所得供養家庭等符合「可接納之理由」的依據，改判上訴人禁止駕駛附加刑之暫緩執行。

綜上所述，祈請法官閣下裁定本上訴理由成立，廢止被上訴裁決，並按照上述理由陳述的內容，暫緩執行本案之禁止駕駛附加刑。

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 365 至 367 頁)，認為上訴人提出的上訴理由並不成立，並提出了以下理由(結論部分):

1. 被上訴之裁判判處嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯兩項澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條(一)規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，每項判處徒刑九個月及禁止駕駛三個月。上述徒刑並罰，合共判處一年徒刑，暫緩執行，為期兩年。上述禁止駕駛附加刑並罰，合共判處四個月，需實際執行。
2. 上訴人 A 對禁止駕駛附加刑之部分不服，認為被上訴裁決未有根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，未有認定上訴人以駕駛為生及需供養配偶及未成年女兒的情況為符合可接納作出暫緩執行決定的理由，且未就有關禁止駕駛的附加刑給予上訴人緩刑，該裁決沾有澳門《刑事訴訟法典》第 380 條結合第 400 條第 1 款所規定的法律解釋及適用錯誤的瑕疵。
3. 在本案中，嫌犯 A 在駕駛期間持續望向及操作放置在方向盤右側的手提電話，以致其沒有注意到前方路面的情況，沒有適當調節車速，亦沒有讓其駕駛的輕型汽車與 E 駕駛的輕型汽車之間保持足夠的安全距離，結果令其駕駛的輕型汽車在沒有減速的情況下直接撞向 E 駕駛的輕型汽車的車尾，並引致 B 及 C 受傷。
4. 原審法院指出根據《道路交通法》第 109 條，嫌犯雖然為職業司機，但其在本案行車期間未有注意安全的情節是嚴重的，且本案意外事故發生之後刑事案件程式待決的期間，嫌犯尚有四次違規違章被行政處罰

的記錄，基於其駕駛記錄不良，且未見其在事故發生後檢討守法，為著道路上其他使用者的人身及財物安全，決定上述被判處的四個月禁止駕駛附加刑，必需實際執行，以使嫌犯能深刻反思己過，不再重犯。

5. 檢察院認同原審裁判，為著道路上其他使用者的人身及財物安全，需實際執行對上訴人科處的禁止駕駛附加刑。
6. 事實上，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。而且，原審法院亦考慮了《道路交通安全法》第 109 條的規定，並指出了需實際執行禁止駕駛附加刑的理由，合法合理，相關裁判不存在法律解釋及適用錯誤的瑕疵。

*

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 377 至 378 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：

獲證明的控訴書事實：

1. 2024 年 12 月 28 日晚上約 19 時 57 分，嫌犯 A 駕駛編號 MY-XX-XX 輕型汽車(黑色的士)搭載著三名乘客 B、C 及 D 沿路氹連貫公路左方起計第四條車道行駛，方向由順榮大馬路往路氹城大馬路，當時 B 坐在後排左方，C 坐在後排右方，同時由於嫌犯 A 曾表示

後排乘客不用配戴安全帶故兩人沒有配戴，而 D 則坐在副駕駛席且有配戴安全帶。

2. 同一時間，E 駕駛編號 MW-XX-XX 輕型汽車(黑色的士)在上述車道，並在嫌犯 A 駕駛的編號 MY-XX-XX 輕型汽車的前方與嫌犯 A 同向行駛。
3. 當駛至路氹連貫公路近第 762D02 號燈柱時，E 跟隨前方的車輛減速停車，然而，由於嫌犯 A 在駕駛期間持續望向及操作放置在方向盤右側的手提電話，以致其沒有注意到前方路面的情況，沒有適當調節車速，亦沒有讓其駕駛的輕型汽車與 E 駕駛的輕型汽車之間保持足夠的安全距離，結果令其駕駛的輕型汽車在沒有減速的情況下直接撞向 E 駕駛的輕型汽車的車尾，並引致 B 及 C 受傷。
4. 上述碰撞導致 B 的右眼眶週軟組織挫擦傷，右側面頰軟組織挫擦傷，其傷勢需要 5 日康復，對其身體完整性造成普通傷害。(為著一切法律效力，卷宗第 74 頁的臨床法醫學意見書的內容在此視作完全轉錄)
5. 上述碰撞導致 C 的下頷軟組織挫裂傷，左小腿軟組織挫擦傷，其傷勢需要 7 日康復，對其身體完整性造成普通傷害。(為著一切法律效力，卷宗第 72 頁的臨床法醫學意見書的內容在此視作完全轉錄)
6. 上述碰撞發生於夜間，街燈亮著，當時陰天，路面乾爽，交通密度正常。
7. 嫌犯 A 作為駕駛者，有謹慎駕駛的義務，在必須注意並能注意的情況下，於駕駛時使用手提電話，沒有注意路面的情況而調節車速，亦沒有與前車保持足夠的安全距離，未能使其車輛安全停車，從而導致上述意外發生，使 B 及 C 的身體受到傷害。
8. 嫌犯 A 在自由、自願和有意識的情況下作出上述行為。

9. 嫌犯 A 明知法律禁止及處罰上述行為。

*

另外證明以下事實：

嫌犯在庭上作出完全及毫無保留的承認。

嫌犯案發後進行呼氣酒精測試結果為每 0.00g/l。

嫌犯已於案發當日因觸犯澳門《道路交通法》第 21 條第 1 款規定，向治安警察局繳交違規罰款 400 澳門元(第 17 頁)。

嫌犯在本案事故發生後，仍有超速以及不遵守紅燈的違規被罰的記錄(詳見第 139 至 148 頁的交通違例清單，在此視為全部轉錄。)

兩名被害人 B 及 C 追究嫌犯的刑事責任，不追究民事責任。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

嫌犯的個人及家庭經濟狀況：

- 的士司機，月入約 8,000 至 12,000 澳門元。
- 需供養父母、妻子及一名未成年女兒。
- 具小學畢業。

*

未獲證明的事實：

沒有。

*

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 法律適用錯誤
- 禁止駕駛附加刑之緩刑

*

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。

上訴人指出其被判處實質執行禁止駕駛的附加刑，將嚴重影響上訴人生存、生計的可能性。其作為一名職業司機，現時面臨嚴峻且特殊的家庭經濟困境，目前所處的家庭經濟狀況瀕臨崩潰。上訴人之配偶目前正在監獄服刑，導致家庭瞬間失去另一位潛在的勞動力與經濟支持。上訴人現為家中唯一具有勞動能力且實際承擔家庭生計的成年人，需獨力撐起全家生計，甚至還需要每月向其在監獄的配偶提供 MOP\$1,000.00-MOP\$2,000.00 的金錢支援，以供她購買食物及必需品。此外，上訴人尚有一名未成年女兒需撫養，全家每月之基本生活開銷、社屋租金、水電雜費、石油氣費用、電話費、女兒之膳食與教育費用，全部壓於上訴人身上。的士駕駛工作是其每日獲取現金收入、維持家庭現金流不斷裂之唯一途徑。除此之外，由於本次交通事故所產生之債務(包括車輛維修費 84,400 元、事故前後拖欠之車租、保險墊底費 22,000 元及後續數年之額外保費翻倍增加至每年 10,050 元)已超過十萬澳門元。為應付該等款項，上訴人已耗盡積蓄，並向多位朋友借款，更因此向香港財務公司借貸以作週轉，這些債務之償還，完全依賴於上訴人每日營運的士所得之微薄利潤進行分期清償。

上訴人指出，如在現時對上訴人實施禁止駕駛的刑罰，將中斷其駕駛車輛的謀生途徑，可預料上訴人以及依賴其供養的人士的生計將會被置於不穩定和危機當中。

上訴人表示其於庭上作出完全及毫無保留的自認，對其所指控之

事實由始至終都是直認不諱，沒有半點隱瞞，現已悔不當初，足已顯示其感到知錯及後悔。更重要的是，上訴人作為一家的經濟支柱，妻子在獄中服刑已四年多，尚有一名未成年人需供養及照顧，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《道路交通安全法》第 109 條第 1 款所指的“可接納的理由”，原審判決違反了《道路交通安全法》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：“附加刑方面，根據《道路交通安全法》第 94 條第(一)項的規定，根據本案犯罪情節，合議庭認為針對上述兩項犯罪的附加刑，禁止駕駛每項判處為期三個月。根據《刑法典》第 71 條的規定，上述兩項禁止駕駛競合處理，抽象處罰的期間在三個月至六個月之間考量，合議庭認為判處嫌犯禁止駕駛四個月最為合適。

根據《道路交通安全法》第 109 條規定，嫌犯雖然為職業司機，但其在本案行車期間未有注意安全的情節是嚴重的，且本案意外事故發生之後刑事案件程式待決的期間，嫌犯尚有四次違規違章被行政處罰的記錄，包括 2025 年 3 月 4 日超速 74 公里（觸犯《道路交通安全法》第 31

條第 1 款規定而被罰)、及 2025 年 3 月 20 日因不遵守指揮交通的紅燈所定的停車義務(觸犯《道路交通規章》第 12 條第 2 款規定而被罰,詳見第 139 頁交通違例記錄),基於其駕駛記錄不良,且未見其在事故發生後檢討守法,為著道路上其他使用者的人身及財物安全,合議庭認為,上述被判處的四個月禁止駕駛附加刑,必需實際執行,以使嫌犯能深刻反思己過,不再重犯。”

~

《道路交法》第 109 條第 1 條規定:“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二年。

……”。

《道路交法》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的附加刑將影響彼等生存、生計的可能性。

一般司法見解為,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。

但亦有司法見解指出,《道路交法》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。

因此，作為職業司機這一環，是否符合《道路交通安全法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”，這只是一個考慮，而不是批准暫緩執行禁止駕駛的強制性規定¹。

關於禁止駕駛之附加刑中應予考慮的“可接納的理由”，中級法院的一致司法見解認為，《道路交通安全法》第 109 條第 1 款賦予法官完全的評價、衡量和決定違法者具有的要求緩期執行禁止駕駛或吊銷駕照執照懲罰的理由“可接納性”。對此不確定概念的價值評斷必須以客觀事實為標準。

從上可見，中級法院的大部份見解都認定，這一禁止駕駛附加刑的執行是一個常態的決定，而當只有出現“可接納的理由”時，方可考慮“例外”地給予暫緩執行的安排(《道路交通安全法》第 109 條第 1 款)。何謂“可接納的理由”，立法者在這問題上留下了一個很寬的缺口，留待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”的這一個不確定概念來加以具體化。

以下，我們參見一下司法見解，以更好了解“可接納的理由”情況：比方說，行為人是職業司機，且駕駛是唯一謀生手段。²又或者對行為人執行禁駕將嚴重影響其生存、家庭生計，導致家庭經濟崩潰。³又或者行為人於案中結合認罪悔罪、初犯、無再犯風險等情節綜合考量。⁴

又比如眾多的司法判例均認為，當存在那些涉及到行為人的生計

1 中級法院第 435/2024 號合議庭裁決。

2 中級法院第 606/2023 號合議庭裁決。

3 中級法院第 604/2024 號合議庭裁決。

4 中級法院第 435/2024 號合議庭裁決。

或生活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。（參見中級法院第 146/2013、603/2013、503/2014、200/2016 和 589/2021 號上訴案的合議庭裁判書）

~

在這，上訴人為的士司機，駕駛是每日獲取現金收入、維持家庭現金流的唯一途徑，無其他謀生技能與收入來源。更重要的是，上訴人的家庭狀況確實存有格外擔憂因素，配偶服刑四年多(需每月向獄中配偶提供 1,000–2,000 澳門元生活)，二人育有一名未成年女兒，加上，家庭中只有他一個勞動力支持家庭開支(生活、教育、社屋租金、水電等)，上訴人是家中唯一有勞動能力，由他承擔全部生計的成年人。加上本次交通事故給上訴人帶來的債務(車輛維修 84,400 元、保險墊底費 22,000 元、後續保費翻倍至每年 10,050 元)超 10 萬澳門元，已耗盡積蓄並負債，債務償還完全依賴上訴人駕駛的士的收入。因此，倘對上訴人實施禁止駕駛之附加刑，是可以預見將對他構成“嚴重影響生存、生計”的理由。

綜上，考慮到上訴人本次認罪悔罪，以及上訴人在本次意外亦已勇於承擔了民事賠償損失，不惜借錢去給被害人作賠償等因素，這於考量犯罪特殊預防之需要時屬於重要因素，雖然在犯罪一般預防之需要方面，上訴人有著過往違規駕駛之紀錄，但考慮到上訴人現時家庭狀況，相信他不會不再珍惜改過自新的機會，這反映可降低再犯風險，為暫緩執行禁止駕駛的附加刑提供了正面的因素。為此，考慮到被判

禁止駕駛附加刑的上訴人本身是職業司機、且以任職司機為唯一謀生就業活動，本上訴法院認為，應根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，考慮對其暫緩執行禁止駕駛的附加刑。上訴人仍被處以為期四個月禁止駕駛的附加刑，此禁止駕駛的附加刑，暫緩一年執行。

為此，上訴人之上訴理由予以成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由成立，把原審法庭涉及上述部份的判決改判為：上訴人仍被處以為期四個月禁止駕駛的附加刑，此禁止駕駛的附加刑，暫緩一年執行。

維持原審判決的餘下內容。

無需判處本程序的訴訟費用的支付。

上訴人的辯護人應得的澳門幣 3,500 元上訴服務費則由終審法院院長辦公室支付。

著令通知。

*

2026 年 3 月 26 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)