

編號：第 1045/2018 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

日期：2019 年 11 月 7 日

主要法律問題：附加刑 緩刑

摘要

考慮到本案的具體情況，特別是嫌犯行為的嚴重程度，本案中可考慮准予緩刑執行附加刑的理由並不達到可被接納，因此，應實際執行有關附加刑。

裁判書製作人

譚曉華

合議庭裁判書

編號：第 1045/2018 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

日期：2019 年 11 月 7 日

一、 案情敘述

於 2018 年 9 月 14 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR1-17-0268-PCC 號卷宗內被裁以直接正犯身分及在犯罪既遂的情況下觸犯了《刑法典》第 134 條第 1 款〔結合第 3/2007 號法律第 93 條第 1 款〕所規定及處罰的一項『過失殺人罪』，被判處一年九個月徒刑，暫緩二年執行。

另外，嫌犯被判處禁止嫌犯駕駛為期二年，並根據《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定，暫緩執行該禁止駕駛的處罰，為期二年。

檢察院不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 在本案中，嫌犯因實施了 1 項《刑法典》第 134 條第 1 款配合《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之過失殺人罪，處以一年九個月徒刑，徒刑暫緩二年執行。另禁止嫌犯駕駛為期三年，並根據《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定，暫緩執行，為期三年。
2. 針對原審法院對主刑方面之判刑，本檢察院並無異議，主要

是考慮有關罪行為過失犯罪，最重要的是，嫌犯在庭上毫無保留的自認態度及曾向被害人的家屬支付部份賠償，故此，可對嫌犯適用緩刑之制度。

3. 然而，針對原審法院的附加刑之判刑，本檢察院認為不應給予緩刑，其理由如下：
4. 首先，原審法院是基於嫌犯為職業司機而給予緩刑之機會。然而，如僅因禁止嫌犯駕駛而導致其失業的原因作為必然對其適用緩刑的考量，則有關決定未為恰當。
5. 根據已證事實〔刑事部份〕，嫌犯在本案的交通意外中唯一責任人，其作為的士之職業司機，其沒有履行司機的謹慎義務：根據第 36 至 39 頁的現場圖片結合第 4 頁之交通圖，案發路段(沙梨頭海邊大馬路街)為一寬 7 米的行車道，案發位置是斑馬線，之前的路口亦有讓先符號，根據已證事實第二項，案發當天是清晨 6 時，天晴及交通密度稀疏，但是，嫌犯仍然因為收掣不及而撞到了死者〔「已證事實」第一項〕，歸根究底，是因為嫌犯在駕駛時沒有留心正有人橫過馬路，所以即使行人是在如此明顯下也會被撞到。
6. 事實上，斑馬線的設置已是行人安全橫過馬路的兩個重要設計〔另外一個的紅綠燈設施〕，而且，澳門馬路複雜，車多路亂，大眾對斑馬線是信任及依賴的，尤其對於身手已非靈敏的老人家而言，按著斑馬線及紅綠燈訊號行走已是最能保護他們的兩大重要堡壘，所以，駕駛者在斑馬線前理應停車或至少減慢車速，乃其最基本的責任，也不容有任何錯失。
7. 根據中級法院第 449/2012 號合議庭裁判—基於一般預防及特別預防之需要，過失殺人罪之附加刑不能根據《道路交通法》

第 109 條的規定予以緩刑，其中亦有提及該案是導致他人的死亡，而非普通的交通意外中的傷害身體完整性罪，故此，僅職業需要並不構成「可接納的理由」。

8. 根據中級法院第 762/2017 號合議庭裁判中針對過失殺人罪的附件刑亦是予以實際執行。
9. 故此，在判斷是否符合《道路安通法》109 條第 1 款中「可接納的理由」時，不但要考量行為人是否職業司機外，更要考量行為人在交通意外中所導致的後果是否嚴重，以及行為人的過錯程度。也就是說，「過失殺人罪」也不一定不給予附加刑的緩刑，例如倘行為人在案中的過失程度較低，且死者對交通意外亦有一定責任時，行為人也可因為職業司機的理由而獲得緩刑。
10. 相反，如本案的情節，嫌犯因欠缺謹慎的駕駛態度從而導致了他人的死亡，而嫌犯是交通意外的唯一過錯方時，原審法院要應考慮的是其他道路使用者的安全，而不是嫌犯的職業需要；事實上，容許嫌犯繼續駕駛是無法警醒嫌犯本人或其他道路駕駛者應提升其安全意識。而且，法院更應先向社會大眾表明「職業司機」並不是「免罰金牌」，作為職業司機更應先注重自己的職業操守，其應明白自己對於道路安全負有更大的責任，而不是在判罰後以此要求緩刑或減刑。權利不能被平白地獲得，而是附隨著義務共存，所以，如果在嚴重的交通案中只顧職業司機的「生計權」，而不理會職業司機的「職業道德、操守」，那麼只會對社會帶來不良的影響，亦會令社會大眾難以接受。
11. 嫌犯沒有配合斑馬線的設置而減速或停車，顯見其缺乏最基

本的道路安全意識，這樣的職業操守顯然不合格，在其沒有履行其應有的職業義務的前提下，事後他又有何道理要求法院保護其「生計權」？況且禁止駕駛的期間只是一段時間，法律並沒有吊銷其駕駛執照或取消的士司機資格，可見影響其生計只是暫時的，相比之下，實際執行附加刑對社會大眾及其個人的警醒比其某段時間的「生計權」重要得多。

12. 考慮到嫌犯是在過失程度甚高下違反交通規則，致使無辜的被害人及其家庭承受難以彌補的傷痛，加上現今社會對交通守法意識的要求日高，尤其對職業司機更有高度要求，且本澳的交通事故的數量亦不斷增加，則針對此類型的嚴重交通事故，有必要提高附加刑的一般預防的要求，以便警惕其他駕駛者遵守道路規則。
13. 最後，原審法院既然認定了嫌犯的過失程度高，即使嫌犯為職業司機，原審法院亦不應對其禁止駕駛之附加刑予以緩刑，則原審法院判處禁止駕駛二年，但暫緩二年執行的刑罰是不正確及不恰當的，因違反《道路交通法》，第 94 條第(一)項及第 109 條第 1 項的規定。

綜上所述，本檢察院請求中級法院裁定上訴理由成立，判處嫌犯實施了 1 項《刑法典》第 134 條第 1 款配合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第(一)項所規定及處罰之過失殺人罪之附加刑，改判以實際執行禁止駕駛，為期兩年。

嫌犯 A 對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 被上訴人認為，上訴人既然接受主刑的刑罰份量以及同意給予刑罰執緩執行之決定，則基於同一道理所科處的附加刑之

暫緩執行，就沒有質疑的依據。

2. 按照法律邏輯，既然接受大的，那麼就應該接受小的，因為無論是主刑還是附加刑，其基礎理論都是相同的。
3. 另一方面，上訴人的上訴理由陳述中主要認為嫌犯的過失程度較高，但“過失程度”只應反映在刑罰份量當中。
4. 對此，上訴人已明示接受主刑的刑罰份量，故此不應再爭議嫌犯之過錯。
5. 而且，《道路交通安全法》第 109 條第 1 款沒有要求亦沒有規定“暫緩執行與否”與“嫌犯之過錯程度”掛勾。
6. 相反，立法者只規定倘存在“可接納的理由”，法院即可決定將附加刑暫緩執行，屬於法院的自由裁量權。
7. 附加刑之目的具有防範將來再次犯罪的需要。本案中嫌犯是初犯，而且看不出再有重犯的情況，因此沒執行附加刑之需要。
8. 反之，倘不給予附加刑暫緩執行，就會令嫌犯失業且沒有工作收入，可預見將為其本人及家團帶來嚴重的經濟困厄狀況。
9. 因此，原審法院在考慮嫌犯的個人、供養及經濟狀況後，給予嫌犯附加刑暫緩執行之決定是完全正確適用《道路交通安全法》有關條文，沒有出現不正確及不恰當適用法律的情況。

綜上理據及有賴倘適用的補充法律規定，請求尊敬的法官閣下裁定上訴人主張的上訴理由不成立，並維持原審法院之決定。

請求一如既往公正裁判！

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱及提交法律意見，認為檢察院提出的上訴理由完全成立，應廢止暫緩執行附加刑

的決定，並命令即時執行。

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：

1. 2016年3月5日上午約6時，嫌犯A駕駛一輛的士M-XX-XX沿沙梨頭海邊大馬路右車道往林茂海邊大馬路方向行駛，當車通過沙梨頭海邊大馬路與沙梨頭南街交界後，由於嫌犯收掣不及，故其車輛撞到當時從其行車方向右方往左方橫過人行橫道的被害人B，使被害人倒地昏迷(參閱卷宗第39頁的相片)。
2. 事故發生時街燈亮著，晴天，地面乾爽，交通密度稀疏。
3. 事故發生後，被害人被送往仁伯爵綜合醫院搶救，並於2016年3月7日凌晨00時34分證實死亡。
4. 被害人因創傷性腦膜(顱腦)及脊椎損傷而導致死亡，上述損傷和其他創傷性損傷均由鈍性之創傷或類似之情況所造成，有可能正如本案所載資料顯示是因交通意外碰撞所導致(參閱卷宗第24頁的檢查報告、第74至75頁的屍體解剖報告及第88頁的法醫總結譯文，在此視為全部轉載)。
5. 嫌犯明知駕駛員有義務於接近有信號標明的人行橫道時，如該人行橫道非由交通燈或執法人員指揮車輛通行，駕駛員應

減速或於必要時停車，以便讓正在橫過車行道的行人通過，但嫌犯並沒有這樣做，因而造成是次交通事故，其行為違反了謹慎義務，雖然嫌犯作出上述行為時並不接受該事實之發生，但其過失導致被害人死亡。

6. 嫌犯在自由及有意識的情況下作出上述行為，且清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

同時，亦證明下列事實：

7. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。
8. 嫌犯自願承認被指控的犯罪事實。
9. 嫌犯已向被害人家屬作出部分賠償。
10. 嫌犯的個人及家庭狀況如下：
11. 嫌犯為的士司機，月入平均澳門幣 10,000 元。
12. 需供養父母親及外母。
13. 學歷為初中二年級。

未獲證明之事實：沒有。

在審判聽證中民事賠償請求雙方就民事賠償達成和解協議，第二民事被告 C 有限公司及第一民事被告 A 合共支付澳門幣壹佰玖拾萬伍仟圓正(MOP\$1,905,000)予民事原告；保險公司承擔上述損害賠償中的澳門幣壹佰捌拾萬伍仟圓正(MOP\$1,850,000)；第一民事被告 A 承擔上述損害賠償中的澳門幣伍萬伍仟圓正(MOP\$55,000.00)，其中澳門幣伍仟圓(MOP\$5,000.00)已存入本卷宗。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 附加刑 緩刑

檢察院認為原審法院判處嫌犯禁止駕駛為期二年的附加刑，不應予以緩刑。

《道路交通法》第 94 條規定：

“因下列犯罪而被判刑者，按犯罪的嚴重性，科處禁止駕駛兩個月至三年，但法律另有規定除外：

- (一) 駕駛時實施的任何犯罪；
- (二) 第八十九條所指的逃避責任；
- (三) 偽造、移走或掩蔽車輛識別資料；
- (四) 偽造駕駛執照、其替代文件或等同文件；
- (五) 盜竊或搶劫車輛；
- (六) 竊用車輛；
- (七) 任何故意犯罪，只要繼續持有駕駛執照可為其持有人提供特別有利於再犯罪的機會或條件。”

《道路交通法》第 109 條規定：

“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。”

本文中，原審法院考慮到嫌犯為職業司機，禁止其駕駛將導致其失業，又考慮到嫌犯的經濟狀況及家庭負擔，原審法院認為可根據《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定，暫緩執行該禁止駕駛的處罰，為期二年。

助理檢察長在意見書中作出的如下分析：

“當然，何謂“可接納的理由”？它的內涵究竟包含著什麼？可以說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。

所以，並不存在一個定律，說當行為人的職業為機動車司機時，就理所當然地給予附加刑的暫緩執行，或有關緩刑不可被廢止。

同時，禁止駕駛作為一種附加刑，有著其本身固有的預防目的，意念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，就完全失去立法者創設附加刑的真正意義。

本文中，其中一個極為強烈要執行附加刑及廢止緩刑的理由，必然是因為上訴人所觸犯的過失殺人罪，導致第三者人命的損失，倘若在此情況下不即時執行禁止駕駛的附加刑，必然對社會大眾所期待的公共道路的秩序安全造成十分大的負面影響。可以說，在本文中不論從特別

預防還是一般預防的角度來看，實施禁止駕駛的附加刑是有其必要的。而原審法院作出暫緩執行附加刑的決定卻不是一個符合本案情節的合理決定。

就相同的問題，中級法院其實已不下一次作出裁判，例如在第 449/2012、第 603/2013、第 146/2013、第 894/2012、第 272/2011、第 157/2011 及第 762/2017 等。而在眾多的裁判中，都不約而同地指出因工作關係而需駕駛並不是法院必需考慮並接納，從而決定緩期執行附加刑及不廢止緩刑的理由，反而我們認為上訴人自己應該為自己的行為承擔責任，而不是要這個社會的法律秩序為此後果付出代價。

綜上所述，我們認為上訴理由完全成立，應廢止暫緩執行附加刑的決定，並命令即時執行。”

本院同意上述分析，因此，考慮到本案的具體情況，特別是嫌犯行為的嚴重程度，本案中可考慮准予緩刑執行附加刑的理由並不達到可被接納，因此，應實際執行有關附加刑。

故此，檢察院的上訴理由成立，廢止暫緩執行附加刑的決定，並命令即時執行。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院的上訴理由成立，廢止暫緩執行附加刑的決定，並命令即時執行。

維持原審其餘裁決。

判處嫌犯繳付 3 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

2019年11月7日

譚曉華 (裁判書製作人)

蔡武彬 (第一助審法官)

司徒民正 (第二助審法官)