

--- 簡要裁判（按照經第 9/2013 號法律修改的<<刑事訴訟法典>>第 407 條第 6 款規定） -
--- 日期：13/12/2023 -----
--- 裁判書製作法官：周艷平法官 -----

簡要裁判書

編號：第 716/2023 號（刑事上訴案）

上訴人/嫌犯：A

日期：2023 年 12 月 13 日

一、 案情敘述

在初級法院第 CR2-23-0147-PCS 號獨任庭普通刑事案中，法院於 2023 年 7 月 11 日作出判決，裁定：

嫌犯 A 被控以直接正犯、既遂的方式觸犯一項第 3/2007 號法律（《道路交通安全法》）第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，罪名成立，判處 5 個月徒刑。

暫緩執行上述徒刑，為期 3 年。

根據《道路交通安全法》第 94 條第 2 項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期 6 個月。

*

嫌犯 A 不服，向本院提起上訴（上訴理由闡述載於卷宗第 166 頁至第

171 頁）。

上訴人 A 提出以下理據（結論部分）：

1) 在被上訴之判決中裁定上訴人被控以直接正犯及既遂方式觸犯一項第 3/2007 號法律《道路交通法》第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，罪名成立，判處 5 個月徒刑，暫緩執行，為期 3 年；並判處上訴人禁止駕駛，為期 6 個月。

2) 除了對不同的法律見解保留應有的尊重外，上訴人對被上訴之判決判處其實際禁止駕駛為期 6 個月之附加刑部分不服，故提請本上訴。

3) 被上訴之判決是基於上訴人為曾有多項交通違規紀錄以及曾觸犯「逃避責任罪」的犯罪行為，故認為就禁止駕駛附加刑方面不應給予暫緩執行。

4) 須指出的是，雖然過往有眾多的交通違規紀錄，然而，相關紀錄是由 2008 年 1 月至 2021 年 4 月止上訴人的過往違規記錄，是長達超過 13 年的交通違規紀錄。而在上述超過 13 年合共 119 項的交通違規紀錄中，當中有 106 項是與違例泊車有關。（請參閱卷宗第 57 至第 66 頁）

5) 除了在 2012 年 3 月及 6 月有兩次較輕的超速紀錄外，沒有涉及醉酒駕駛，衝紅燈或逆駛的違規紀錄。

6) 所以原審法院不能以上訴人在多年間存有眾多的交通違規紀錄而認定上訴人在道路上駕駛的守法意識薄弱。

7) 另一方面，即使上訴人於 2018 年 6 月被第 CR1-18-0138-PCC 案判處「逃避責任罪」，罪名成立，但上訴人在該案中已汲取了教訓及作出了反省。

8)上訴人受到該案緩刑的威嚇後，在期後的日子裏再沒有發現上訴人有任何涉及有關醉酒駕駛、衝紅燈或逆駛這些對其他道路使用者構成嚴重危險的違規紀錄及犯罪行為。

9) 所以，即使上訴人此前曾觸犯逃避責任罪，本案中再次觸犯同一犯罪行為，也不能斷定上訴人的駕駛守法意識薄弱以及缺乏駕駛意識。

10)即使《道路交通法》中規定了在因駕駛車輛犯罪可被判處行為人禁止駕駛的附加刑，但同一法律第 109 條第 1 款規定了倘出現可接納的理由，可暫緩執行禁止駕駛。

11)誠然，正如被上訴之判決“事實”部份所指，上訴人任職巴士司機，每月收入約澳門幣 17,000.00 元，須供養子女。可顯示上訴人為家庭的重要經濟支柱。而且上訴人任職巴士司機逾 7 年，除此外上訴人沒有從事其他工作，除了擔任職業司機外，其沒法擔任其他職位。

12) 故此，倘若對上訴人實際執行禁止駕駛的附加刑，必然令到上訴人的經濟收入及家庭的維生帶來嚴重影響，更加會導致上訴人失去工作。

13) 根據《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定，如有可接納的理由，可暫緩執行禁止駕駛的處罰六個月至兩年；立法者之所以明確允許對於禁止駕駛的附加刑，可由法官自由裁量給予暫緩執行，是考慮到行為人以駕駛車輛為其職業的情況。

14) 因為，如不慎重考慮是否屬可接納的理由及情況，要求所有行為人必須被判處禁止駕駛，則會嚴重影響行為人的生活或其家庭安穩。

15) 所以，考慮到上訴人已任職巴士司機多年、期間沒有從事其他工作、缺乏任何技能，亦考慮到上訴人的家庭及經濟狀況，以及作為家庭重

要經濟支柱，倘上訴人被禁止駕駛必然會導致上訴人失去工作及經濟能力，對上訴人不富裕的家庭也造成了極大困境。

16) 所以，綜合考慮到本案的情節及上訴人的實際狀況，應給予上訴人暫緩執行禁止駕駛的附加刑的機會。

17) 再者，即使禁止上訴人駕駛，也可考慮上訴人在暫緩執行條件為緩刑期間上訴人僅可駕駛工作車輛，亦能實現刑罰的目的，以及對公共道路安全起著預防的作用。

18) 所以，由於被上訴之判決中，未有全面考慮《道路交通法》第 109 條第 1 款所規定之可暫緩執行的條件，需實際執行「禁止駕駛」附加刑的決定屬明顯不當；故被上訴之判決違反《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定·存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定之“錯誤理解法律而生之瑕疵”，應被宣告廢止。

*

駐初級法院刑事法庭的檢察院代表作出答覆，認為應裁定上訴人之上訴理由不成立（詳見卷宗第 173 頁至第 179 頁背頁）。

檢察院在答覆狀中提出下列理據（結論部分）：

1) 在本案庭審中，上訴人(嫌犯)否認指控，聲稱不知道發生碰撞，但又不能作出合理的、合乎邏輯的解釋，加上其之前有許多交通違規紀錄，及曾因觸犯“逃避責任罪”而被判罪名成立，今再次觸犯相同罪名，由此可見，上訴人並無銘記教訓、痛改前非，相反，一犯再犯，並無悔意，故若不實際執行“禁止駕駛”附加刑，必引起其他道路使用者及社會大眾擔憂及疑慮，無法達到犯罪的一般預防及特別預防的目的。

2)因此，基於上述原因，檢察院認同原審法庭的見解:即使上訴人是職業司機及是重要的家庭經濟支柱，也不能以此作為暫緩執行“禁止駕駛”附加刑的可接納理由。

3)據澳門中級法院第 1054/2018 號上訴案(2019 年 2 月 28 日):法律並沒有強制規定，在對職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法者判處吊銷駕駛執照的附加刑時，必須同時給予暫緩執行的准許。

4)再據澳門中級法院第 27/2014 號上訴案(2014 年 4 月 10 日)、第 636/2015 號上訴案(2015 年 7 月 28 日):《道路交通法》第 109 條第 1 款賦予法官完全的評價、衡量和決定違法者具有的要求緩期執行禁止駕駛的懲罰的理由“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，但是這種主觀衡量的決定，對於上訴法院來說，只有在原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。

5)此外，中級法院指出禁止駕駛可能會，或肯定會給上訴人的日常工作帶來不便，但是這不是法律所要考慮的原因。上訴人自己應該為自己的行為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。

6)在本案，如前所述，原審法庭的判決沒有明顯不當，故檢察院認為，原審法庭的判決沒有違反《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，也不存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定的“錯誤理解法律而生之瑕疵”。

7)此外，上訴人表示，即使禁止上訴人駕駛，也可考慮對其訂立暫緩執行“禁止駕駛”的條件:在緩刑期間，上訴人僅能駕駛工作車輛，這樣，

仍可實現刑罰目的及犯罪預防作用。檢察院對此也不認同。

8) 在一些國家地區，包括葡國，對於“禁止駕駛”附加刑在刑法典中是沒有暫緩執行或以擔保金取代的法律規定(“Não existe no Código Penal norma que permita a suspensão da pena acessória de proibição de conduzir, ou a sua substituição por caução.” 參見葡國里斯本上訴法院第 1093/2007-5 號合議庭裁決-2007 年 3 月 20 日)。

9) 但在澳門則存在有關法律規定。在澳門，“暫緩執行禁止駕駛”可不帶條件，此為“完全暫緩執行禁止駕駛”；但“暫緩執行禁止駕駛”也可附帶條件，即是不完全(限制性或部份)暫緩執行禁止駕駛。

若如同上訴人所述，在緩刑期間，上訴人僅能駕駛工作車輛，這便屬後者，即不完全(限制性或部份)暫緩執行禁止駕駛。

10) 據澳門中級法院第 148/2020 號案的合議庭裁判，《道路交通法》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”，該法律沒有禁止法院規定被處罰者在暫緩執行附加刑期間須履行一定義務或遵守一定行為規則，因此，得根據《刑法典》第 124 條規定補充適用該法典第 49 條和 50 條之規定。

11) 中級法院在該裁判中指出，原審法院之決定，就暫緩執行禁止駕駛期間，對上訴人駕駛行為作出了限制，亦可稱之為“部份暫緩執行禁止駕駛”，這種部份禁止駕駛是被司法見解所認同的。因此，無論是稱作暫緩執行的“條件”抑或“限制”，法院規定的暫緩執行附加刑期間“須履行一定義務”或“須遵守一定行為規則，均是允許的，只要相關的“條件”或“限制”沒有變相造成全面的禁止駕駛，否則，法院之決定便陷入了自

我否定或自相矛盾的情形。

12)同時,檢察院也認為,“禁止駕駛”是一嚴肅、令違法者提高警覺的附加刑,無論是“完全暫緩執行禁止駕駛”,抑或是“不完全(限制性或部份)暫緩執行禁止駕駛”,均必需符合《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定:對禁止駕駛,要有被法庭及社會大眾接納的理由,才能有暫緩執行的機會。

13)在本案,正如上文所述,上訴人並無記取教訓、痛改前非,相反,重蹈覆轍,再次實施“逃避責任罪”,並曾有多項交通違規紀錄,且在庭審中否認控罪,故若不實際執行“禁止駕駛”附加刑,違法者繼續不知其錯,必引起其他道路使用者及社會大眾憂慮及疑惑,這樣,無法達到犯罪的一般預防及特別預防的目的。因此,即使上訴人是職業司機,並屬重要的家庭經濟支柱,也不能以此作為不完全暫緩執行“禁止駕駛”附加刑的可接納理由。也就是說,在本案,欠缺“不完全(限制性或部份)暫緩執行禁止駕駛”附加刑的可接納理由。

14)另一方面,在本案,原審法庭判處上訴人禁止駕駛的附加刑,為期 6 個月,其實已靠近上述法定刑幅的最低刑(兩個月),即上訴人被禁止駕駛的附加刑的刑期不屬過長,對其工作謀生不會產生巨大影響。

15)因此,我們認為,原審法庭的判決是恰當的、合理的、合法的,沒有違反《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定,也不存在《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款所規定的錯誤理解法律而以瑕疵。”

*

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，認為應裁定上訴人之上訴理由皆不成立（詳見卷宗第 187 頁至第 188 頁背頁）。

*

本院接受上訴人提起的上訴後，裁判書製作人認為上訴理由明顯不能成立，並根據《刑事訴訟法典》第 407 條第 6 款 b) 項之規定，對上訴作出簡要裁判。

二、事實方面

原審法院經庭審後認定以下事實：

查明之事實：

2021 年 4 月 6 日下午約 4 時 7 分，B（被害人）駕駛 MS-XX-X2 輕型汽車沿史伯泰海軍將軍馬路（往蘇利安圓形地方向）的右車道行駛（設有三條行車線）。

同一時間，C 司機 A（嫌犯）駕駛大型巴士 C MP-XX-X5 沿史伯泰海軍將軍馬路（往蘇利安圓形地）的中間車道行駛。

當 MP-XX-X5 巴士駛至近蘇利安圓形地（近 809C03 號燈柱），嫌犯駕駛巴士越過實線往右駛進右車道打算往嘉樂庇總督大橋。

被害人見狀，立即將 MS-XX-X2 輕型汽車收掣避免碰撞，但 MP-XX-X5 巴士在過線右轉過程中，巴士右後車輪擦碰撞及 MS-XX-X2 輕型汽車的左邊前車頭。

事發後，被害人曾響車號提示，但嫌犯沒有理會，並繼續駕車往嘉樂庇總督大橋離去。

事故對 MS-XX-X2 輕型汽車左車頭泵把造成損毀，維修費用 24,000 澳門元。

嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，在公共街道駕駛機動車輛期間越過實線及過線不小心（警方已作處罰），明知因而引發交通事故，仍故意立即駕車離開現場，目的是逃避事故引致的賠償責任。

嫌犯知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

*

另外，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 CR3-13-0035-PCC 號卷宗因觸犯一項由第 6/2004 號法律第 18 條第 1 款所規定及處罰的偽造文件罪，於 2013 年 11 月 15 日被判處 2 年 6 個月徒刑，緩期 3 年執行，作為緩刑條件，嫌犯須於 90 日內履行捐款 5,000 澳門元予本特區的義務。於 2017 年 5 月 31 日刑罰消滅。

嫌犯在第 CR1-18-0138-PCS 號卷宗因觸犯一項由第 3/2007 號法律第 89 條所規定及處罰的逃避責任罪，於 2018 年 6 月 21 日被判處 3 個月徒刑，緩期 1 年執行，另判處禁止駕駛為期 3 個月，暫緩執行為期 6 個月。於 2019 年 9 月 9 日刑罰消滅。

嫌犯聲稱具初中畢業學歷，巴士司機，每月收入約 17,000 澳門元，需供養子女。

*

未經查明之事實：

沒有。

三、法律方面

本上訴涉及之問題：

- 暫緩執行禁止駕駛之附加刑

*

上訴人認為，原審法院的被上訴判決違反了《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款的瑕疵，請求將所判處的禁止駕駛之附加刑予以暫緩執行一年，或訂定緩刑期間上訴人僅可駕駛工作車輛之緩刑條件。

*

關於禁止駕駛之附加刑，根據中級法院可謂是一致的司法見解，《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。對於上訴法院來說，只有在原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。禁止駕駛或吊銷駕駛執照可能會，肯定會給上訴人的日常工作帶來不便，但是這不是法律所要考慮的原因。上訴人自己應該為自己的行為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。¹

正如所有的緩刑要件一樣，法院在考慮行為人的人格、生活狀況、犯

¹ 參見中級法院第 27/2014 號上訴案 2014 年 4 月 10 日合議庭裁判、中級法院第 1054/2018 號上訴案 2019 年 2 月 28 日合議庭裁判。

罪前後之行為及犯罪情節等因素之後，倘可預見行為人受到刑罰的威嚇和譴責後，即會約束自己日後行為，從而不再實施犯罪，以及即使所判刑罰被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，及不會削弱法律的權威和尊嚴，可以給予暫緩執行所判刑罰。

在判處違法人士禁止駕駛的附加刑時，為了避免一旦實際執行禁止駕駛，將影響職業司機或以駕駛機動車輛維生之人士的個人及家庭生計，故在具體個案會作適當考量而決定是否批准暫緩執行禁止駕駛。然而，批准暫緩執行禁止駕駛的決定並非必然的，還要從具體個案中考量是否能滿足預防犯罪的需要。

*

本案，上訴人於 2008 年 1 月至 2021 年 4 月共有 119 項交通違規紀錄，除涉及違例泊車外，尚有兩次超速駕駛紀錄，更於第 CR1-18-0138-PCS 號卷宗內被裁定觸犯一項由第 3/2007 號法律第 89 條所規定及處罰的「逃避責任罪」，判處 3 個月徒刑，緩期 1 年執行，另判處禁止駕駛為期 3 個月，暫緩執行為期 6 個月。

上訴人於本案審判聽證中否認控罪。

作為駕駛者，上訴人反復違反道路交通法規，足見其守法意識之薄弱。並且，上訴人作為職業司機，曾因觸犯「逃避責任罪」而被判處徒刑且給予緩期執行，禁止駕駛之附加刑亦獲得緩期執行，但其並未從過往的犯罪及刑罰中汲取教訓，藉以警醒自己在日常生活、工作中遵守法律，仍作出本案被指控的行為，在犯罪的特別預防方面要求極高。

同時，上訴人的行為對本澳的公共交通安全帶來負面影響，在一般預

防方面，為預防及打擊此類犯罪行為、維護本澳交通安全秩序，《道路交通法》第 89 條專門作出了明確規範，故此，一般預防的要求較高。倘若准許其禁止駕駛附加刑緩期執行，會導致社會大眾產生錯覺，誤解為只要是職業司機，所判處的禁止駕駛附加刑都會獲得暫緩執行，而不論當事人的認罪態度、行為不法性的程度。如此，亦不能滿足一般預防的需要。

此外，上訴人於本案所觸犯的「逃避責任罪」，正是發生於其駕駛大型巴士的工作過程之中，由此，法院亦無法得出《道路交通法》第 109 條第 1 款規定的“倘出現可接納的理由”。

原審法院於被上訴判決的“量刑”中指出：

按本次犯罪的嚴重性以及經參考嫌犯過往的交通違例紀錄，根據第 3/2007 號法律（《道路交通法》）第 94 條第 2 項規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期 6 個月。

然而，儘管嫌犯表示其為巴士司機，但從他否認指控以及相關駕駛態度上，並考慮到其眾多的交通違規紀錄，以及曾觸犯「逃避責任罪」被判刑，法庭認為其職業需要並未能使法庭認為其應繼續駕駛車輛，倘嫌犯繼續駕駛車輛，尤其是容許其繼續駕駛巴士，無疑是對社會普羅大眾構成一定風險，再者，法庭並不認為職業司機可以無限次享有此種暫緩執行禁止駕駛附加刑的處理方式，嫌犯已曾獲得一次，但其沒有從先前的判刑中，不論是主刑和附加刑中汲取教訓，反而在本案中再次觸犯相同犯罪，故此，法庭認為嫌犯的職業需要未能使法庭認定為可接納的理由，未符合第 3/2007 號法律第 109 條的規定，故有關禁止駕駛需要實際執行。

裁判書製作人認為，原審法院考慮案中的所有情況，包括上訴人否認

控罪而未見絲毫悔意、刑罰是否起到阻嚇作用、駕車需要等因素，認為儘管上訴人為職業司機，但若給予上訴人禁止駕駛之緩刑機會無法使附加刑起到預防犯罪的作用，故而裁定實際執行所判處的禁止駕駛之附加刑，符合一般預防和特別預防的要求，不存量刑過重或量刑失衡的錯誤。

上訴人強調，其作為家庭的重要經濟支柱，任職巴士司機，每月收入約澳門幣 17,000.00 元，須供養子女，而除了擔任職業司機外，沒法擔任其他職位。倘若對其實際執行禁止駕駛的附加刑，必然對其經濟收入及家庭的維生帶來嚴重影響，更會導致其失去工作。

裁判書製作人必須指出，上訴人提出的上述理由不能成為其規避刑罰的合法理據；再者，正是由於上訴人自身的犯罪行為，最終導致其陷於此種困境之中；尤為重要的是，法院在決定是否對其適用禁止駕駛之附加刑緩刑時，不能單純考慮上訴人的個人及家庭困境而置保障法益及穩定社會大眾對打擊犯罪之期盼於不顧。

藉此，被上訴判決符合一般預防和特別預防的要求，不存在違反《道路交通安全法》第 109 條第 1 款規定之情況，不沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款的瑕疵，上訴人的上訴理由明顯不成立。

四、決定

綜上所述，裁判書製作人裁定上訴人 A 的上訴理由明顯不成立，駁回上訴並維持原審判決。

*

本上訴之訴訟費用和負擔由上訴人負擔，其中，司法費定為 3 個計算

單位。

根據《刑事訴訟法典》第 410 條第 3 款規定，上訴人須繳付 3 個計算單位的懲罰性金額。

著令通知。

—*—

澳門，2023 年 12 月 13 日

裁判書製作人

周艷平