

上訴案第 589/2021 號

上訴人：檢察院

澳門特別行政區中級法院合議庭判決書

一、案情敘述

澳門特別行政區檢察院控告涉嫌違例者 A 觸犯了《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 1 項「輕微違反」(因其在美副將大馬路與士多鳥拜斯大馬路交界(美副將大馬路往水塘馬路方向)右車道行駛時沒有遵守管制交通之紅燈)。並請求初級法院以輕微違反訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭在 CR3-21-0085-PCT 號案件中，經過庭審，最後判決：

- 涉嫌違例者 A 觸犯了《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 1 項「輕微違反」，由於涉嫌違例者已自願繳納罰金，故此，僅判處附加刑。
- 作為附加刑，涉嫌違例者在 CR4-20-0183-PCT 被判處禁止涉嫌違例者駕駛，為期 3 個月，暫緩 1 年執行。涉嫌違例者在該案的緩刑期間，於 2021 年 2 月 14 日再次觸犯本案「衝紅燈」的輕微違反，考慮到涉嫌違例者為職業的士司機，其在庭上表

示當時因看錯交通訊號燈，現已非常後悔及承諾以後不會再犯，其稱現時只能靠駕駛的士維持生活開支及供養家庭，倘若中止其駕駛將導致其無法為生，因此，法庭給予其一次機會，現根據《道路交通法》第 99 條第 2 款的規定，禁止涉嫌違例者駕駛，為期 4 個月，並根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，有關附加刑准予暫緩 1 年 6 個月執行，條件是緩刑期間內其只可駕駛 MW-XX-XX 輕型汽車。

- 另外，提醒涉嫌違例者如在禁止駕駛緩刑期間駕駛工作以外之車輛，將有可能導致附加刑的緩刑被廢止。

檢察院不服判決，向本院提起了上訴，其上訴理由如下：

1. 違例者於本案因觸犯一項「輕微違反」被判處禁止駕駛，基於為職業司機，原審法院判處違例者禁止駕駛為期 4 個月，並根據《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，有關附加刑准予暫緩 1 年 6 個月執行，條件是緩刑期間只可駕駛 MW-XX-XX 輕型汽車。檢察院除保持原有的尊重，並不認同有關裁判。
2. 違例者出席庭審聽證，MW-XX-XX 輕型汽車為黑色的士。
3. 根據違例者載於卷宗第 8 頁違例列表，以及卷宗第 18 至 20 頁的 CR4-20-0183-PCT 卷宗判決證明書，違例者因觸犯《道路交通法》第 12 條第 2 款 a)項及第 99 條第 2 款所規定及處罰的「輕微違反」，被判處附加刑禁止駕駛為期 3 個月，暫緩 1 年執行。判決於 2020 年 12 月 14 日轉為確定。
4. 違例者在 CR4-20-0183-PCT 卷宗觸犯的「輕微違反」，與本案同為沒有遵守管理交通之紅燈。
5. 從 CR4-20-0183-PCT 卷宗我們可發現，違例者在該案判決轉為確定才 2 個月，即該案禁止駕駛緩刑期間才開始 2 個月，違

例者在駕駛的士期間，再次觸犯性質相同，法律條文相同的衝紅燈行為；顯示違例者在駕駛過程中並無小心謹慎，不珍惜緩刑機會，就其過錯而言，屬責無旁貸。

6. 《道路交通法》第 109 條第 1 款所指的可接納理由是一個不確定概念，還須審視行為人在案中的表現和違反程度，尤其在另一個案件中屬禁止駕駛的緩刑期間，倘若在本案再給予緩刑，有機會成為職業駕駛者無限的寬容，產生隨意違法效果。
7. 駕駛者衝紅燈行為，對正確使用交通燈橫過馬路的市民存有極大生命和財產風險，對其他道路使用者亦構成嚴重危險，必須防止行為人不斷重覆做出不正確的駕駛行為，或說是習慣。
8. 我們認為，針對本案違例者，法院基於這例者為職業司機已在先前案件判決中給予禁止駕駛緩刑的機會，機會不能無止境和無條件賦予。
9. 禁止駕駛對職業駕駛者而言確實影響到其生計，但這影響屬暫時性質，相對於維護道路交通安全，眾人的生命財產安全遠高於個人生計，事實亦無法信任違例者不會再次違反道路交通法的可能性。
10. 我們可看看《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款規定，這是一項自動廢止制度，即行為人在禁止駕駛的緩刑期間作出另一可以導致禁止駕駛的違法行為，原來的禁止駕駛緩刑執行的處罰即自動廢止。對本案而言，違例者在先前另一案中被禁止駕駛而獲得緩刑，在本案違例者觸犯一項可導致禁止駕駛的附加刑，根據同一立法意旨，本案違例者的禁止駕駛處罰應實際執行。
11. 基於此，我們認為原審法院的判決，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款和《道路交通法》第 109 條第 1 款，導致原審法

院所作的判決存有瑕疵，應廢止原審判決，對違例者的禁止駕駛處罰應實際執行。

被上訴人 A 就檢察院所提出的上訴作出答覆，其內容如下：

不存在因違反法律問題之判決無效

1. 根據上訴理由闡述內容，上訴認為原審法院對被上訴之判決所作之裁定違反法律，繼而沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定的違反法律問題。
2. 上訴人援引《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款之規定，指出其屬於一種自動廢止制度，即行為人在禁止駕駛的緩刑期間作出另一可導致禁止駕駛的違法行為，原來的禁止駕駛緩刑執行的處罰即自動廢止。
3. 根據中級法院第 27/2014 號案件中的裁決內容，《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，法律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”。
4. 被上訴人認為第 109 條第 2 款規定的情況亦不妨礙原審法院根據《道路交通法》第 109 條第一款對禁止駕駛的處罰予以暫緩執行。
5. 原審法院已在得知並考慮、上述 CR4-20-0183-PCT 卷宗的前提下，作出對被上訴人的禁止駕駛處罰予以暫緩執行的決定。
6. 綜上所述，被上訴之判決所作之裁定並無違反法律，故 法官閣下應維持原審法院裁判。

綜上所述，現請求 尊敬的法官閣下裁定上訴人提出的上訴理由不成立，維持原審法院的裁判，並判處上訴人支付本案

之訴訟費用。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，認為應判處檢察院的上訴理由完全成立，並廢止暫緩執行附加刑的決定，及命令即時執行。

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

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

- 2021 年 02 月 14 日，約 10 時 15 分，涉嫌違例者 A(A)駕駛車牌編號 MW-XX-XX 輕型汽車在澳門美副將大馬路與士多烏拜斯大馬路交界(美副將大馬路往水塘馬路方向)右車道行駛，期間沒有遵守管理交通之紅燈。
- 另外，根據涉嫌違例者的交通違例紀錄及本卷宗之資料，涉嫌違例者分別於 2019 年 06 月 13 日約 03 時 03 分有一次「衝紅燈」的輕微違反紀錄；於 2020 年 08 月 14 日約 23 時 08 分有一次「衝紅燈」的輕微違反紀錄，而該次輕微違反被 CR4-20-0183-PCT 號卷宗判處禁止涉嫌違例者駕駛，為期 3 個月，暫緩 1 年執行，條件為涉嫌違例者需於判決確定後 10 日內向本院提供職業司機的工作證，隨後每四個月更新一次，該判決於 2020 年 12 月 14 日轉為確定。
- 涉嫌違例者是在有意識、自由及自願的情況下作出上述行為。
- 涉嫌違例者明知此等行為是法律所禁止和處罰的。
- 同時，涉嫌違例者對其個人狀況聲稱如下：

- 涉嫌違例者 A(A)，具有中學畢業學歷，職業為的士司機。月入約 7,000 至 8,000 澳門元，須供養兩名女兒。
- **此外，還查明：**
- 涉嫌違例者已自願繳納本案的罰金。
- 涉嫌違例者犯有卷宗第 8 頁所載相關的交通違例紀錄，在此視為完全轉錄。
- **未獲證實的事實：**沒有。

三、法律部份

檢察院在其上訴理由中，認為：

第一，違例者 A 在另一案件 CR4-20-0183-PCT 被判處禁止駕駛的附加刑，但在該案的附加刑緩刑期間開始才 2 個月，就再次觸犯性質相同的衝紅燈行為，顯示違例者在駕駛過程中並無小心駕駛，不珍惜緩刑機會。倘若於本案中再給予緩刑，有機會使職業駕駛者產生隨意違法的效果。

第二，衝紅燈行為對其他道路使用者構成嚴重危險，必須防止行為人不斷重覆做出不正確駕駛行為。相對於職業駕駛者的個人生計，維護道路交通安全以及眾人的生命財產安全更為重要，事實亦無法信任違例者不會再次違反道路交通法的可能性。

因此，原審法院給予暫緩執行禁止駕駛附加刑的決定，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款和《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，主張應實際執行禁止駕駛的附加刑。

本上訴唯一的爭議問題，是原審法院所作出的暫緩執行禁止駕駛附加刑的決定是否正確。

就這個問題，原審法院在判決中指出，*“考慮到涉嫌違例者為職業*

的士司機，其在庭上表示當時因看錯交通訊號燈，現已非常後悔及承諾以後不會再犯，其稱現時只能靠駕駛的士維持生活開支及供養家庭，倘若中止其駕駛將導致其無法為生”，因此，根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，作出暫緩執行附加刑 1 年 6 個月的決定。

《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。

.....”

首先要說明的是，禁止駕駛是累犯不遵守停車義務的輕微違反(《道路交通法》第 99 條第 2 款)所規定的一個附加刑性質的處罰，由此可知，禁止駕駛附加刑的適用前提是與違反的次數及嚴重性掛鉤的。而且，此附加刑的執行是一個“常態”的決定，而僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的安排。

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。

當然，“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，例如當行為人為職業司機時，就理所當然地給予附加刑的暫緩執行。

本文中，其中一個極為強烈要執行附加刑及不給予暫緩執行的理由，必然是因為上訴人在另案的禁止駕駛緩刑期間再次觸犯性質相同的衝紅燈違法行為。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秩序安全造成十分大的負面影響。所以，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

刑是必要的，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。

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“可接納的理由”，而不是批准暫緩執行禁止駕駛的附加刑的強制性規定。具體地說，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禁止駕駛的附加刑時，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，但這種不便正正是立法者希望透過禁止駕駛附加刑所要傳達的訊號。而只有當禁止駕駛附加刑會對當事人造成超出合乎比例原則的負面影響時，方能成為考慮暫緩執行的理由，正如我們在 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中所指出的，“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。”

同時，我們也看不出，根據這例者的職業及工作性質，以至在本澳實際的交通環境，對違例者即時實施禁止駕駛附加刑會帶來如何“不能承受”的後果，而具有緩期執行禁止駕駛的“可接納的理由”。

檢察院的上訴理由成立，廢止被上訴的暫緩執行附加刑的決定。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定檢察院的上訴理由成立，廢止被上訴的批准禁止駕駛的附加刑緩期執行的決定，必須立即執行禁駕的附加刑。

判處嫌犯被上訴人繳付 5 個計算單位的司法費以及訴訟費用。

確定嫌犯的委任辯護人的報酬為 1500 澳門元，由嫌犯支付。

澳門特別行政區，2021 年 7 月 29 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

陳廣勝 (第一助審法官)

譚曉華 (第二助審法官)