

(譯本)

中止駕駛效力

摘要

駕駛效力的中止不可以良好行為的擔保作代替或暫緩執行。

2006年7月27日合議庭裁判書

第37/2006號案件

裁判書製作法官：João A. G. Gil de Oliveira (趙約翰)

澳門特別行政區中級法院合議庭裁判

一、概述

(A)對初級法院在輕微違反訴訟程序中根據《道路法典》第75條第3款的規定判處其中止駕駛執照效力為期一年的判決提起上訴，主要陳述以下內容：

原審法院可以及應該在確定量刑時更仁慈，因上訴人享有《刑法典》第66條規定的特別減輕，所以原審法院錯誤適用法律；

本文中具備所有法律取決於暫緩執行中止駕駛執照之效力刑罰的前提；

而且上訴人為初犯，承認事實及表現悔悟；

上訴人沒有前科及不存在對處罰目的的損害，可以相信僅以刑罰執行作威脅可對新的刑事違法構成高度阻嚇因素，由此可作出有利於上訴人的預測判斷。

上訴所針對的合議庭裁判未有對上訴人被科處的徒刑進行緩刑，違反《刑法典》第48條的規定。

基此，認為應裁定本上訴理由成立。

檢察院司法官作出答覆，內容綜合如下：

上訴人僅不認同判決中關於中止駕駛執照效力之部分。

首先，原審判決並無如上訴人所述般適用《道路法典》第73條第1款之規定，而是適用同一法典第75條第3款下半部分之規定，判處上訴人中止駕駛執照之效力一年。

根據已證事實，上訴人連同本次已經是五年內第五次觸犯《道路法典》第22條第3款關於超速之規定，而有關罰款載於同一法典第70條第3款及第4款。故此，原審判決根據《道路法典》第75條第3款之規定，判處上訴人中止駕駛執照之效力一年，在法律適用上完全正確。

上訴人認為對其可適用《刑法典》第66條所規定的刑罰之特別減輕，但是，根據上訴人之違例紀錄、駕駛模式、對待道路其他使用者的態度，均難以使人相信給予刑罰之特別減輕所規定的要件已獲滿足。故此，上訴人要求刑罰之特別減輕，欠缺充份理由。

上訴人又認為對其可適用《刑法典》第48條徒刑之暫緩執行。

上訴人被判處中止駕駛執照之效力一年，此為附加刑，而上述《刑法典》第48條僅規定徒刑之暫緩執行，故此，並不適用於附加刑。

倘上述觀點不獲接納，根據上訴人之違例紀錄、駕駛模式、對待道路其他使用者的態度，均難以使人相信給予暫緩執行刑罰所規定的要件已獲滿足。故此，上訴人要求對被判處的中止駕駛執照之效力一年這一刑罰暫緩執行，欠缺支持的理由。

基此，上訴人應理由不成立，原審法庭之判決應予維持。

助理檢察長提交了意見書，在陳述中主要認為：

裁判中可清楚看到法院判決根據《道路法典》第75條第3款的規定：「在五年內實施三次

有關第六十六條第三款b至f項所規定之輕微違反者或實施五次有關第七十條而處罰之輕微違反者，處中止駕駛執照之效力一至三年」，中止現上訴人的駕駛執照之效力。

卷宗內證明，在四年內，具體從2001年5月30日至2005年5月4日，上訴人五次作出《道路法典》第22條第3款（結合《道路交通規章》第20條）所規定的輕微違反，這是受《道路法典》第70條處罰的其中一項輕微違反，因此中止駕駛執照效力的最低期限為一年。

上訴人認為原審法院應運用澳門《刑法典》第66條賦予的權力，尤其減輕刑罰的權力。

上訴人明顯沒有理由。

正如所知，澳門《刑法典》第66條規定的特別減輕前提是在犯罪之前或之後或在犯罪時存在明顯減輕事實之不法性或行為人之罪過之情節，或明顯減少刑罰之必要性之情節，即不僅事實之不法程度或行為人之罪過明顯減少，刑罰的必要性及預防要求也應明顯減少。

在本案中，上訴人稱「其行駛的速度，……，並沒有過高，因此未有危及其他道路使用者的福祉及安全」。

但應要說的是，在上訴人被檢測的地點最高限速為每小時60公里，上訴人行駛每小時74公里的速度不能不被視為高速。

另一方面，不論對駕駛者本身還是對其他道路使用者而言，駕駛都是一個涉及巨大風險的行為，我們想通過處罰超速來避免的偶發性危險並非一個實際危險，而是一個抽象危險。

而且，當考慮上訴人自己提供的解釋，其指有幾乎每日都在允許以100公里行駛的中國內地駕駛的習慣，令其混淆了當時駕駛的地方以及「並不總是意識到駕駛時超過60公里」這個解釋，這個抽象危險變得更大！

因此上訴人的陳述沒有大價值，尤其對於刑罰的特別減輕而言價值更少。

對於上訴人所引用的餘下要素，如其罪過不高，沒有前科，事後良好的行為以及作出自認方面，我們認為所有這些要素對明顯減輕事實之不法性、行為人之罪過或刑罰的必要性來說沒有很大價值。

上訴人還要求暫緩執行中止駕駛執照之效力的處罰。

然而，面對澳門生效的法律規定，暫緩執行罰金或是附加刑是不受接納的。

我們看不到任何支持上訴人請求的法律規定，可以肯定澳門《刑法典》第48條僅規定徒刑之暫緩執行。

綜上所述，認為由於上訴理由明顯不成立而應駁回上訴。

法定檢閱已畢。

二、事實

從案卷中得出以下事實：

「已證明之事實：

於2005年5月4日11時04分，嫌犯在澳門[...]駕駛車牌XXX輕型汽車行駛時，超出法定公共道路的速度標準為每小時74公里。

嫌犯於2001年5月30日、2001年10月29日、2003年6月27日及2003年9月10日觸犯輕微違反，被判處罰款，並已繳交。

嫌犯在自由、自願及有意識的情況下作出上述行為。

嫌犯明知其行為是法律所禁止及制裁的。

同時，亦證實嫌犯的個人狀況如下：

嫌犯從事零售生意，每月收入澳門幣1萬元。

嫌犯需要供養一名女兒。

嫌犯學歷是高中畢業。

未獲證實的事實：沒有尚待證實的事實。」

三、理由說明

本上訴中兩個要審理的問題主要為處罰措施及暫緩中止駕駛的問題。

因嫌犯 5 年內 5 次作出《道路法典》第 22 條第 3 款所規定，結合《道路交通規章》第 20 條，並由《道路法典》第 70 條第 3 款及第 4 款，第 75 條第 3 款及第 89 條第 1 款 a 項處罰的、可被科處罰金澳門幣 1,000 至 5,000 元及中止駕駛執照效力為期 1 至 3 年的超速這一輕微違反，上訴人因此被判處中止駕駛執照之效力，為期 1 年。

上訴人提起上訴，意圖令其被判處的中止駕駛執照之效力一年的刑罰特別減輕及得以暫緩執行，並指稱違反澳門《刑法典》第 66 條第 1 款及第 48 條及《道路法典》第 73 條的規定。

上訴人沒有道理。

值得注意的是，事實的法律定性或由上訴人被定罪的有關駕駛執照效力中止的相關法規適用未有受到質疑，正如所說，駕駛執照效力中止時間可達 1 至 3 年。根據《道路法典》第 75 條第 3 款，「在五年內實施三次有關第六十六條第三款 b 至 f 項所規定之輕微違反者或實施五次有關第七十條而處罰之輕微違反者，處中止駕駛執照之效力一至三年。」

本案確定存在處罰要件。卷宗已證明在一個為期 4 年、具體從 2001 年 5 月 30 日至 2005 年 5 月 4 日的時間，上訴人已實施 5 次《道路法典》第 22 第 3 款（與《道路交通規章》第 20 條相結合）所規定的同一輕微違反，這是《道路法典》第 70 條處罰的輕微違反，因此最短的駕駛執照中止期限為 1 年。

上訴人被判處的處罰處於抽象刑罰幅度的最低水平，也沒有任何根據來證明可特別減輕所適用的刑罰，如要適用特別減輕，就必須為候補性適用，因特別減輕特殊地運作，根據《刑法典》第 66 條的規定，當出現明顯減輕不法性、行為人之罪過或刑罰的必要性的情節，可肯定的是輕微違反中處罰並不取決於罪過，即是說過失必定受懲罰以及完全未觀察到其他因素。

偶然的一般減輕情節並不能決定一個特別減輕，一如被記錄的每小時 74 公里的行車速度。雖然可以肯定這速度不算太高，但立法者以這種方式要作出處罰的是 5 年內來 5 次觸犯基於超速的輕微違反這個次數。且必然體現為導致該中止的簡單超速，我們看不到有理由剔除立法者沒有預計且又例外地被證實存在的負擔及後果，這是特別減輕機制的理由之一。

上訴人指國內的限速為每小時 100 公里及其習慣於這些更高的限制，並因此才作出了超速的這個陳述並不重要。好了，這種說法完全無助於他。因在不同地區駕駛便受到另一專門體制限制，並更有理由要採取自己不習慣的駕駛規則，及應更加小心。

還應強調的是預測及處罰輕微違反時，這些行為的價值在於抽象的危險，因此未有產生不良後果不代表可以是一個具特殊價值的減輕情節。

這同樣適用於有關上訴人引用的其餘要素一樣，包括其罪過不高，沒有犯罪前科，事後行為良好及作出自認。但我們認為，這一切要素沒有一個可明顯減輕事實之不法性、行為人之罪過或刑罰的必要性的價值。

因此，具體已適用的量刑不應受到譴責。

上訴人還請求暫緩執行中止駕駛執照效力的處罰。

本法院一直認為駕駛效力的中止，正如《道路法典》所規定，不可由良好行為的擔保代替或通過提供該擔保的情況被暫緩執行。¹

這不意味著不再衡量之前的一個選項和不可以改變一個立場，尤其當這變化是有道理，不管是在新論點方面、法律上屬重要的新需要方面或甚至是或然作出了的本身錯誤方面。

在前《道路法典》的範圍內，禁止駕駛可由良好行為的擔保代替，可以理解新法典沒有規定這項措施是因為想從可對道路違例者採取的措施清單中排除這項措施。澳門司法見解從前認為，作為一項規則，如果可預見駕駛者未來會謹慎及避免該類對其定罪的違法行為，尤其是那些扣押駕駛執照的後果變得極為嚴重的情況下，並可能導致失去工作，例如在職業司機的情況，則可採用此可替代的擔保。

《道路法典》第 73 條第 1 款 a 項規定在駕駛過程中實施任何犯罪及逃避責任者，以及其他

¹ 中級法院第 269/2005 號案的 2005 年 11 月 17 日及第 294/2003 號案的 2004 年 2 月 19 日合議庭裁判。

所規定之情況，按違法行為之嚴重性，處以駕駛執照效力之中止，時間為 1 個月至 2 年。第 74 條規定了因受酒精影響下駕駛導致駕駛執照效力的中止以及第 75 條規定了因其他輕微違反而駕駛執照效力的中止。

因此我們把效力之中止作為附加刑，面對法律規定，現在爭論這個中止是否為一個真正刑罰或一個保安處分並不重要。

正如 Figueiredo Dias 所指，正在處理的附加刑的目標是預防行為人的危險性，並且是對行為人作出的事實來說的一個附加譴責（參見葡萄牙刑法典修訂委員會第 8 號會議紀錄）。附加刑符合與交通網絡中發生的嚴重災禍的明顯及為人所知的理由相關的刑事政策的必要性。因此，不能以訓誡代替之，以及要指出這構成了主流司法見解的理解。² 不可以良好行為擔保代替或不可暫緩執行。如存在附加刑的前提及已判處附加刑，則應執行這刑罰。³

附加刑為《刑法典》第 60 條尤其第 2 款的規定所引起的後果，根據該規定：「對於某些犯罪，法律得規定禁止行使某些權利或從事某些職業。」

Maia Gonçalves 說：「附加刑取決於一個主刑的適用；應在作出判決時在一般抽象幅度內適用附加刑及相關措施，遵守定出實際量刑的法定標準。附加刑受限於非法定原則。因此，雖然《刑法典》沒有明確列出附加刑，但僅可作以下區分（……）：「禁止駕駛機動車輛」。」

附加刑是因一系列打擊高災難性死亡率的措施而創造出來，其反映關於這一方面的理論建議。

1993 年 Figueiredo Dias 教授為葡萄牙體制寫道：⁴「……在未來創建法律的計劃，應強調刑事政策的急切性及需要，那就是葡萄牙制裁制度須要設置——尤其在一般刑法方面且不單止在涉及道路交通的刑法方面——一個真正的禁止駕駛機動車輛的附加刑。該附加刑的形式前提是因行為人在作出駕駛行為或使用車輛時觸犯罪行而對其判處主刑罰，或可能因為該罪行以其相關性便利了附加刑的執行；其實際前提是在考慮事實情節及行為人人格後，其作出的駕駛行為可特別地受到譴責的情節。只有當行為人因同樣事實而應承受通過取消或禁止發出駕駛執照形式的一項禁止駕駛權力的安全措施時，這個擁有獨特刑罰幅度的附加刑才不被適用。」

首先應該說明，因犯罪而導致的禁止駕駛機動車輛這種附加刑不可以與《道路法典》規定的因觸犯輕微違反而導致的禁止駕駛附加懲罰相混淆。那就是，在與犯罪有關的刑罰可與徒刑相聯，而與輕微違反相關的刑罰只能與罰款相聯，因此在本案中當主刑不包含徒刑這種可能性時而採納該徒刑制度是沒有道理的。一如《道路法典》第 75 條第 3 款的規定，中止效力在本案中作為獨立刑罰適用的可能性是受到維護的。

在現行的《刑法典》制度中，刑罰的暫緩執行只包括徒刑，並具有代替 3 年以下徒刑的真正刑罰的性質。但徒刑暫緩執行在今天出現只作為「一項獨立的刑罰，因此，在其極大嚴格要求的含意中，（作為）一項代替刑罰」。⁵

除了徒刑以外的所有其他刑罰被排除於緩刑制度外，當中包括《道路法典》第 73 條所規定的禁止駕駛機動車輛刑罰。如之前所說，對於這個刑罰並不能適用《刑法典》規定的緩刑或替代制度。

² 因此，因完全不能代替，參閱科英布拉中級法院的 1996 年 11 月 7 日合議庭裁判，《司法見解匯編》，1996 年，第 5 冊，第 47 頁；科英布拉中級法院的 2000 年 11 月 29 日合議庭裁判，《司法見解匯編》，2000 年，第 5 冊，第 51 頁；科英布拉中級法院的 1999 年 2 月 4 日合議庭裁判，《司法見解匯編》，1999 年，第 2 冊，第 40 頁；及科英布拉中級法院的 2000 年 11 月 29 日合議庭裁判，《司法見解匯編》，2000 年，第 5 冊，第 49 頁（這是關於不能以延續的形式換成在週末或假期以不延續的形式來替代執行有關駕駛權力的附加懲罰）；對一個顯要的情節背景，禁止駕駛的附加刑只能為某一類機動車輛，參閱埃武拉中級法院的 2002 年 7 月 9 日合議庭裁判，第 4 冊，第 252 頁；在這個意義上，附加刑用途與主刑的用途相聯繫，只宣布暫緩主刑執行及接著附加刑的執行，參閱科英布拉中級法院的 1996 年 11 月 27 日合議庭裁判，《司法部公報》，第 461 期，第 538 頁。

³ Germano Marques da Silva：《Crimes Rodoviários-Pena Acessória e Medidas de Segurança》，第 28 頁。

⁴ 《As consequências Jurídicas do Crime》，第 164 頁及第 165 頁。

⁵ 參閱 Figueiredo Dias，引用的作品，第 339 頁。

還應補充的是，除了更好的理解，不得不認為在事實上看來是沒有漏洞的。無論在相關懲罰規定，還是在其適用的制度中，刑事法律都是由罪狀法定原則所主導。並不允許訴諸類推方式將一個事實界定為犯罪或定義為一個危險狀態，也不能根據《刑法典》第 1 條第 3 款的規定確定與之對應的懲罰或安全措施。然而，由於這措施的上述性質，類推方式似乎被排除在本案以外。因此，不應看到可以歪曲刑事法律制度的漏洞情況。即是說，如果不以這種方式理解，哪為何不想像其他如刑罰的替代、刑罰的豁免或可選擇性的執行制度的可能？

從另一個角度看，引用的論據是該措施是爲了防止對被判罪人造成不必要的嚴重後果，因此對權利的限制應僅限於爲了保障其他權利或利益嚴格需要，這一論據有別於與該種刑罰的創造確實是爲了使到與使用機動車輛相關的懲罰制度與打擊災難性的高死亡率的道路事故的公共利益互相協調這一迫切需要的事實。駕駛權利相對於由預防及道路安全需要所決定的公共利益的這種從屬關係還須與主導刑事處分所適用的適當原則、必要原則及適度原則互相兼容。

因此認為上訴理由明顯不成立，應繼而根據《刑法典》第 407 條第 3 款 c 項、第 409 條第 2 款 a 項及第 410 條予以駁回。

因此裁定上訴理由不成立。

四、裁決

根據上述指出的所有理由，合議庭裁定因上訴理由明顯不成立而駁回上訴。

上訴人須負擔本案訴訟費用，司法費訂為 6 個計算單位。另須根據《刑事訴訟法典》第 410 條第 4 款的規定，支付澳門幣 1,500 元作為金錢處罰。

João A. G. Gil de Oliveira (趙約翰，裁判書製作法官) —— 蔡武彬 —— 賴健雄