

## 上訴案第 435/2024 號

日期：2024 年 7 月 4 日

主題： - 附加刑的緩刑  
- 可接納理由的認定  
- 職業司機的理由

### 摘 要

1. 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。
2. 禁止駕駛附加刑的執行是一個“常態”決定，僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的待遇。
3. 《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“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。
4. 雖然在一些案件中，法官根據作為職業司機或以駕駛機動車輛賴以維生的違法人士的違反者的實際情況，將實質執行禁止駕駛會影響彼等生存、生計的可能性列入《道路交通法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”中而予以緩期執行禁駕的附加刑，但是，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強制性規定。

5. 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，但這種不便正是立法者希望透過禁止駕駛加刑所要傳達的訊號。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。

**裁判書製作人**

**蔡武彬**

## 上訴案第 435/2024 號

上訴人：(A)

# 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並提請初級法院以輕微違反訴訟程序審理涉嫌違反者(A)觸犯一項《道路交通法》第 37 條第 2 款及第 103 條第 2 款所規定及處罰的“輕微違反”。

初級法院刑事法庭在 CR3-24-0071-PCT 號案件中，經過庭審，最後判決：

- 涉嫌違反者(A)觸犯一項《道路交通法》第 37 條第 2 款及第 103 條第 2 款所規定及處罰的“輕微違反”，由於涉嫌違反者已自願繳納罰金，故僅判處附加刑。
- 作為附加刑，本院根據《道路交通法》第 103 條第 2 款的規定裁定禁止涉嫌違反者駕駛，為期四個月十五日。(考慮到涉嫌違反者雖為職業司機，然而，根據卷宗第 4 頁違例列表顯示其於 2023 年 9 月 7 日因不讓行人而被刑事檢舉一項“過失傷害身體完整性罪”，以及本案之“輕微違反”均為不讓行人，可見其對《道路交通法》的認知並不足夠，作為職業司機倘若對《道路交通法》的認知不足而導致作出違反法律規定將極有可能為其他道路使

用者帶來不必要的危險·基於不符合暫緩執行處罰的理由·為此·涉嫌違反者需實際執行禁止駕駛的附加刑)。

- 為執行附加刑的效力·涉嫌違反者須於判決確定後 10 日內將駕駛執照或相關證明交予治安警察局·否則將構成“違令罪”(第 3/2007 號法律所核准的《道路交通法》第 121 條第 7 款及第 143 條)·同時提醒涉嫌違反者自判決確定日起立即生效·即使未有將駕駛執照或同等效力文件送交治安警察局亦然；
- 並提醒涉嫌違反者如其在禁止駕駛期間駕駛·將以加重違令罪處罰·其駕駛執照亦將會被吊銷(《道路交通法》第 92 條第 1 款配合《刑法典》第 312 條第 2 款)。

涉嫌違反者(A)不服判決·向本院提起了上訴：

1. 本上訴是針對初級法院第三刑事法庭於 2024 年 4 月 25 日就題述卷宗判處觸犯一項《道路交通法》第 37 條第 2 款及第 103 條第 2 款所規定及處罰的“輕微違反”·由於違反者已自願繳納罰金·故僅需判處附加刑·該附加刑為需實際執行禁止駕駛為期 4 個月 15 日之判決而提起的。
2. 本上訴是以被上訴之初級法院第三刑事法庭之判決沾染以下瑕疵而提起：
  - 1) 量刑過重·違反《刑法典》第 40 條及第 65 條規定(《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款；
  - 2) 上訴人是士司機·屬職業司機·應給予暫緩執行禁止駕駛的附加刑·違反《道路交通法》第 109 條第 1 款所規定。
3. 《道路交通法》第 37 條第 2 款及第 103 條第 2 款所規定及處罰的“不讓行人先行”的輕微違反刑幅為科處罰金澳門幣 1,200 元至 5,000 元及禁止駕駛兩個月至六個月。

4. 上訴人於 2023 年 9 月 7 日因不讓行人而被刑事檢舉一項“過失傷害身體完整性罪”。
5. 上訴人在本案作出判決前，已積極嘗試與該檢舉人就“過失傷害身體完整性罪”商討民事賠償之金額，以尋求該檢舉人撤回告訴。
6. 上訴人目前唯一的職業為“XX 公司”之的士司機，且沒有其他兼職或兼職收入。
7. 上訴人僅具初中程度學歷，相對於目前本澳普遍的社會工作人士的學歷程度低。
8. 上訴人每月收入 MOP10,000 至 MOP14,000，月收入水平不高，僅剛好維持每月的家庭及生活開銷。
9. 上訴人與母親相依為命，其母親依靠上訴人供養。上訴人與其母親共同居住於澳門政府的社屋。
10. 目前本澳經濟低迷，本澳居民普遍消費意欲降低，且居民有日漸“北上消費”趨勢，導致本澳的營商環境十分差，各區街上有不少的“吉舖”，不少僱主選擇結業，而仍然營業的僱主亦盡量“開源節流”，選擇解僱員工，減少招聘員工(尤其以外地僱員代替本地僱員)，或減人工等；僱員在尋找工作時，普遍相對以往更難。
11. 上訴人深知自身學歷低，適逢本澳經濟環境差(可能仍持續數年)，上訴人仍是積極工作，對目前的工作十分珍惜，靠自己雙手賺取收益，而非倚靠澳門政府的社會援助過活。
12. 上訴人作為職業司機，若實際執行禁止駕駛 4 個月 15 日，定必追使其需“辭職”，失去目前工作，面對目前本澳的營商及就業市場情況，上訴人確實難以在“短時間”內成功獲聘其他職業。
13. 上訴人在本案一審聽證時，主動承認違例行為，並且是在意識自由及不受任何脅迫下完全承認被控事實。

14. 由於澳門現行的刑法制度採納了積極的般預防，刑罰的具體種類和量必須與行為人的罪過程度相適度，刑罰的量不能誇張以達阻嚇廣大群眾的目的，而應是適量合理和具說服力使人們信服法律和對法律秩序信任從而自覺地不犯罪，而非害怕誇張，不合比例的刑罰而不犯罪。
15. 簡言之，法庭應先考慮《刑法典》第 65 條所規定的準則，同時需要根據《刑法典》第 40 條的規定科處刑罰的首要目的是保護法益，同時盡可能提供條件予行為人重新納入社會。此外，在滿足這些目的同時，具體的刑罰的量不能逾越罪過程度。
16. 從一般預防方面--保護澳門道路安全的法益，上訴人已知錯及已表示不再重犯，任何澳門社會成員均能接受一個知錯的的士司機能夠獲得一個暫緩執行禁止駕駛附加刑的機會，以繼續以的士司機的職業而維持生活。
17. 從特別預防方面，上訴人在一審被判處需實際執行禁止駕駛附加刑，為期 4 個月 15 日，已警醒上訴人及從今次事件中吸取教訓，上訴人已清晰知道不能輕視《道路交通法》之規範及已牢牢加強其交通安全意識，令上訴人深刻認識其作為一個職業司機，其駕駛行為對其他道路使用者的重要性。
18. 因此，在面對上訴人所觸犯《道路交通法》第 37 條第 2 款及第 103 條第 2 款所規定及處罰的“不讓行人先行”的輕微違反，刑幅為科處罰金澳門幣 1,200 元至 5,000 元及禁止駕駛兩個月至六個月，應按《道路交通法》第 109 條第 1 款所規定，給予暫緩執行禁止駕駛附加刑；才符合《刑法典》第 40 條第 1 款和第 65 條的規定。
19. 被上訴的判決對上訴人科處實際執行禁止駕駛附加刑，為期 4 個月 15 日，明顯不適度，應予廢止。

20. 綜上所述，因被上訴判決沾染上述的瑕疵，故上級法院應廢止被上訴的判決，並應按《道路交通安全法》第 109 條第 1 款所規定，給予暫緩執行禁止駕駛之附加刑。

請求，綜合以上所列舉的法律及事實理由，同時不妨礙尊敬的中級法院合議庭儲位法官 閣下對法律理解的高見，懇請裁定本上訴得直，並作出如下公正裁判：

1) 裁定被上訴的判決對上訴人被科處實際執行禁止駕駛附加刑，為期 4 個月 15 日，明顯不適度，應予廢止，並按《道路交通安全法》第 109 條第 1 款所規定，給予暫緩執行禁止駕駛之附加刑。

承上所述，及有賴尊敬的中級法院法官 閣下對法律理解的高見，裁定本上訴得直。

檢察院對上訴人提出的上訴提出答覆：

1. 參閱卷宗第 4 頁上訴人的交通違例列表，上訴人於本案所觸犯的“人行橫道沒有讓行人先行”的輕微違反，事實發生於 2024 年 2 月 29 日，在此日期前的 2024 年 9 月 7 日，上訴人觸犯了一項相同的輕微違反。
2. 上訴人於 2024 年 9 月 7 日的“人行橫道沒有讓行人先行”輕微違反中，由於其所駕駛的車輛 MZ-xx-xx 沒有在斑馬線上禮讓行人橫過，直車直接撞倒一名行人，導致該行人身體受到傷害被送醫院救治（見卷宗第 7 頁背頁）。
3. 上訴人在前一事實發生後不足 6 個月，駕駛同一車輛，沒有吸取教訓和提高駕駛注意力，再次於斑馬線上沒有禮讓行人橫過斑馬線被警員目睹情況下而作出檢控。
4. 社會大眾均認同，駕駛者衝紅燈和斑馬線不讓行人，可能會產生

嚴重道路安全事故，對其他道路使用者和行人構成嚴重風險，必須防止行為人作出及繼續其不正確的駕駛態度，除法律定有禁止駕駛的附加刑罰外，亦需實際執行，以維護道路交通安全。

5. 在各類駕駛者當中，有駕駛車輛作為代步工具，有駕駛車輛作為職業。同樣的禁止駕駛附加刑會對兩者帶來的處罰效果，不盡相同。對前者來說，禁止駕駛可能帶來生活上的不便，對後者來說，禁止駕駛有可能帶來職業和生計的影響。
6. 為此，《道路交通法》第 109 條，容許有可接納的理由下暫緩執行禁止駕駛附加刑。
7. 滿足《道路交通法》第 109 條的禁止駕駛的暫緩執行，必須具備充份理由和條件。
8. 在本案，上訴人被禁止駕駛僅為其職業帶來不便利，並未為其職業和生計帶來不可代替的影響，違例者還可以在社會找到其他工作職位或替代工作，禁止駕駛的附加刑只為上訴人帶來短暫時間不便，未能證實永久或持續 4 個月 15 日必然不能找到其他職業維持生計，故上訴人未能滿足該第 109 條的要求。
9. 此外，在決定是否給予行為人暫緩執行禁止駕駛決定時，除了考慮行為人事前和事後的行為外，尚需要考慮作出違例行為時的情節。
10. 在本案，上訴人是在駕駛車輛於斑馬線前沒有讓行人橫過情況下被警方截停，可見上訴人在有先前的一項“人行橫道沒有讓行人先行”輕微違反下，道路交通安全的意識極其薄弱和缺乏守法精神。那麼，綜合上訴人的駕駛行為，明顯不值得給予暫緩執行。
11. 司法一般見解為，《道路交通法》第 109 條第 1 款可接納的理由中，尤其是考慮職業司機或以駕駛機動車輛賴以為生的人士，一旦執行禁止駕駛的附加刑會影響其生存、生計的可能性。



12. 駕駛機動車輛賴以為生的人士只不過為一個慮因素，法律並非必然和強制性給予暫緩執行。
13. 同時我們應考慮，對行為人執行實質性禁止駕駛的附加刑，是否將對行為人的生計帶來嚴重和沒有其他方式作生活補充後果。
14. 在本案，我們未能看到對嫌犯一旦實質執行判處禁止駕駛的附加刑將會如何嚴重影響其生計。嫌犯從事的士駕駛工作，每天在道路上行駛，必需有良好的駕駛態度，方能保障行人和道路使用者安全，上訴人一而再地於斑馬線上不讓行人，必需接受相應的處罰。
15. 我們認為，上訴人在 6 個月連續兩次觸犯一項“人行橫道沒有讓行人先行”的輕微違反，其違法性和故意程度屬於高，法律訂立禁止駕駛處罰，一般情況下應予執行為原則，予暫緩執行為例外，故暫緩執行必需以嚴格條件來衡量，針對上訴人而言，並不存在暫緩執行條件，至少是給予禁止駕駛暫緩執行依據不充分。
16. 上訴人在短時間內兩次觸犯“人行橫道沒有讓行人先行”並在其中一次導致行人被撞傷送醫院治療，我們認為僅以單純職業作為理據並不充分，上訴人應實際執行禁止駕駛為期 4 個月 15 日的附加刑。
17. 綜上所述，本院認為上訴人理據不成立，應予駁回。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，認為應裁定上訴人(A)所提出的上訴理由不成立，予以駁回，並維持原審法院的裁決。

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：

- 2024年2月29日，約10時45分，涉嫌違反者(A)駕駛車牌編號MZ-xx-xx 輕型汽車在途經澳門高美士街近燈柱 150B02 的行人橫道時，沒有減速或必要時停車，以便讓正在橫過車行道的行人通過。
- 涉嫌違反者是在有意識、自由及自願的情況下作出上述行為。
- 涉嫌違反者明知此等行為是法律所禁止和處罰的。
- 同時，涉嫌違反者稱其個人狀況如下：
- 涉嫌違反者(A)，具有初中程度學歷，職業為的士司機，每月收入10,000 澳門元至 14,000 澳門元，須供養母親。

此外，還查明：

- 載於卷宗第4頁的涉嫌違反者的交通違例紀錄，在此視為完全轉錄。
- 涉嫌違反者亦曾於2023年9月7日觸犯一項《道路交通法》第37條第2款規定及處罰的“輕微違反”及被判刑事檢舉一項“過失傷害身體完整性罪”。
- 涉嫌違反者自2020年起多次觸犯道路超速的“輕微違反”。
- 涉嫌違反者已自願繳納本案的罰金。

未獲證實的事實：沒有。

## 三、法律部份

上訴人(A)在其上訴理由中，指出其主動承認被指控之事實，且為職業司機，僅具初中程度學歷，需供養母親，一旦對其實施禁止駕駛，其需

要辭職，面對本澳現時就業市場情況難以短時間內成功獲聘，將影響其生計。因此主張被上訴判決不給予禁止駕駛附加刑緩刑是違反了《道路交通法》第 109 條第 1 款、《刑法典》第 40 條及第 65 條的規定，請求改判暫緩執行禁止駕駛的附加刑。

我們看看。

《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。

……”

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。

由此可知，禁止駕駛附加刑的執行是一個“常態”決定，僅當出現“可接納的理由”時，方考慮“例外”地給予暫緩執行的待遇。

具體地說，“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，例如司法見解一般認為的，《道路交通法》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。

然而，必須指出，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強制性規定。

本文中，正如原審法院在被上訴判決中指出的，“考慮到涉嫌違反者雖為職業司機，然而，根據卷宗第 4 頁違例列表顯示其於 2023 年 9 月 7 日因不讓行人而被刑事檢舉一項“過失傷害身體完整性罪”，以及本案之“輕微違反”均為不讓行人，可見其對《道路交通法》的認知並不足夠，作為職業司機倘若對《道路交通法》的認知不足而導致作出違反法律規定將極有可能為其他道路使用者帶來不必要的危險，基於不符合暫緩執行處罰的理由，為此，涉嫌違反者需實際執行禁止駕駛的附加刑”。

由於上訴人在不足 6 個月內再次觸犯不讓行人先行的輕微違反，倘若在此情況下，仍不實際執行禁止駕駛的附加刑，我們認為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。

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，但這種不便正是立法者希望透過禁止駕駛加刑所要傳達的訊號。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。正如我們於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所認為的“因工作關係而需駕駛汽車並不是法院必須考慮並接納、從而決定緩期執行附加刑的理由，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。”

另一方面，上訴人身為的士司機，駕駛態度應當比一般駕駛者更為審慎。而且，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。事實上，我們無法信任上訴人不會再次違反道路交通法的可能性，倘若於本文中再給予附加刑緩刑，有機會使職業駕駛者產生隨意違法的效果。

因此，在本文中不論從特別預防還是一般預防的角度來看，實際實施禁止駕駛的附加刑是必要的，而原審法院的所作出的對“可接納的理由”的認定沒有任何事實前提以及適用法律上的錯誤，應該予以支持。

上訴人的上訴理由不能成立，予以駁回。

#### 四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人(A)的上訴理由不成立，維持原判。

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。

澳門特別行政區，2024 年 7 月 4 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)**