--- 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：27/09/2023 -----
--- 裁判書製作法官：蔡武彬法官 -----

上訴案第 425/2023 號

上訴人：A

澳門特別行政區中級法院裁判書製作人

簡要判決

一、案情敘述

澳門特別行政區刑事起訴法庭起訴並提交初級法院以合議庭普通訴訟程序審理嫌犯 A 為直接正犯，其既遂行為觸犯：

1. 一項由澳門《刑法典》第 142 條第 3 款配合第 138 條 c 項及第 3/2007 號法律--《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失嚴重傷害身體完整性罪」；及
2. 一項由澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律--《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」。
3. 此外，尚應依據第 3/2007 號法律 --《道路交通法》第 94 條第 (一)項之規定，中止嫌犯之駕駛執照之效力。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR5-22-0047-PCC 號普通刑事案中，經過庭審，最後判決：

- 嫌犯 A 被起訴以直接正犯，其既遂行為觸犯一項由澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通安全法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失嚴重傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處一年三個月實際徒刑；
- 根據《道路交通安全法》第 94 條第(二)項的規定，判處嫌犯禁止駕駛，為期兩年，在執行上述實際徒刑期間中止計算。另外，根據《道路交通安全法》第 121 條第 7 款所規定，被判刑人必須在本判決轉為確定及獲釋後起十日內，將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成違令罪；此外，根據《道路交通安全法》第 92 條的規定，警告被判刑人倘在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的加重違令罪，並吊銷駕駛執照；
- 根據《刑法典》第 71 條第 4 款規定及根據終審法院於 2022 年 4 月 27 日第 160/2021 號案之統一司法見解，本案對嫌犯 A 判處的上述附加刑與第 CR5-22-0138-PCT 號卷宗判處的附加刑競合，判處嫌犯禁止駕駛，合共為期兩年三個月，在執行上述實際徒刑期間中止計算。另外，根據《道路交通安全法》第 121 條第 7 款所規定，被判刑人必須在本判決轉為確定及獲釋後起十日內，將駕駛執照或同等效力之文件送交治安警察局，否則構成違令罪；此外，根據《道路交通安全法》第 92 條的規定，警告被判刑人倘在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的加重違令罪，並吊銷駕駛執照；及
- 嫌犯 A 須向被害人 B 賠償合共澳門幣一萬六千八百元 (MOP16,800.00)，附加該金額自判決作出至完全支付賠償之法定利息。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起了上訴：

1. 上訴人被上訴裁判裁定以直接正犯及既遂行為方式觸犯澳門

《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」，罪名成立，判處一年三個月實際徒刑；

2. 另外，根據《道路交通法》第 94 條第(二)項的規定，判處上訴人禁止駕駛，為期兩年。此外，與上訴人早前於第 CR5-22-0138-PCT 號卷宗判處的附加刑競合，判處上訴人禁止駕駛，合共為期兩年三個月，在執行上述實際徒刑期間中止計算。
3. 在刑事紀錄方面，上訴人雖然不是初犯，但過往的犯罪紀錄與本案所涉及之犯罪時間已相隔至少 5 年時間。另外，因為上訴人作為職業司機十多年的時間，需要長期在道路上駕駛，故此有相同性質之犯罪紀錄是可以適當地被理解的。
4. 其次，在本次訴訟卷宗中原審檢察院方面同時指控上訴人於 2021 年 2 月 11 日涉嫌觸犯「過失嚴重傷害身體完整性罪」的刑事犯罪案件，上訴人在無任何外力之影響下自願及積極地與保險公司協調向案中被害人作出賠償，使該案中被害人主動捨棄其對上訴人及上訴人之保險公司的民事請求，就民事請求達成和解，亦撤回針對上訴人所觸犯的「過失嚴重傷害身體完整性罪」的刑事告訴，反映出上訴人對自身罪行的真誠悔悟。
5. 從上訴人於犯罪後即時作出彌補表現，顯示其並非品性頑劣，人格及犯罪後之行為都是正面的。
6. 在本案中，由於上訴人在發生意外前曾被對面車道的車輛大燈照射到而對其視力有所影響。上訴人雖未能與被害人達成和解，但在本案作出一審判決後上訴人主動向本案存款澳門幣叁仟元作為履行判決中賠償予被害人的部份義務。
7. 在個人情況方面，上訴人年紀老邁，學歷只具小六的程度，加上遭受到長達 3 年來新冠肺炎疫情的肆虐，使之收入微薄，每月只有約澳門幣八千元的收入，並同時需供養妻子，上訴人為家庭的重要支柱，上訴人之個人狀況及經濟狀況比一般人差，

實在難以承受其被判處之實際徒刑。

8. 上訴人認為其犯罪行為的事實、情節和後果屬一般嚴重程度。我們明白到犯罪需予以譴責和打擊，但只要犯罪事實、情節和後果不致於過於嚴重、惡性和卑劣，社會大眾也會寬恕和接受有關行為人。
9. 同時，根據刑法典相關規定，三年以下之徒刑可以給予緩刑，上訴人被判處之徒刑刑期為一年三個月，相距三年最高值還十分遠。在以教育刑為主要精神之澳門刑法典中量刑的方面，上訴人之個案絕對可以再給予上訴人一次最後機會，以實際徒刑作威嚇，使上訴人吸取到教訓。
10. 上訴人認為被上訴裁判沒有完全考慮有利於上訴人之全部因素，於徒刑及附加刑方面不給予上訴人緩刑之量刑過重，原審法院在量刑方面已違反《刑法典》第 40 條、第 48 條、第 64 條及第 65 條之規定。
11. 綜合上述，除給予被訴判決應有的尊重外，上訴人認為原審裁判就其觸犯一項由澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」，判處一年三個月實際徒刑之決定實屬過重，不是一個適中且恰當的刑罰，上訴人對此被科處的實際徒刑認為應改判給予緩刑的機會。
12. 以及，在附加刑方面，根據《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。
13. 由於上訴人年紀老邁，學歷只具小六的程度，難以再另覓其他職位，必須依靠駕駛的士從事的士司機行業為持生活生計，每月只有澳門幣八千元的收入，上訴人為家庭的重要支柱，需供養妻子，其個人狀況及經濟狀況十分惡劣。
14. 故此，上訴人懇請 法官能夠充分考慮及接納上述理由，就上訴

人被科處禁止駕駛兩年三個月的附加刑改判給予緩刑的機會。
請求，綜上所述，現向尊敬的中級法院法官 閣下請求：

- 1) 接納本上訴陳述書狀；
- 2) 針對上訴人所觸犯一項由澳門《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰之「過失傷害身體完整性罪」，判處一年三個月實際徒刑改判處給予緩刑；
- 3) 針對上訴人被判處根據《道路交通法》第 94 條第(二)項的規定的禁止駕駛附加刑與第 CR5-22-0138-PCT 號卷宗判處的附加刑競合，判處上訴人禁止駕駛，合共為期兩年三個月，改判處給予緩期執行。

檢察院就上訴人 A 的上訴提出了答覆：

1. 上訴人提出了原審法院沒有對上訴人被判處之徒刑給予緩刑是違反了《刑法典》第 48 條之規定。
2. 本院不認同有關觀點。
3. 給予刑罰的暫緩執行應以對行為人將來的行為作有利的預測為基礎，且令人有信心透過刑罰的威嚇，行為人能從判刑中汲取到教訓，並有理由相信其藉著將來遵守法律及符合法律的生活而不會再次犯罪。
4. 緩刑的給予取決於形式要件及實質要件。
5. 在本案中，上訴人被判處 1 年 3 個月徒刑，並不超逾 3 年，符合形式要件。
6. 然而，要對上訴人給予緩刑，還需考慮“*是否能適當及充分地實現處罰之目的*”。
7. 誠如尊敬的中級法院在第 203/2007 號合議庭裁判指出：“*刑罰*

的目的分為一般預防和特別預防二種，雖然我們不能片面強調一方面的功能和需要，但是只要我們在評估我們的社會所要求的其中的一種預防不能得到滿足的話，就會使我們不能考慮緩刑來達到這個刑罰的目的。”

8. 正如迪亞士教授 (Prof. Figueiredo Dias) 所說道，即使單純從重返社會這一特別預防的角度來考慮法院作出了對犯罪人有利的判斷，但是如果違反了譴責犯罪和預防犯罪的需要的話，法院仍然不應該宣告緩刑。這樣做並不是考慮罪過的問題，而是從維護法律秩序的最低和不可放棄的要求來考慮犯罪的一般預防。
9. 上訴人在庭審時起初表示因對面線的車燈亮着導致刺眼，因而撞到被害人，之後又改口表示看見被害人橫過斑馬線，故其停車，期間因被害人用手“擦”着其車頭，因而被害人跌低了，其認為沒有撞到被害人。本次犯罪後果嚴重程度屬一般，罪過程度屬中等，行為不法性屬一般。上訴人並非初犯，曾在兩宗傷害他人身體完整性案件中被判刑，其中一宗涉及「過失傷害身體完整性罪」及「逃避責任罪」，另一宗涉及「普通傷害身體完整性罪」，可見上訴人的守法意識薄弱，而且上訴人並沒有從過往的判刑中汲取教訓。本案中上訴人在宣判前仍未對被害人作出任何賠償。
10. 從上訴人在庭上的態度，我們清楚見到上訴人妄顧行人安全及漠視交通秩序的態度，明知因自己的過失而撞傷被害人，仍然反覆透過不同的藉口推卸責任，最不可思議的竟然說被害人受傷是由於被害人“擦”其車頭所造成，還理直氣壯地表示不認為自己有撞到被害人，這種“歪曲事實”及“顛倒黑白”的說法簡直令人難以置信。
11. 在庭上播放了案發時的錄影片段，清楚見到上訴人駛近斑馬線時不但沒有減速，反而進行加速，直至被害人行到其前方時才進行緊急剎車，但仍撞到被害人。

12. 有一點想大家留意，就是被害人在庭上作證時表示是次事件所造成的傷勢不算嚴重，但為何仍要追究事件的責任，最主要的原因是上訴人在案發後的態度，案發當晚在交通廳協助調查時，上訴人走近被害人察看被害人的傷勢後，不但沒有向被害人作出道歉，反而以一個不在乎的態度向被害人說出一些輕視的言詞，使被害人感到尊嚴受到踐踏。
13. 透過上訴人在案發後及庭上所表現的一連串態度，可以顯示出上訴人就本次的事件並沒有任何反省，也沒有悔意。在庭上連基本的悔意都沒有，也不承認犯罪，試問怎能相信上訴人在將來不會再次犯罪呢？
14. 上訴人所觸犯的「過失傷害身體完整性罪」，對澳門特別行政區的交通秩序造成負面影響，嚴重損害其他道路使用者的安全，除了對受害人的身體完整性造成傷害之外，還使人對橫過馬路賴以信任的斑馬線失去信心，我們認為在一般預防方面有相當高的要求，這也是為了挽回社會大眾對澳門交通法律制度的信心，不會讓人產生一個錯覺，認為此等行為的嚴重性不大。
15. 我們完全不能接受“因為上訴人作為職業司機十多年的時間，需要長期在道路上駕駛，故此有相同性質之犯罪紀錄是可以適當地被理解的。”這個講法，作為職業司機比一般人具有更豐富的駕駛及路面經驗，對於交通規則的遵守理應比一般人有更大的敏感度，不能夠認為長時間在道路上駕駛必然會觸及犯罪，我們認為上訴人的講法完全是“偷換概念”，意圖“以假亂真”。
16. 想強調一點，上訴人本身的年齡、學歷、收入及經濟狀況並不是給予緩刑需考慮的主要因素。
17. 即使上訴人在宣判後向本案存入了澳門幣 3,000 元作為履行部分賠償義務，但仍不能以此證明上訴人已能完全符合社會規範且不會再次犯罪。
18. 考慮到本案的具體情況，尤其是上訴人並非初犯、在庭上否認

控罪、從案發後至庭審期間完全沒有悔意，由此已可顯示上訴人未有意識到其行為的不當，因而可合理推斷出上訴人將來面對同樣情況時，仍無法讓其遠離犯罪，而且也未能使人相信透過刑罰的威嚇，上訴人能從判刑中汲取到教訓，並在將來遵守法律及不會再次犯罪，我們無法認為給予緩刑仍能達到正面的效果。再者，考慮到澳門社會所面對的現實問題，尤其是對上訴人所犯罪行進行一般預防的迫切需要，我們認為僅對事實作譴責並以徒刑作威嚇，不能適當及不足以實現處罰之目的，上訴人的刑罰不應暫緩執行。

19. 綜上所述，本院認為上訴人這部份的上訴理由不成立。
20. 上訴人認為原審法院應根據《道路交通法》第 109 條之規定給予附加刑之暫緩執行。
21. 本院並不認同有關觀點。
22. 雖然違反者是一名職業司機，並以駕駛的士來維持生計，但我們認為《道路交通法》第 109 條第 1 款所指的“可接納的理由”，並不是指必須給予職業司機暫緩執行有關的附加刑，更重要的是法院根據案件的實際情況，結合經驗法則及客觀事實來判斷是否值得給予附加刑的暫緩執行。
23. 在本案中，有一個非常重要的客觀事實讓我們去審視究竟應否給予附加刑的暫緩執行，就是上訴人在庭上的態度，上訴人完全沒有對自己所觸犯的罪行進行反省，反而在庭上否認被指控的犯罪，也沒有絲毫的悔意，我們只見到上訴人不斷推卸責任。
24. 在庭上播放了案發時的錄影片段，清楚顯示上訴人駛近斑馬線時不但沒有減速，反而進行加速，直至被害人行到其前方時才進行緊急剎車，最後仍撞倒被害人。
25. 此外，違反者亦牽涉以下案件：

在第 CR3-11-0170-PCC 號案中，因觸犯兩項過失傷害身體完整性罪及一項逃避責任罪而被判刑，當時已被判處禁止駕

駛，當獲准給予緩刑。之後，有關案件的法官將緩刑期延長過一年。

在第 CR5-22-0138-PCT 號案中，因駕駛一輛的士在沙梨頭南街的一條班馬線前，沒有停車讓人先行，因而撞倒該名行人。在該案中，上訴人在庭上講述行人處於其汽車的盲點位置。在該案中，被判處禁止駕駛，但獲准給予緩刑。

在第 CR5-23-0023-PCT 號案中，清楚顯示行人在班馬線已經步行了一半，上訴人仍然高速駕駛車輛在行人的前方衝過班馬線，幸好當時該名行人身手敏捷向後閃避，否則後果嚴重。

26. 只要細心分析一下上述案件，不難發現上訴人駕駛時的輕率態度，以及上訴人習慣將一切責任歸咎於“他人”或“盲點”。
27. 我們認為如果在這種情況下不即時執行禁止駕駛的附加刑，必然會對社會大眾構成重大威脅，不論從特別預防，抑或係一般預防來看，實施禁止駕駛的附加刑也是合情合理及必要的。
28. 當然禁止駕駛必定會為上訴人帶來工作上的影響，以及生活上的不便，但這些不便正正是立法者希望透過禁止駕駛的附加刑相傳達的訊息。在過往多個中級法院的裁判(例如：第 146/2013 號、第 762/2017 號、第 265/2019 號上訴案)中都指出，因工作關係而需駕駛並不是法院必須要考慮及必須接納的原因，反而上訴人應該為自己的行為負責，而不是要這個社會為上訴人作出的後果付出代價。
29. 我們認為新冠疫情對的士業所帶來的影響，以及澳門的整體經濟狀況不佳，同樣不是判斷是否給予附加刑的暫緩執行的理由。
30. 綜上所述，本院認為上訴人這部份的上訴理由不成立，應予以駁回。

在本上訴審程序中，尊敬的助理檢察長閣下提交了法律意見：

2023 年 5 月 4 日，初級法院判處嫌犯 A 以直接正犯及既遂方式觸犯 1 項《刑法典》第 142 條第 1 款結合第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款所規定及處罰的「過失傷害身體完整性罪」，處以 1 年 3 個月實際徒刑，以及禁止駕駛 2 年的附加刑。

上述附加刑與第 CR5-22-0138-PCT 號卷宗判處的附加刑競合，判處嫌犯禁止駕駛 2 年 3 個月，在執行實際徒刑期間中止計算。

上訴人 A 不服上述判決而向中級法院提起上訴。

在其上訴理由中，上訴人 A 認為被上訴的判決不給予上訴人 A 徒刑及附加刑緩刑是違反《刑法典》第 48 條之規定，主張應給予緩刑。

上訴人 A 所提出上訴理由，我們認為不能成立。

在其上訴理由陳述中，上訴人 A 指出雖然其非為初犯，但有關犯罪與本案涉及之犯罪已相隔至少 5 年，且本案中上訴人 A 已就另一被害人的損失主動與保險公司協調作出賠償且該被害人已撤回告訴，反映對自身行為存有真誠悔悟。同時，上訴人 A 表示其是於意外前被對面車道大燈照射而影響視力，以及判決作出後上訴人 A 已向本案被害人作出部份賠償；其年紀老邁及只具小六程度學歷，且需供養妻子，主張原審法院在判刑時欠缺考慮對上訴人 A 有利的情節而不給予緩刑是違反了《刑法典》第 48 條的規定，請求給予緩刑。

在考慮是否適用《刑法典》第 48 條第 1 款之規定時，必須考慮是否滿足了緩刑的形式前提及實質前提。

形式前提是指不超逾 3 年的徒刑，而不可暫緩執行其他非剝奪自由刑。

實質前提是指法院必須整體考慮行為人的人格、生活狀況、犯罪前後的行為及犯罪情節、僅對事實作譴責並以監禁作威嚇是否可適當及足以實現處罰的目的，即應以特別預防及一般預防作為給予緩刑的界限，具體地說，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舉止，從而不再實施犯罪，以及即使徒刑被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，無削弱法律的權威和尊嚴。

在本具體個案中，原審法院判處上訴人 A1 年 3 個月徒刑，已符合《刑法典》第 48 條第 1 款所規定的形式要件。

在實質要件方面，根據卷宗資料顯示，雖然上訴人 A 在判決已向本案存入了澳門幣 3,000 元作為被害人的賠償，但不能忽略的是，被害人表示雖然其在是次交通事故的傷勢不算嚴重，但仍追究事件的原因是嫌犯 A 在案發後的態度；而且，上訴人 A 在庭審中初時表示因對面線車輛開大燈影響其視線引致交通事故，其後又改口是因被害人用手按其車頭因而跌倒，可見，上訴人 A 一直否認控罪，上訴人 A 的態度未能反映其存有真誠悔意。

最重要的是，上訴人 A 非為初犯，曾因觸犯兩宗傷害他人身體完整性的案件被判刑，當中一宗包括 2 項過失傷害身體完整性罪及 1 項逃避責任罪、另一宗包括 1 項普通傷害身體完整性罪；而且，其於本案的待決期間因 1 項不讓行人先行的輕微違反被判禁止駕駛附加刑，由此可見上訴人 A 並沒有從過去的判刑中汲取教訓，一而再再而三地觸犯與交通相關尤其傷害他人身體完整性等犯罪，守法意識十分薄弱。可見，上訴人 A 過往所被判處的刑罰並不足以讓上訴人 A 不再實施犯罪。

顯然地，對上訴人 A 而言，僅對事實作譴責並以監禁作威嚇未能適當及不足以實現處罰的目的；再者，倘上訴人 A 被判處之徒刑被暫緩執行，將會動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，尤其會予人錯覺，即使實施後果如此嚴重的犯罪的後果亦不足掛齒，這樣，的確是違背了社會大眾對透過刑罰的實施而重建法律秩序的期望。

因此我們認為，上訴人 A 並未符合《刑法典》第 48 條所規定的實質要件，法院不能冒這樣的險，去期待上訴人 A 將因受制於有關刑罰的威嚇而不再實施犯罪。

所以，雖然被上訴的判決判處上訴人 A1 年 3 個月徒刑不超越 3 年徒刑，符合《刑法典》第 48 條第 1 款所規定的形式前提，但並不符合該條所規定的實質前提，因為單以監禁作威嚇已不適當及不足以實現處罰的目的了。

我們認為被上訴判決判處上訴人 A 實際徒刑是正確的，不應予以暫緩執行。因此，被上訴的判決並無違反了《刑法典》第 48 條之規定。

另一方面，在其上訴理由中，上訴人 A 指出其年紀老邁，只具小六學歷，為全職的士司機且需供養妻子，若被實際禁止駕駛會對其家庭影響甚大，主張原審法院決定刑罰時沒有考慮對上訴人 A 有利的情節，違反《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，請求暫緩執行被判處的禁止駕駛 2 年 3 個月的附加刑。

《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，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。

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”地給予暫緩執行的安排。

“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。

本案中，其中一個極為強烈要執行附加刑及不給予暫緩執的理由，必然是因為上訴人 A 的前科。正如原審法院在被上訴判決中指出，“考慮到嫌犯一再犯案，尤其包括交通方面的犯罪及輕微違犯，本院認為應實際執行上述禁止駕駛的處罰，且在執行上述實際徒刑期間中止計算。”

我們需尤其指出，上訴人 A 於本案的待決期間仍觸犯不讓行人先行的輕微違反而被判處禁止駕駛附加刑。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。所以，在本案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。

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”，法律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人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。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。

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 A 不會再次違反道路交通法的可能性，倘若於本案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，我們認為原審法院的決定正確，並無違反法律的規定。

在此，值得引述中級法院於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所作之裁判：

“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 A 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。”

綜上所述，我們認為應判處上訴人 A 此部份的上訴理由不能成立，應維持實際執行附加刑的決定。

綜上所述，應宣告上訴人 A 之所有上訴理由皆不成立，並維持原審判決。

本院接受上訴人提起的上訴後，裁判書製作人在初端批示中認為上訴理由明顯不成立，故運用《刑事訴訟法典》第 407 條第 6 款 b 項規定

的權能，對上訴作出簡要的審理和裁判。

二、事實方面

案件經庭審辯論後查明以下已證事實：

1. (已歸檔)
2. (已歸檔)
3. (已歸檔)
4. (已歸檔)
5. 於 2021 年 4 月 30 日晚上 10 時 45 分，嫌犯駕駛車牌編號為 M-XX-XX 之的士沿高美士街由長崎街往理工學院街方向行駛。
6. 同一時間，第二被害人 B (下稱“第二被害人”) 正沿高美士街編號 150E10 燈柱附近的人行橫道橫過馬路。
7. 當嫌犯駛至上述人行橫道時，由於沒有留意第二被害人的動向，因而沒有調整其車速或行車路徑，最終撞倒正在人行橫道上的第二被害人 (見卷宗第 116 頁及第 140 至 145 頁)。
8. 經法醫鑑定，上述事故直接導致第二被害人右腕、右小腿軟組織擦傷，右腕及骶尾部挫傷，其傷患特徵符合由鈍器或其類似物 (交通意外) 所致，約需 7 日時間康復 (參見卷宗第 150 頁之臨床法醫學鑑定書，並視為完全轉錄至本起訴批示)。
9. 嫌犯在自由和有意識的情況下，駕駛汽車作出上述操作時，本應注意，且能注意，但實際未注意到應讓第二被害人優先通過人行橫道，造成是次事故，使第二被害人的身體遭受創傷。
10. 嫌犯清楚知道其行為犯法，會受法律制裁。

在庭上還證實：

- 嫌犯為是次交通意外是唯一過錯方。

- 根據刑事紀錄證明，嫌犯並非初犯，有以下刑事紀錄：
 - 於 2012 年 6 月 27 日，於第 CR3-11-0170-PCC 號卷宗內，因觸犯兩項過失傷害身體完整性罪，每項判處嫌犯一百日罰金，每日罰金額為澳門幣捌拾圓，合計澳門幣捌仟圓，如不支付罰金亦不以勞動代替，則執行六十六日徒刑；一項逃避責任罪，判處嫌犯四十五日罰金，每日罰金額澳門幣捌拾圓，合計澳門幣叁仟陸佰圓，如不支付罰金亦不以勞動代替，則執行三十日徒刑。嫌犯上述三罪並罰，判處嫌犯一百八十日罰金之單一刑罰，每日罰金額澳門幣捌拾圓，合計澳門幣壹萬肆仟肆佰圓，如不支付罰金亦不以勞動代替，則執一百二十日徒刑。另外，判處嫌犯禁止駕駛總共為期九個月，暫緩一年執行。判決已於 2012 年 7 月 9 日轉為確定。於 2013 年 10 月 10 日，法院暫緩執行禁止駕駛緩刑期延長一年，由該案合議庭裁判轉為確定日起計 (2012 年 7 月 9 日)，即駕駛暫緩執行禁止駕駛合共為期兩年。駕駛已支付了罰金。
 - 於 2018 年 2 月 13 日，於第 CR5-17-0391-PCS 號卷宗內，因觸犯一項普通傷害身體完整性罪，判處 60 日罰金，罰金日額為澳門幣 60 元，合共澳門幣 3,600 元。如不繳納此罰金，根據《刑法典》第 47 條第 1 款的規定，須服 40 日的徒刑。判決已於 2018 年 3 月 12 日轉為確定。嫌犯已支付了罰金。
- 根據卷宗資料，於 2022 年 9 月 16 日，於第 CR5-22-0138-PCT 號卷宗內，因觸犯一項不讓行人先行的輕微違反，判處為期五個月之禁止駕駛附加刑(自判決轉為確定起計算)。暫緩執行上述禁止駕駛附加刑，為期兩年。判決已於 2022 年 10 月 11 日轉為確定。有關事實發生在 2022 年 5 月 13 日 (見卷宗第 415 至 419 頁背頁)。
- 同時，亦證實嫌犯的個人及經濟狀況如下：
- 嫌犯聲稱具有小學六年級學歷，每月收入澳門幣八千元，需供

養妻子。

經庭審未查明的事實：

- 沒有。

三、法律部份

上訴人 A 在其上訴理由中，認為：

- 雖然其非為初犯，但有關犯罪與本案涉及之犯罪已相隔至少 5 年，且本案中上訴人 A 已就另一被害人的損失主動與保險公司協調作出賠償且該被害人已撤回告訴，反映對自身行為存有真誠悔悟。同時，上訴人 A 表示其是於意外前被對面車道大燈照射而影響視力，以及判決作出後上訴人 A 已向本案被害人作出部份賠償；其年紀老邁及只具小六程度學歷，且需供養妻子，主張原審法院在判刑時欠缺考慮對上訴人 A 有利的情節而不給予緩刑是違反了《刑法典》第 48 條的規定，請求給予緩刑。
- 上訴人年紀老邁，只具小六學歷，為全職的士司機且需供養妻子，若被實際禁止駕駛會對其家庭影響甚大，主張原審法院決定刑罰時沒有考慮對上訴人 A 有利的情節，違反《道路交通法》第 109 條第 1 款規定，請求暫緩執行被判處的禁止駕駛 2 年 3 個月的附加刑。

上訴理由明顯不能成立。

首先，關於徒刑的緩期執行的問題，關鍵在於考慮《刑法典》第 48 條第 1 款所規定的必須考慮的緩刑的形式前提及實質前提。

形式前提是指不超逾 3 年的徒刑，而不可暫緩執行其他非剝奪自由刑。

實質前提是指法院必須整體考慮行為人的人格、生活狀況、犯罪前後的行為及犯罪情節、僅對事實作譴責並以監禁作威嚇是否可適當及足

以實現處罰的目的，即應以特別預防及一般預防作為給予緩刑的界限，具體地說，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舉止，從而不再實施犯罪，以及即使徒刑被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性與法律秩序的信心，無削弱法律的權威和尊嚴。

在本案中，原審法院判處上訴人 A 1 年 3 個月徒刑，已符合《刑法典》第 48 條第 1 款所規定的形式要件。

在實質要件方面，根據卷宗資料顯示，雖然，上訴人在判決已向本案存入了澳門幣 3,000 元作為被害人的賠償，並且被害人表示其在是次交通事故的傷勢不算嚴重，但是，上訴人一直否認控罪，其認罪態度未能反映其存有真誠悔意。

更重要的是，上訴人非為初犯，曾因觸犯兩宗傷害他人身體完整性的案件被判刑，當中一宗包括 2 項過失傷害身體完整性罪及 1 項逃避責任罪、另一宗包括 1 項普通傷害身體完整性罪；而且，其於本案的待決期間因 1 項不讓行人先行的輕微違反被判禁止駕駛附加刑。

由此可見，上訴人並沒有從過去的判刑中汲取教訓，一而再再而三地觸犯與交通相關尤其傷害他人身體完整性等犯罪，守法意識十分薄弱。可見，對上訴人 A 而言，僅對事實作譴責並以監禁作威嚇未能適當及不足以實現處罰的目的，讓上訴人從過往所被判處的刑罰達至不再實施犯罪的效果。

顯然地，倘上訴人被判處的徒刑被暫緩執行，將會動搖人們對法律的有效性與法律秩序的信心，尤其會予人錯覺，即使實施後果如此嚴重的犯罪的後果亦不足掛齒，這樣，的確是違背了社會大眾對透過刑罰的實施而重建法律秩序的期望。

因此，本案並未符合《刑法典》第 48 條所規定的實質要件，被上訴的判決並無違反《刑法典》第 48 條的規定。

其次，關於暫緩執行被判處的禁止駕駛 2 年 3 個月的附加刑的請求，理由也是明顯不能成立的。

《道路交通安全法》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，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。

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”地給予暫緩執行的安排。

“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。

本案中，上訴人並非初犯，更於本案的待決期間仍觸犯不讓行人先行的輕微違反而被判處禁止駕駛附加刑，正如原審法院在被上訴判決中指出的，“考慮到嫌犯一再犯案，尤其包括交通方面的犯罪及輕微違犯，本院認為應實際執行上述禁止駕駛的處罰，且在執行上述實際徒刑期間中止計算”，倘若在此情況下，不實際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。

另外，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《道路交通安全法》第 109 條第 1 款中所指的“可接納的理由”，法律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。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。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。正如我們一直主張的，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 A 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。¹

因此，原審法院沒有緩期執行所判處的附加刑的決定沒有明顯的錯誤，並無違反法律的規定。

駁回上訴。

四、決定

綜上所述，澳門特別行政區中級法院裁判書製作人判處上訴人的上訴理由明顯不成立，予以駁回。

上訴人需支付本案訴訟費用，3 個計算單位的司法費以及《刑事訴訟法典》第 410 條第 3 款所規定的相容計算單位的懲罰性金額。

確定上訴人的委任辯護人的報酬為澳門幣 2500 元，由上訴人支付。

澳門特別行政區，2023 年 9 月 27 日

蔡武彬

(裁判書製作人)

¹ 中級法院於 2014 年 1 月 16 日分別在第 603/2013 號及第 146/2013 號上訴卷宗中所作之裁判。