

編號：第 324/2025 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2025 年 10 月 9 日

主要法律問題：《道路交通法》第 109 條第 2 款的適用

摘 要

*

《道路交通法》第 109 條(暫緩執行處罰)，規定如下：

“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。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

裁判書製作人

簡靜霞

澳門特別行政區中級法院

合議庭裁判書

編號：第 324/2025 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2025 年 10 月 9 日

一、案情敘述

在獨任庭普通刑事案卷宗第 CR5-22-0202-PCS 號卷宗內，法官在 2025 年 2 月 24 日作出批示，法庭宣告廢止本案被判刑人 A 禁止駕駛附加刑之緩刑，即需實際執行裁判中所判處的六個月禁止駕駛附加刑 (自本批示轉為確定起計算)。

＊

被判刑人 A 不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由 (結論部分)：

1. 原審法庭認為《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款之規定是自動廢止的制度，僅予法院約束性的權力，而不存在任何可自由裁量的空間，並不能引用《刑法典》第 54 條等有關的廢止制度。
2. 除了應給予之尊重外，上訴人基於下述理由不認同有關決定：
3. 根據《民法典》第 8 條第 2 款及第 3 款之規定，在解釋法律時“解釋者僅得將在法律字面上有最起碼文字對應之含義，視為立法思想，即使該等文字表達不盡完善亦然”，“在確定法律之意義及涵蓋範圍時，

解釋者須推定立法者所制定之解決方案為最正確，且立法者懂得以適當文字表達其思想”。

4. 根據《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款規定，“二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。”（橫線方式由本人後加）
5. 可見，對於在暫緩執行禁止駕駛及吊銷駕駛執照的處罰期間，再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為之處理方式方面，立法者在《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款採用了兩種不同的行文表述，分別作出規範。
6. 前者（在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間再犯導致禁止駕駛的違法行為），並沒有如後者（在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間再犯導致禁止駕駛的違法行為）般，直接規定“則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行”，而是表述為“所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行”。
7. 上訴人認為，根據《道路交通法》第 109 條第 2 款之規定，對於在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間再犯導致禁止駕駛的違法行為方面，立法者並沒有作出“自動廢止”的法律規定。
8. 因為，倘若立法者的意思是“自動廢止”，其只須採用與第 109 條第 3 款相同的行文便可（即：“則廢止禁止駕駛的暫緩執行”）；然而，立法者並沒有如此規定，而是對於暫緩執行禁止駕駛處罰的廢止，規定了不同的前提條件。

9. 換言之，前案禁止駕駛的處罰的暫緩執行是否廢止，取決於後案所科處的禁止駕駛的處罰是否實際執行。
10. 本案中，上訴人因觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款給合同一法典第 66 條第 2 款 c) 項及第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項“過失傷害身體完整性罪”，而根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 94 條第(1)項之規定被判處為期六個月的禁止駕駛附加刑，並根據同一法律第 109 條規定，暫緩執行為期兩年，判決於 2022 年 12 月 13 日轉為確定。
11. 其後，於 2023 年 5 月 9 日，上訴人因在 2024 年 7 月 5 日觸犯《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 款所規定及處罰的輕微違反，在 CR3-24-0117-PCT 的案件中被判處為期 3 個月的禁止駕駛附加刑。
12. 在 CR3-24-0117-PCT 的案件中，法庭根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，判處上訴人暫緩執行的禁止駕駛附加刑一年六個月，條件是上訴人須在 6 個月內自費報讀及完成不少於 25 小時《道路交通法》的理論課程並通過相關考核，以及向法庭提交其已通過該駕駛理論測驗的證明。
13. 而上訴人亦已向初級法院第三刑事法庭尊敬的法官閣下提交其已通過該駕駛理論測驗的證明。
14. 因此，由於在 CR3-24-0117-PCT 的案件中，上訴人被判處的禁止駕駛的處罰暫緩執行，本案判處暫緩執行的禁止駕駛的處罰便不能與 CR3-24-0117-PCT 案件中禁止駕駛的處罰一併執行，本案的緩刑應予以維持。

15. 另一方面，亦上訴人認同原審法庭所提出之，由於《道路交通法》屬特別法，故不適用《刑法典》第 124 條規定補充適用該法典第 54 條“對暫緩執行徒刑之廢止”的規定。
16. 然而，正是由於不適用《刑法典》第 124 條規定補充適用該法典第 54 條的廢止規則，因此只有在符合《道路交通法》第 109 條第 2 款規定的情況下，方可廢止緩刑，而現時並沒有任何條件廢止上訴人於本案例中，所被暫緩執行的禁止駕駛的處罰。
17. 基於此，懇請尊敬的法官閣下，廢止原審法庭廢止被上訴之廢止緩刑決定。
18. 倘若尊敬的法官閣下不認同以上觀點，亦懇請尊敬的法官閣下可結合刑罰一般預防及特別預防的需要，考慮卷宗內一切對上訴人有利之證據、情節，以及下列事實情節：
19. 誠如中級法院尊敬的陳廣勝法官閣下的見解，“《道路交通法》第 109 條第 2 款和第 3 款祇規定著哪些是必須廢止有關緩刑的情況，因而並不排除在其他情況下，法庭仍可基於《刑法典》第 124 條第 1 款的規定、去適用《刑法典》第 54 條的規定，以就是否廢止緩刑作出決定。”¹
20. 根據《刑法典》第 40 條第 1 款之規定，科處刑罰的目的是旨在保護法益及使行為人重新納入社會，採取了“一般預防”和“特別預防”的兩個預防理論。
21. 學說見解一般認為，“一般預防”是旨在透過社會大眾的信服或恐懼等心理作用，來減少犯罪。而“特別預防”是指行為人透過刑罰進行矯治、教化，使他將不犯罪的主流價值觀內化，以此改善及減少再犯。

¹ 參閱中級法院尊敬的陳廣勝法官閣下於中級法院第 390/2018 號之合議庭裁判中所作之聲明。

22. 根據《道路交通法》第 109 條第 1 款之規定，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兩年。
23. 對於兩名尊敬的法官閣下所給予的暫緩執行禁止駕駛，上訴人表示衷心感激並十分珍惜，且上訴人對其違法行為亦深感悔歉，其已深刻反思過自己的違法行為，並承諾日後將牢牢緊記相關的路道交通規則，時刻以謹慎駕駛人的方式駕駛車輛。
24. 上訴人的學歷程度為高三，為職業司機，除具備擔任駕駛車輛能力外，不懂其他技能。
25. 現時，上訴人為其家庭的唯一經濟收入來源，須要供養母親、妻子，以及兩名在內地就讀高校的兒子及女兒。
26. 因此，倘若廢止上訴人禁止駕駛之暫緩執行，將可能令其失業，並立即失去家庭主要經濟收入來源。
27. 而為鞏固及加強對道路交通的認識，上訴人自費報讀及完成了不少於 25 小時《道路交通法》的理論課程並通過了相關考核。
28. 且結合卷宗資料，不論是本案抑或是 CR3-24-0117-PCT 的案件中，上訴人亦積極承擔責任，主動繳交相應的罰金及賠償，對其所作出的違法行為顯示出悔意。且已對所作出之行為進行深刻反省，此等事實均屬上訴人再社會化的好徵兆。
29. 同時，有關上訴人於 CR3-24-0117-PCT 作出之輕微違反行為實際上已是處於緩刑期接近尾聲之階段及該等輕微違反實屬輕微，可見緩刑對上訴人產生了糾正作用及緩刑之目的已達到。
30. 然而，原審法院沒有充分考慮上訴人的情況，尤其是上訴人的態度、事實不法性較低、主觀惡意不大、已積極重新適應社會生活之具體表現和家庭經濟狀況等因素，致使被上訴之決定沾有《刑事訴訟法典》

第 400 條第 1 款適用法律的瑕疵及第 2 款 b) 項在說明理由方面出現不可補救之矛盾的瑕疵。

31. 基於此，懇請尊敬的法官閣下，根據《刑法典》第 54 條及第 40 條之規定，結合上訴人的個人、職業、家庭等情況，以及刑罰的預防目的，給予上訴人一次機會，繼續暫緩執行本案之禁止駕駛的附加刑。

綜上所述，鑑於被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款適用法律的瑕疵及第 2 款 b) 項在說明理由方面出現不可補救之矛盾的瑕疵，請求尊敬的法官閣下裁定本上訴理由成立，廢止被上訴批示，給予上訴人暫緩執行附加刑的機會，並一如既往作出公正裁決。

*

檢察院對上訴作出了答覆(理據詳載於卷宗第 276 至 279 頁)，認為上訴人提出的上訴理由成立，應廢止被上訴批示，並宣告本案的附加刑因緩刑期間已過而消滅。

1. 《道路交通法》第 109 條第 2 款的文義，只描述後案科處的禁止駕駛附加刑是實際執行的情況，並未描述後案科處的禁止駕駛附加刑是暫緩執行的情況。
2. 僅當後案科處的禁止駕駛附加刑是實際執行的情況，才符合《道路交通法》第 109 條第 2 款規定的“自動廢止制度”。
3. 針對後案科處的禁止駕駛附加刑是暫緩執行的情況，並不符合《道路交通法》第 109 條第 2 款有關“自動廢止”的前提。前案法官得悉違法者在後案再次獲暫緩執行的機會時，應可以重新審查給予暫緩執行附加刑之初衷是否仍存在，衡量是否需要繼續實現後案的緩刑理由（例如，違法者是職業司機、違法情節十分輕微、或僅因過失而再犯），方判定是否廢止禁止駕駛的暫緩執行。

4. 理由是，法律沒有要求後案法官針對緩刑期間再觸犯另一導致禁止駕駛的違法行為時，必須決定實際執行禁止駕駛附加刑；相反，後案法官仍可根據《道路交通法》第 109 條第 1 款的規定，基於“有可接納的理由”而給予緩刑。
5. 倘不如此理解，那麼後案法官作出暫緩執行的決定便沒有任何意義，其所考慮的“有可接納的理由”必然會落空，其給予緩刑亦會顯得多此一舉。
6. 本案中，由於不符合《道路交通法》第 109 條第 2 款最後部份的規定，且考慮到上訴人提出有關其職業、家庭及經濟狀況的個人理由，本案的緩刑應予以維持，並因緩刑期間已過，應宣告該附加刑消滅。
7. 原審法庭宣告廢止本案的緩刑，並實際執行裁判中所判處的六個月禁止駕駛附加刑的決定，違反《道路交通法》第 109 條第 2 款最後部份的規定，因此，應廢止被上訴批示，並宣告本案的附加刑因緩刑期間已過而消滅。

＊

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官作出檢閱及提交法律意見，認為上訴人提出的上訴理由成立，被上訴批示應予廢止。
(具體理據詳載於卷宗第 291 至 296 背頁)

＊

本上訴法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

原審法院之被起訴批示，原文如下：

“在本案中，被判刑人 A 因觸犯一項《刑法典》第 142 條第 1 款結合同一法典第 66 條第 2 款 c) 項及第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項「過失傷害身體完整性罪」，被判處一年徒刑，緩刑兩年，緩刑條件為須於判決轉為確定後兩個月內，向澳門特別行政區作合共五千澳門元的捐獻；以及被判處為期六個月之禁止駕駛附加刑，根據《道路交通法》第 109 條規定，暫緩執行兩年（見卷宗第 186 頁至第 195 頁背頁之裁判）；本案判決於 2022 年 12 月 13 日轉為確定（見卷宗第 204 頁）。

在本案緩刑期間，於第 CR3-24-0117-PCT 號卷宗內，被判刑人於 2024 年 4 月 19 日因觸犯一項四月二十八日第 17/93/M 號法令核准之《道路交通規章》第 12 條第 2 款 a) 項結合 3/2007 號《道路交通法》第 99 條第 2 款所規定及處罰的「不遵守停車義務」輕微違反，被判處為期三個半月的禁止駕駛附加刑，暫緩一年六個月執行，條件為：1) 緩刑期間只可於指定時間駕駛指定車輛作工作用途；2) 須於六個月內自費報讀及完成不少於 25 小時《道路交通法》的理論課程並通過相關考核；上述裁判於 2024 年 9 月 19 日轉為確定（見卷宗第 245 頁至第 248 頁）。

針對本案是否自動廢止緩刑，檢察官閣下建議宣告刑罰消滅並歸檔（見卷宗第 249 頁及第 260 頁）；辯護人及被判刑人請求法庭給予機會（見卷宗第 256 頁至第 259 頁）。

*

現作出如下決定：

經分析本地司法見解²，中級法院尤其認為《道路交通法》第 109 條第 2 款及第 3 款規定僅給予法院約束性的權力，而不存在可自由裁量的

² 尤其但不限於中級法院 2018 年 10 月 11 日第 390/2018 號上訴案之裁判、中級法院 2014 年 2 月 27 日第 963/2010 號上訴案之裁判。

空間；換言之，《道路交通法》第 109 條第 2 款和第 3 款所規定的為自動廢止的制度—當在暫緩執行附加刑期間作出另一可以導致禁止駕駛的違法行為時，將自動廢止原來的暫緩執行決定。同時，《道路交通法》第 109 條第 1 款建立的緩刑制度完全不同於《刑法典》第 48 條所建立的緩刑制度，當中尤其顯示沒有可以考慮《刑法典》第 48 條所要求的「暫緩執行徒刑依據之目的未能達到」的結論的條件和法律基礎，故是否廢止緩刑亦不能引用《刑法典》第 54 條規定的廢止制度。

本法庭同意上述見解，並認為《道路交通法》屬特別法，在第 109 條第 2 款已有明確規定如被判刑人在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為之法律後果時，並不應適用《刑法典》第 54 條等有關廢止徒刑緩刑的制度。

此外，本案與第 CR3-24-0117-PCT 號卷宗為兩個獨立的卷宗，持官法官各自根據所調查的證據、被判刑人之狀況及卷宗所處之階段而作出決定。本法庭認為，被判刑人於第 CR3-24-0117-PCT 號卷宗實施一導致禁止駕駛的違法行為，而該案作出有罪裁判，已是本案廢止緩刑的基礎，本案是否要廢止緩刑並不取決於該案件有否緩刑。

其次，本法庭認為，從第 109 條第 2 款之表述所見，立法者所表達的是當後案件科處的禁止駕駛的處罰是實際執行時，該處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰（即前案件的處罰）一併執行；唯按照目前情況，第 CR3-24-0117-PCT 號卷宗暫緩所判處的禁止駕駛，故該處罰當然不會與本案處罰一併執行；但條文本身沒有反映出，當新案件作出緩刑決定時會妨礙前案件作出廢止暫緩的決定。

同樣地，中級法院於 2024 年 6 月 27 日第 717/2023 號合議庭裁判中，亦認為「前案暫緩執行禁止駕駛附加刑的實際執行並不取決於後案所科處的禁止駕駛處罰是否實際執行。若後案的禁止駕駛並沒有實際執行，就必須轉交前案執行依法必須執行緩期禁駕的附加刑。」

再者，經分析第 CR3-24-0117-PCT 號卷宗之裁判，被判刑人於本案裁判轉為確定後約一年四個月便再次在駕駛車輛期間觸犯其他類型的輕微違反，足以顯示其謹慎駕駛的意識薄弱，於本案中之前所作出之緩刑決定應當被廢止。

基於以上，現宣告廢止本案禁止駕駛附加刑之緩刑，即需實際執行裁判中所判處的六個月禁止駕駛附加刑（自本批示轉為確定起計算）。

根據《道路交通安全法》第 121 條第 7 款，被判刑人需於本批示轉為確定起十日內，將駕駛執照送交治安警察局，否則構成違令罪。

根據《道路交通安全法》第 92 條第 1 款，倘被判刑人在禁止駕駛期間駕駛車輛(包括單車及工作時駕駛的車輛)，必將構成加重違令罪及將被吊銷駕駛執照。

通知治安警察局交通廳及交通事務局。

作出適當通知。”

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 適用法律錯誤的瑕疵

*

本案中，上訴人不認同原審法院對《道路交通安全法》第 109 條第 2 款之理解 - 對禁止駕駛附加刑的“自動廢止”制度。且認為本案的法官仍可根據《道路交通安全法》第 109 條第 1 款的規定，基於“有可接納的理由”而給予緩刑。

上訴人指出，原審法院於廢止前案已裁定的禁止駕駛之附加刑之緩刑者，必須是在後案（第 CR3-24-0117-PCT 號案）所科處的禁止駕駛附加刑被實際執行作為前提才可。但在原審判決中，基於後案（CR3-24-0117-PCT）所判處的禁止駕駛附加刑之處罰已被暫緩執行，而不是實際執行，不能視之為自動廢止前案緩刑，繼而不符合《道路交通安全法》第 109 條第 2 款的「一併執行」的理解/應用，故原審判決存有“適用法律錯誤的瑕疵”。

至於檢察院的意見，則認為原審法院對《道路交通安全法》第 109 條第 2 款的適用，存有適用法律錯誤之瑕疵，即不該理解第 2 款是自動廢止制度。檢察院認為，根據《道路交通安全法》第 109 條第 2 款之規定，對於在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間再犯導致禁止駕駛的違法行為方面，立法者並沒有作出“自動廢止”的法律規定。

駐初級法院的檢察院代表的意見為：1、原審法院認為該條款設立了自動廢止制度，只要在緩刑期間再犯導致禁駕的行為，就必須廢止前案緩刑，這是不正確的見解。2、上述第 109 條第 2 款並未規定自動廢止，而是規定前後案的禁駕處罰應“一併執行”，且該“一併執行”應理解為“相繼執行”，而非自動廢止前案緩刑。

駐中級法院的檢察院代表認同初級法院的檢察院代表之意見。

以下，讓我們來看看。

~

根據原審法院的批示所認定之事實，轉錄如下：

於本上訴案中(CR5-22-0202-PCS)(屬前案)，上訴人於 2022 年 11 月因觸犯《刑法典》第 142 條第 1 款給合同一法典第 66 條第 2 款 c)項及第 3/2007 號法律《道路交通法》第 93 條第 1 款規定及處罰的一項“過失傷害身體完整性罪”，而根據第 3/2007 號法律《道路交通法》第 94 條第(1)項之規定被判處為期六個月的禁止駕駛附加刑，並根據同一法律第 109 條規定，暫緩執行為期兩年。上述判決於 2022 年 12 月 13 日轉為確定。

於後案中，上訴人因在 2024 年 4 月 19 日因觸犯《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 款所規定及處罰的輕微違反，在 CR3-24-0117-PCT 的案件中被判處為期 3 個半月的禁止駕駛附加刑，但獲暫緩執行上述禁止駕駛附加刑，為期一年六個月，條件是上訴人須在 6 個月內自費報讀及完成不少於 25 小時《道路交通法》的理論課程並通過相關考核，以及向法庭提交其已通過該駕駛理論測驗的證明。由於上訴人已履行有關緩刑條件，故上訴人被判處的禁止駕駛的處罰，已獲暫緩執行。

被上訴批示：於 2025 年 2 月 24 日，於 CR5-22-0202-PCS 卷宗內，原審法官以批示方式宣告廢止上述案件的禁止駕駛附加刑之緩刑，即需實際執行裁判中所判處的六個月禁止駕駛附加刑(自本批示轉為確定起計算)。

*

本案中，上訴人和檢察院均不認同原審法院對《道路交通法》第 109 條第 2 款之理解。

以下，我們將從多方面及多角度去分析上述問題。

《道路交通法》第 109 條(暫緩執行處罰)，規定如下：

“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。

二、如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。

三、如在暫緩執行吊銷駕駛執照的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行。

四、吊銷駕駛執照的暫緩執行按上款的規定一經廢止，駕駛執照即告吊銷。”

Art.109 - Suspensão da execução da sanção

“1. O tribunal pode suspender a execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução por um período de 6 meses a 2 anos, quando existirem motivos atendíveis.

2. Se durante o período de suspensão se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução, a sanção de inibição de condução a aplicar é executada sucessivamente com a suspensão.

3. A suspensão da execução da sanção de cassação da carta de condução é sempre revogada, se, durante o período de suspensão, se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução.

4. A revogação referida no número anterior determina a execução da sanção de cassação da carta de condução.”

~

根據澳門立法會第三常設委員會第 1/III/2007 號意見書、關於第 94 條之條文立法解釋中提到，附加刑之中止執行，不依賴主刑之執緩執行。註腳中提到，本法案並不完全遵從該理論，因為第一百零九條規定，法院可根據具體情節，中止該項措施以及其他措施的執行。作出該種決定的理由，根據政府的解釋，是基於社會方面的理由，因為該項處罰通常適用於職業司機。因此，可以說，《道路交通法》第 109 條第 1 款規定了專為司機而設之禁止駕駛和吊銷駕照的緩刑條件。

我們認為，《道路交通法》第 109 條本身設立了獨立的緩刑制度，即一個與澳門《刑法典》第 48-54 條之規定不一樣的緩刑制度，其適用對象尤其是一般職業司機。

以下，我們再以四部份就此課題作出論述：

一、文義推論：

《民法典》第 8 條強調，法律解釋應從法律文字出發³。為此，我們仔細分析該法條之內容。

《道路交通法》第 109 條第 1 款：“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。”在這，設置了一般而言為著司機、職業司機而設之禁止駕駛和吊銷駕照的緩刑條

³ 《民法典》第 8 條(法律解釋)規定：

“一、法律解釋不應僅限於法律之字面含義，尚應尤其考慮有關法制之整體性、制定法律時之情況及適用法律時之特定狀況，從有關文本得出立法思想。

二、然而，解釋者僅得將將在法律字面上有最起碼文字對應之含義，視為立法思想，即使該等文字表達不盡完善亦然。

三、在確定法律之意義及涵蓋範圍時，解釋者須推定立法者所制定之解決方案為最正確，且立法者僅得以適當文字表達其思想。”

件，法院可根據具體情節，以可接納的理由為前題下予以考慮和給予附加刑的緩刑。

第 2 款出現了關鍵字「一併執行」。在第 2 款中，「一併執行」意指後案科處的禁止駕駛處罰應與前案暫緩執行的禁止駕駛處罰合併執行。但該條文未明確提及前案是否自動「廢止暫緩執行」。

第 3 款則出現了關鍵字「**廢止前案緩刑(吊銷駕駛執照的暫緩)**」。該第 3 款（針對吊銷駕駛執照）直接使用「廢止暫緩執行」的表述。這與第 2 款之間的寫法存有不同。因此，這亦是上訴狀中多番提及需注意之處。

承上，第 2 款中所出現的中文「一併執行」、與葡文「é executada sucessivamente」的字面意思，表面上出現了不完全相同的理解。

我們認為，更為準確的翻譯應為：《道路通行規章》第 109 條第 2 款明確規定 "如在暫緩執行期間發生新的可導致禁止駕駛的違法行為，則所科處的禁止駕駛的處罰應與(先前)暫緩執行的禁止駕駛的處罰連續執行。"

可見，為了實現「一併執行」或「連續執行」，邏輯上必須先廢止前案的暫緩執行，使前案的刑罰轉為實際執行。因此，從文義看，第 2 款未明確規定「自動廢止」，但「一併執行」隱含了廢止前案緩刑的前提。如果前案處罰仍處於暫緩執行狀態，則無法實際執行，也無法與後案處罰「一併執行」。

~

二、體系解釋（第 2 款與第 3 款比較）：

第 109 條第 3 款：明確規定「則廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行」，這屬於明確的自動廢止制度。明顯地，第 3 款針對「吊銷駕駛執照」（更嚴重的處罰），直接規定了廢止緩刑。

第 2 款針對「禁止駕駛的附加刑」，則規定前案與後案「一併執行」。

這就是這二款之差異。這種差異可能反映立法者對不同處罰的嚴厲程度區別：吊銷駕照因後果嚴重，再犯即自動廢止。禁止駕駛的附加刑則需一併或連續執行，但沒有以明文寫明(即廢止吊銷駕駛執照的暫緩執行)。

在這，支持自動廢止論的觀點：如果立法者意圖第 2 款非自動廢止，應明確規定條件（如後案處罰實際執行），只是條文未設條件，故應推定再犯行為本身即觸發自動廢止。

反對自動廢止論的觀點認為，條文文字差異（第 2 款未用「廢止」）可能暗示立法者有意區分，要求後案處罰實際執行(*pena acessória efectiva*)才觸發一併執行。此外，第 109 條第 2 款並未規定自動廢止，而是規定前後案的禁駕處罰應“一併執行”。

~

三、立法目的與政策考量：

《道路交通法》的立法目的：旨在確保道路交通安全，透過刑罰威懾預防再犯。緩刑制度是給予違法者機會，但再犯顯示其悔意不足或駕駛行為未改善，需加強處罰。因此，無論支持自動廢止論或反對自動廢止論，都有它的合理性。

自動廢止論的觀點合理性：若僅在後案處罰實際執行時才廢止前案緩刑，可能導致漏洞：例如，後案法官因情節輕微而給予緩刑，則前案緩刑得以維持，這可能削弱刑罰的統一性和威懾力。因此，自動廢止論能確保再犯行為受到一致處理，避免法官裁量權導致標準不一，符合道路交通安全維護的嚴格性。

反對自動廢止論的觀點合理性：認為第 2 款應理解為「條件廢止」，即只有後案的處罰實際執行時，才觸發一併執行。其餘情況，給予法官彈性，可考慮再犯情節輕微、違法者個人情況等，予以決定廢止緩刑。

*

我們認為，犯罪法律後果學說的研究標的主要是刑罰及保安處分。關於保安處分則屬另一刑法回應手段，在此不屬分析範圍。

刑罰的種類方面，則細分為：主刑(剝奪自由刑(徒刑)，非剝奪自由刑--罰金)及附加刑(禁止駕駛之附加刑、禁入娛樂場之附加刑、禁止執行職務等等)，此外亦包括替代刑。

替代刑是指，在《刑法典》及部份單行刑法中對一些嚴厲程度低或中度的犯罪事實，容許法官在符合一定的前提下，以非剝奪自由刑

代替徒刑。這些非剝奪自由刑稱之為替代刑，當中包括罰金(以罰金替代徒刑)、徒刑的暫緩執行、緩刑附隨考驗制度、假釋等（見《刑法典》第四十四條至第五十五條）。

簡單而言，刑罰的種類主要有：主刑（徒刑、罰金）及附加刑（其科處前提為先有主刑），以及如上所列替代刑。

《刑法典》第 48 條規定了緩刑制度。我們知道，緩刑制度是設計成一個作為教育及重新教育內容的措施，並賦予審判人權利義務以經考慮行為人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪之情節，認為僅對事實作譴責並以監禁作威嚇可適當及足以實現處罰之目的者，科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。

誠然，《道路交通法》第 109 條本身設立了獨立的緩刑制度，其給予被判刑人之緩刑理由、考驗性質仍然是存在的，儘管所予內容與一般主刑罰的緩刑不相同。而且，它並不應以類推方式適用《刑事訴訟法典》第 473 條第 2 款、第 476 條的程序性規範⁴。

⁴ 《刑事訴訟法典》第 473 條（義務或行為規則之變更）

一、宣告暫緩執行徒刑之判決中命令被判刑者履行之義務或行為規則，其變更係以批示決定，但作出批示前須先收集證據，證明嗣後出現重要情事或法官其後始知悉某些重要情事。

二、作出該批示前，須先取得檢察院之意見及先聽取輔助人與被判刑者之意見；如屬暫緩執行而附隨考驗制度之情況，則還須先聽取社會重返部門之意見。

此外，《刑事訴訟法典》第 476 條（對暫緩執行刑罰之廢止）

一、任何被要求在被判刑者履行被命令之義務或行為規則方面給予輔助之當局及部門，均須將被判刑者不履行義務或行為規則之情況告知法官。

二、因在暫緩執行刑罰期間實施任何犯罪而被判罪時，須立即將該判罪告知具執行權限之法官，並向其送交該有罪裁判之副本。

三、在收集證據且取得檢察院之意見及聽取輔助人與被判刑者之意見後，法官以批示決定因以上兩款所指之不履行或判罪而產生之後果。

因此，這才出現如此獨具特色的《道路交通法》第 109 條，它的存在、執行、消滅(或廢止)應有它的一套規範。然而，第 109 條設置的制度，並沒有如同《刑法典》、《刑事訴訟法典》般那麼細緻和清楚。

以下，我們來討論《道路交通法》第 109 條第 2 款之「一併執行」，是否應理解為自動廢止論？

必須指出的是，“自動廢止論”並沒描述於第 109 條第 2 款的條文上，這亦是本案需予探究之主題。

綜合上述三方面之分析，從邏輯和法律體系角度，我們認為第 109 條第 2 款所提及之「一併執行」，是暗含“廢止”的意思，理由如下：

(一) 文義隱含前提：如上所說，緩刑是替代刑，是以考驗制度為前提下、對剝奪自由刑罰的一種暫緩替代刑。而且，它是被暫緩執行，意味著未有執行。把「執行」按停了、暫緩了。因此，為著「一併執行」，必須以廢止前案緩刑作為前提，否則無法「執行」。條文雖未明示「廢止」，但從操作必要性推論，自動廢止是實現「一併執行」的必然步驟。

(二) 體系一致性：第 2 款和第 3 款同屬第 109 條，應視為整體緩刑制度的一部分。第 3 款的自動廢止制度顯示立法者對再犯行為從嚴處理的傾向，第 2 款不應例外，否則會造成處罰不平衡（禁止駕駛再犯反而比吊銷駕照再犯更寬鬆）。

(三) 刑罰效果：自動廢止論能有效維護道路交通安全，防止違法者利用緩刑漏洞反覆違規。若允許法官裁量，或許導致標準出現混亂，削弱法律威懾力。

四、總結

《道路通行規章》第 109 條第 2 款規定："如在暫緩執行期間發生新的可導致禁止駕駛的違法行為，則所科處的禁止駕駛刑罰須與先前暫緩執行的刑罰連續執行"。

一方面，實體法（《道路通行規章》）的強制性規定已經明確了結果（必須連續執行），而該條文上的"須"（必須），這個詞語表明了立法者採用的是強制性規範，而非選擇性規範。一旦符合法條描述的條件，其結果--即「連續執行」--是自動和必然發生的，法院必須遵循。

另一方面，基於上述文義、體系、刑罰效果多方面來看，《道路交通法》第 109 條第 2 款應理解為具(強制性的適用)，即使不認同“自動廢止論”，實際上，法律設置了一個強制性的適用。它的效果等同於要求法官遇上該 109 條第 2 款第 1 部份之情節或前提下，應予將兩案件的附加刑一併執行。

因此，儘管第 109 條第 2 款中未明示『廢止緩刑』，但從法律整體性的觀察下，『一併執行』必然以原緩刑廢止為前提，否則無法實現合併執行之效果。

本上訴法院認為，《道路交通法》第 109 條第 2 款之理解，應該為“禁止駕駛”制裁中止後的違規後果。若當事人在“禁止駕駛”制裁的中止期內再次違法且該違法需被處以“禁止駕駛”，則不單獨執行新制裁，而是將“新制裁期限”與“原中止的制裁期限”一併執行，按先後順序連續執行，這就能更體現對屢犯行為的從嚴約束。

~

再者，我們可以參考中級法院的類同判決，包括第 390/2018 號、第 717/2023 號、第 188/2020 號合議庭裁決。

中級法院第 717/2023 號合議庭判決，當中明確了以下幾點：“《道路交通法》第 109 條第 2 款規定：「如在暫緩執行禁止駕駛的處罰期間內再次實施另一導致禁止駕駛的違法行為，所科處的禁止駕駛的處罰應與暫緩執行的禁止駕駛的處罰一併執行。」這一規定是**強制性的**，並不要求後案（即再犯案件）的禁止駕駛處罰必須實際執行（即後案即使被暫緩執行，也不影響前案緩刑的廢止）。此外，《道路交通法》第 109 條設立了獨立的緩刑制度，不適用《刑法典》第 54 條關於緩刑廢止的規定（即不涉及法官自由裁量權）。這是依法自動觸發的程序。因此，前案（即原緩刑案件）的暫緩執行廢止是**自動的**，只要在緩刑期間再犯導致禁止駕駛的違法行為，前案緩刑即應廢止，並實際執行禁止駕駛附加刑。”

以及中級法院第 188/2020 號合議庭裁決，當中提到：“O recurso não deixa de naufragar também nesta parte, porquanto é acto vinculativo para o Tribunal a determinação da execução efectiva da sanção de inibição de condução, devido à condenação do mesmo arguido em inibição de condução por prática de nova

infracção, sendo certo que a norma obrigatória do n.º 2 do art.º 109.º da LTR não exige que a nova infracção aí falada tenha que ter a mesma natureza da da infracção anterior de cuja condenação resultou a aplicação da anterior sanção de inibição de condução. No caso, tendo o recorrente, durante o período da suspensão da execução da sanção de inibição de condução então imposta no presente processo penal, voltado a praticar duas infracções (duas contravenções) com consequente condenação dele em pena de inibição de condução, a nova sanção de inibição de condução (i.e., a inibição de condução pelo período total de três meses) por aquelas duas infracções contravencionais tem que ser executada sucessivamente com a sanção de inibição de condução por cinco meses então aplicada (e suspensa na execução) no presente processo penal, de maneira que o recorrente ficará, praticamente falando, inibido de condução pelo período total de oito meses (cinco meses mais três meses).”

綜上，這也是我們的結論，為了達到『一併執行』之效果，必須是前案緩刑廢止後，其禁止駕駛處罰與後案處罰連續執行，執行順序由前案法官在廢止批示中訂明，以確保處罰無重複或遺漏。此與第3款依法直接『廢止』之規定，僅在表述上差異，實質效果一致。

因此，本上訴法院認為，『一併執行』應以前案緩刑、在第2款所述的前提條件下，屬強制性廢止的解釋是最為適合。

~

此外，上訴人指出，倘法院不認同其第一個論點，則應根據《刑法典》第54條考慮刑罰的一般預防和特別預防目的，給予繼續緩刑，

並強調上訴人的個人情況（例如家庭經濟困難、已具悔意、已完成理論課程等），請求給予他緩刑的機會。

本上訴法院認為，上訴人所提出的個人情況雖值得同情，然而《道路交通安全法》第 109 條第 2 款屬強制性規範，再犯行為即觸發廢止前案之緩刑，決定實際執行該刑罰對法院而言，屬受約束的行為。此乃立法者為強化道路交通安全所設之嚴格機制。

本上訴法院強調，只要符合《道路交通安全法》第 109 條第 2 款的條件，就必須廢止緩刑，無需考慮個人情況或預防目的。因此，上訴人的請求是沒有法律依據的。

本上訴法院認為，正是因為《道路交通安全法》是特別法，其緩刑制度獨立於《刑法典》的制度，因此不適用《刑法典》第 54 條的廢止規則。

綜上，由於我們已明確《道路交通安全法》第 109 條第 2 款的強制性廢止之性質，且不依賴後案執行情況，也不適用《刑法典》的緩刑廢止規則。

因此，本院維持上述見解，並認為原審法院的裁決正確，應予以維持。而上訴人之上訴理由不成立。

四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 3 個計算單位之司法費，上訴的訴訟費用。

訂定上訴人辯護人辯護費為澳門幣 3,500 圓。

著令通知。

＊

2025 年 10 月 9 日

簡靜霞

(裁判書製作人)

蔡武彬

(第一助審法官)

譚曉華

(第二助審法官)