

合議庭裁判書

編號：第 54/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：檢察院

日期：2021 年 6 月 3 日

一、 案情敘述

於 2020 年 10 月 30 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-19-0248-PCC 號卷宗內被指控：

- 以直接正犯及既遂方式觸犯三項《刑法典》第 152 條第 1 款所規定及處罰的剝奪他人行動自由罪，被判處罪名不成立；
- 一項第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a)項及第 4 條，配合第 214/98/M 號訓令第 1 條，並結合《刑法典》第 21 條、第 22 條、第 92 條第 1 款及《道路交通法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的不法價格罪，但基於《輕型出租汽車客運法律制度》已生效，考慮到刑法在時間上的適用（《刑法典》第 2 條第 2 款），有關行為不予刑事處罰，予以開釋。

檢察院不服，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

1. 在被上訴的判決中，原審法庭判決 “a) ... ; b)第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項及第 4 條，配合第 214/98/M 號訓令第 1 條，

並結合《刑法典》第 21 條、第 22 條、第 92 條第 1 款及《道路交通法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的一項不法價格罪，但基於《輕型出租汽車客運法律制度》已生效，考慮到刑法在時間上的適用《刑法典》第 2 條第 2 款)，有關行為不予刑事處罰，予以開釋。”

2. 原審法庭認為，“自《輕型出租汽車客運法律制度》生效之時起計，有關的士駕駛員不按補充法規所定收費向乘客收取車資的濫收車資行為，僅可被界定為行政違法及受行政處罰而已，不再具有(或可能具有)犯罪或刑事違法行為的性質及受到刑事處罰。”原審法庭是對第 3/2019 號法律第 25 條第 6 款及第 29 條之規定分析後，得出上述結論，認為立法者已排除適用第 52/99/M 號法令核准之《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條規定及將“濫收車資行為”非刑事化。
3. 在本案，嫌犯之行為(2018 年 12 月 31 日實施)符合：
4. 一項「向乘客收取與收費表所定之法定車資有別之款額」的行政違法行為（見第 366/99/M 號訓令核准之《輕型出租汽車（的士）客運規章》第 12 條第 3 款 a）項結合第 14 條第 1 款 g）項規定）；及
5. 一項「不法價格」的犯罪行為（見第 6/96/M 號法律《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》第 23 條第 1 款 a）項及第 4 條規定）。
6. 根據第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條規定，“如一事實同時構成犯罪或輕微違反及行政上之違法行為，則僅以犯罪或輕微違反處罰違法者，但不影響科處對行政上之違法行為所規定之附加處罰。”

7. 後來，立法者制定新法，第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》，並於 2019 年 6 月 3 日生效，按該法律規定，嫌犯的行為仍然屬於行政違法行為。
8. 至於原審判決所提及、上述新法律第 25 條第 6 款之規定：“對本法律所定的行政違法行為，適用經作出適當配合的第 3/2007 號法律《道路交通法》第七章第六節有關行政違法行為的特別程序的規定。”該被援引的規定只是就提起程序及控訴、識別違法者、自願繳付、處罰決定、處罰決定作出後繳付罰款、不繳付罰款、處罰職權、罰款歸屬等事宜作出規範；從該新法第 25 條第 6 款規定未能得出立法者存有排除適用第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條或將“濫收車資行為”非刑事化的意圖。
9. 至於原審判決所提及、上述新法律第 29 條之規定：“在不影響求償權的情況下，准照持有人應對其的士的駕駛員作出本法律所定的行政違法行為而被科處罰款的繳納負補充責任，但屬濫用車輛的情況除外”，原審法庭認為，上述規定與犯罪行為人承擔自身的刑事責任的要求相違背。但是，該規定僅是從「行政罰款」的角度考慮，因而有求償權的訂定。這與原審法庭所持觀點不同，該規定並沒有使准照持有人承擔刑事責任。事實上，相類似的規定可見第 3/2007 號法律《道路交通法》第 85 條第 5 款規定：“除非屬濫用車輛的情況，車輛所有人須對行政違法行為人應繳的罰款負補充責任，但不影響其對該行為人的求償權”。故此，從該新法第 29 條規定未能得出立法者存有排除適用第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條或將“濫收車資行為”非刑事化的意圖。

10. 新法第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》與原有第 366/99/M 號訓令核准之《輕型出租汽車（的士）客運規章》均是就的士客運服務這個行業進行規範，而兩者內容大致相同，新法只是對原有制度進行更新或優化。在原有規章（舊法）生效下，已出現濫收車資行為有可能同時構成「不法價格罪」及行政上之違法行為，且會以「不法價格罪」追究行為人的刑事責任。然後，立法者在訂立新法時，只對原有制度進行更新或優化，繼續如舊訂定行政違法行為的罰則，而沒有明示排除「不法價格罪」的適用。由此顯示，立法者的意圖是不妨礙、甚至是維持「不法價格罪」的適用。
11. 《輕型出租汽車客運法律制度》以法律的形式設立，而沒有以行政法規形式設立，原因是第 13/2009 號法律第 6 條規定，“（一）《基本法》和其他法律所規定的基本權利和自由及其保障的法律制度”及“（六）訂定行政違法行為的一般制度、有關程序及處罰，但不妨礙第七條第一款（六）項的規定”須由法律規範。故此，雖然新法採用法律的形式立法，但是，不能立即認為同樣是以法律形式訂定的「不法價格罪」不再適用。在新法內只有對行政違法行為的處罰，沒有對犯罪的處罰，亦沒有當違法行為同時構成犯罪或輕微違反及行政上之違法行為時的處理方法。而這種違法條文競合的情況，在舊法生效期間已經存在。最後，新法選擇在其第 38 條訂明，“對本法律未特別規定的事宜，按其性質補充適用經必要配合後的十月四日第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》、《行政程序法典》及《刑事訴訟法典》的規定”。換言之，在新法生效之後，第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》仍然

維持適用。而按這一法令第 8 條規定，當違法行為同時構成犯罪或輕微違反及行政上之違法行為時，仍然以犯罪或輕微違反處罰違法者，但不影響科處對行政上之違法行為所規定之附加處罰。

12. 回顧新法，第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》，該法律的立法背景是的士客運服務未能充分滿足乘客要求，而且有部分司機作出拒載、揀客、議價、濫收車資等違法行為，情況甚為嚴重，引起社會各界極大回響。為回應社會訴求，對於上述包括濫收車資的違法行為，新法加大了處罰力度，例如，行政違法的罰款金額大幅提升、增加五年內四次違反濫收車資等特定規定，則註銷的士駕駛員證這種附加處罰。換言之，立法者沒有減輕處罰的意圖。因此，難以得出，立法者意欲默示廢止原先以「不法價格罪」來追究違法者的機制。
13. 綜上所述，第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》並沒有將「不法價格罪」非刑事化，《刑法典》第 2 條第 2 款之規定在本案沒有使用的空間。
14. 基此，原審法庭的決定違反第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項及第 4 條，以及《刑法典》第 2 條第 2 款之規定。
15. 按照原審判決書獲證明之事實，嫌犯 A 被控告為直接正犯及未遂方式觸犯第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項及第 4 條，配合第 214/98/M 號訓令第 1 條，並結合《刑法典》第 92 條第 1 款及《道路交通法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的一項「不法價格罪」，應罪名成立，並依法量刑。

綜上所述，請求中級法院法官 閣下裁決本上訴理由成立，並廢止原審判決中的瑕疵部份，判決犯 A 被控告為直接正犯及未遂方式觸犯第

6/96/M 號法律第 23 條 1 款 a 項及第 4 條，配合第 214/98/M 號訓令第 1 條，並結合《刑法典》第 92 條第 1 款及《道路交通法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的一項「不法價格罪」，應罪名成立，並依法量刑。

上呈 閣下作出公正判決。

嫌犯對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 按照控訴書第 12 條陳述所述，被上訴人是基於涉嫌不按照收費表的法定車資收取服務費，並企圖以高於法定制度所容許的價格提供載客服務，因而被指控以未遂方式觸犯第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項及第 4 條所規定及處罰的一項“不法價格罪”。
2. 除對不同見解給予充份尊重外，被上訴人認為此項罪名並不適用於的士載客服務。
3. 第 6/96/M 號法律的第二章中列出了其所處罰的各種刑事違法行為，除了包括「不法價格」的行為外，還包括「秘密屠宰動物及交易」、「取得人之囤積」、「囤積」、「毀滅及不法出口」、「財貨之徵用」、「貨物欺詐」及「層壓式傳銷」等行為。
4. 結合對上述被定性為犯罪之違法行為的解讀後便可得知，第 6/96/M 號法律在刑事層面上所保障的經濟活動，其實是專門規範於商人與消費者之間的商業交易活動，因此不應將的士載客服務亦納入於此規範，或至少不應將此類型活動納入於此規範的刑事犯罪行為的適用範圍當中。
5. 需要指出的是，「的士司機載客違規行為」已由第 366/99/M 號訓令及其所核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》及其後於 2019 年 6 月 3 日生效的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法

律制度》專門規範及作出處罰。

6. 這裡亦帶出一值得探究之問題，第 366/99/M 號訓令及其所核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》之本身，立法者是否有意將該規章當中的行政違法行為，同時透過補充適用第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》而將之上升為犯罪行為？
7. 雖然上述《輕型出租汽車(的士)客運規章》沒有明示指出，但我們可透過分析其後經優化及更新的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》來得出否定結論。
8. 第 3/2019 號法律是為著加強打擊的士司機“拒載”、“揀客”、“議價”、“濫收車資”等違法行為而說，與第 366/99/M 號訓令及其所核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》相比，第 3/2019 號法律是以「法律」的形式作出規範，旨在加強規範“的士載客服務”及相關行為的力度。
9. 按照上指法律，對於當中“議價”及“濫收車資”行為，立法者仍然決定以行政處罰的方式處理，而沒有直接透過此法律制度將該等行為列為刑事違法行為。
10. 由此可見，無論是第 366/99/M 號訓令或是其後經改革的第 3/2019 號法律，立法者均無意將“的士司機載客的不法行為”(包括議價及濫收車資)上升至刑事犯罪層面，而是認為透過調升行政罰款的金額，便足以達至預防及處罰上述“的士司機載客時的不法行為”之合適效果。
11. 尤需強調的是，刑法是保障法益的最後手段。
12. 正如尊敬的徐京輝助理檢察長 閣下於其著作《澳門刑法總論》當中所論述的觀點：刑法是必要法和補充法所謂必要法，其中

必要法是指刑法是保護法益所必需時才應制定和適用的法律，當其他部門法律足以保護相關法益時，便沒有必要制定和適用刑法；而所謂補充法，是指刑法對於其他法律在法益保護方面僅具有補足功能。因此，刑法是“保護社會和個人利益的最後屏障”，或被稱為“最後的法律制裁手段”。

13. 因此，倘若不法行為已由其他制度作出完全規範及處理，並作出適當的處罰，則被上訴人認為這時便不應再以刑事犯罪層面向其作出歸責。

14. 綜上所述，被上訴人認為應裁定上訴人提出的上訴理由不成立，因而應駁回上訴人所提起之上訴。

請求一如既往公正裁判！

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不成立。

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。

由於裁判書製作人提交予合議庭評議的上訴解決方案在表決時不獲通過，本合議庭現須根據 2021 年 5 月 27 日的評議表決結果，透過本份由第一助審法官依照《刑事訴訟法典》第 417 條第 1 款末段規定編寫的裁判書，對上訴人提起的上訴作出判決。

二、 事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2018 年 12 月 31 日晚上約 9 時，被害人 B、C 及 D 在澳門財神酒店附近登上一輛由嫌犯 A 駕駛的黑色的士 MC-XX-XX 前往路氹威尼斯人酒店。當時，被害人 B 坐副駕駛席，被害人 C 及 D 坐後排座位。
2. 嫌犯駕駛上述的士前往威尼斯人酒店途中，向三名被害人表示今天是節日，需要加收每人澳門幣 20 元費用，但即時遭三名被害人拒絕。嫌犯聽後便要求三名被害人下車。
3. 然而，三名被害人沒有理會並由被害人 B 報警求助。行車期間，雙方就此事發生口角。
4. 當駛至路氹金光大道右轉往威尼斯人酒店方向的交通燈時，被害人 B 打開車窗向現場警員投訴嫌犯濫收車資。警員隨即指示嫌犯將的士駛到前方停下處理。
5. 嫌犯將的士 MC-XX-XX 停泊在威尼斯人酒店正門的士站附近後，在車門及車窗的總控制鎖以及後座安全鎖均上鎖的情況下，離開車廂並把駕駛席的車門關上，然後走到的士後方抽煙。
6. 期間，三名被害人曾嘗試打開車門及車窗均不成功，於是被害人 B 便再次報警求助。
7. 經過約 5 分鐘後，嫌犯才返回打開的士車門，令三名被害人可離開車廂。
8. 警方到場後將各人帶走調查。
9. 經檢驗的士 MC-XX-XX 後，證實當車輛以時速 20 公里以上行駛時，所有車門會自動上鎖。當車門總控制鎖上時，前座車門不能直接打開，但可以在車內副駕駛席把手位置解鎖；而後座

的兩道車門因為開啟了安全鎖，在車內無法解鎖打開車門，只能從車外開門；此外，當車窗總控制鎖上時，前後座的車窗都不能開啟。

10. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，不按照收費表的法定車資收取服務費，並企圖以高於法定制度所容許的價格提供載客服務，只是因非其意願的原因而未能成功。
11. 嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，且會受法律制裁。

答辯狀：

12. 事實上，三名被害人於財神酒店附近登上由嫌犯所駕駛車牌為 MC-XX-XX 之的士前往路氹威尼斯人酒店。
13. 由於三名被害人不滿意嫌犯所提出的收費建議，在行車期間一直指罵嫌犯，沒有平息怒氣，因此嫌犯只好繼續行程前往路氹威尼斯人酒店，期間與三名被害人仍有爭執。
14. 當的士駛至機場大馬路附近路段時，三名被害人表示需要報警及處理嫌犯投訴濫收車資之事宜。
15. 及後，當嫌犯駛至路氹金光大道右轉往威尼斯人酒店方向的交通燈時，被害人 B 看見有交通警員正在指揮交通，因此三名要求嫌犯駛至警員附近以便他們作出投訴，為此嫌犯應他們之要求駛去，乘客向交通警反映其濫收車資，並說已報警處理。
16. 當交通警員經初步了解並得悉三名被害人經已報警後，便要求嫌犯將的士駛至威尼斯人等待，以便獲指派處理有關糾爭之警員按照既定程序處理。
17. 為此，嫌犯便將涉案的士駛至威尼斯酒店正門。
18. 在停車期間，由於威尼斯人酒店之保安上前向嫌犯表示不可停車在酒店正門位置，為此嫌犯便將涉案的士倒車，並駛至可暫

時停泊之位置處理有關事宜。

19. 當嫌犯將涉案的士駛至可暫時停泊之位置後，嫌犯便下車吸煙以及接聽電話，並約於數分鐘後返回車廂內。
20. 在嫌犯離開車廂前，從來沒有故意鎖上車門，而在其吸煙期間亦聽不到任何被害人向嫌犯要求離開車廂。
21. 當嫌犯返回車內司機位坐下後，被害人向其表示要下車，且投訴車輛上了鎖。
22. 為此，嫌犯拉開涉案的士司機位置之控制杆，三名被害人便一同下車。
23. 事發當天涉案的士的安全鎖已鎖上，一直處於上鎖狀態。
另外證明以下事實（Mais se prouve）：
24. 嫌犯現為的士司機，每月收入為澳門幣 10,000 多元。
25. 嫌犯已婚，需供養父母、妻子及一名未成年兒子。
26. 嫌犯學歷為高中畢業。
27. 嫌犯部份承認被指控的事實。
28. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

未獲證明的事實：

其他載於控訴書及答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實，具體如下：

1. 嫌犯故意不讓三名被害人離開車廂。
2. 在上述時段內，嫌犯強迫三名被害人逗留的士 MC-XX-XX 車廂內，剝奪了三名被害人的行動自由。
3. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，強逼三名被害人逗留的士 MC-XX-XX 車廂內不能離開，剝奪了三名被害人的行動自

由。

4. 在駕駛途中，嫌犯曾詢問三名被害人：“今日係節假日，車租費較貴，可否比多少少？”
5. 聽到嫌犯的提議後，其中一名被害人問嫌犯“20 元夠？”，對此嫌犯向其表示“隨便你地，你地鐘意啦”。另一名被害人又向嫌犯表示“每人 20 元？”，嫌犯答其“好”。
6. 的士於澳門區行駛過程中，嫌犯便向他們表示“如果你們唔願意比小費，無問題，我地可以按正常打錶收費”。
7. 及後，當嫌犯駛至近金龍酒店之路段時，由於三位被害人仍繼續大吵大鬧，因此嫌犯曾提出倘三名被害人不欲繼續乘搭由嫌犯所駕駛之的士的話可以隨時下車而且不收取任何車資，並可於金龍酒店的士站乘搭其他的士，然而，三名被害人卻拒絕嫌犯之提議。
8. 當的士駛到酒店正門時，嫌犯拉開後方車門並邀請三名被害人落車等候，但被該等被害人拒絕落車，反之他們質問嫌犯為何要求他們落車等候，並表示他們喜歡坐在車上等，因此，嫌犯只好關上的士車門。
9. 嫌犯在倒後鏡中見到疑似“交通警員”的身影，嫌犯誤以為其是獲指派處理有關事宜之警員，因而便下車並尋找其協助。
10. 當時，涉案的士之司機位車窗沒有關上。
11. 然而，嫌犯發現該疑似“交通警員”並非為警察，反之只是威尼斯人酒店穿著不同服飾並負責交通管制保安。
12. 在上述事發情況期間，從來沒有任何被害人向嫌犯投訴車輛上鎖之問題。
13. 然而，直至嫌犯前往到司法警察局進行訊問時，嫌犯方知悉被

投訴曾作出禁錮之犯罪行為。

三、 法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 不法價格罪

1. 檢察院司法官指，《輕型出租車客運法律制度》並沒有將不法價格罪非刑事化，基於此，原審法院開釋嫌犯一項不法價格罪違反第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項及第 4 款以及《刑法典》第 2 條第 2 款之規定，應改判嫌犯被指控的該項犯罪罪名成立，並依法量刑。

首先，我們分析有關規範輕型出租車運營法律的立法演變。

關於出租車運營制度，澳門早於 1974 年已經以獨立專門的法律規範出租車運營，即：第 67/74 號立法性規範（《核准的士載客運輸章程》），該法律後經 6 月 9 日頒布的第 30/78/M 號法令修改。

1993 年 4 月 28 日頒布的第 17/93/M 號法令（《道路法典規章》）第 43 條第 14 款規定：

“第四十三條(適用於公共客運汽車之特別規定)

...

十四、輕型出租汽車，亦稱計程車或的士，或輕型出租汽車及自行駕駛之出租汽車受專有法律管制。

...”

1999 年 10 月 18 日頒布的第 366/99/M 號訓令（《輕型出租汽車（的士）客運規章》依照上述第 17/93/M 號法令，以專門法對出租車運營做出規範。該訓令在序言中寫到：

四月二十八日第17/93/M號法令所核准之《道路法典規章》第四十三條第十四款規定輕型出租汽車，亦稱計程車或的士，受專有法例管制。

有關此行業之規範仍載於六月二十六日第 6/74 號立法性法規中，而九月二十一日第62/87/M號法令亦對此事宜作出規範。

現有必要更新上述之規範，使其適應現代之需要，以及配合自一九九三年六月一日起開始生效之新《道路法典》及其規章。

此外，亦藉此機會，將規範於獨立法規內之有關發出的士特別准照之事宜納入新法規中。

隨後，上述訓令被 2019 年 3 月 4 日頒布的第 3/2019 號法令（《輕型出租汽車客運法律制度》）廢止。

就“向乘客收取與收費表所定之法定車資有別之款額”或“與乘客議價”之行為，無論是第 366/99/M 號訓令，還是現行的(自 2019 年 6 月 2 日起)第 3/2019 號法律(《輕型出租汽車客運法律制度》)，均以行政違反作處罰，均沒有被刑事化。

我們從有關規範出租車運營法律的立法演變來看，輕型出租車運營制度均是在道路交通法框架內作規範，輕型出租車從業人員違反有關運營方面的法律法規之行為，並沒有被刑事化。

我們再來審視第 6/96/M 號法律核准的《妨害公共衛生及經濟之違

法行為之法律制度》的立法目的。

1996 年 7 月 15 日，澳門頒布的第 6/96/M 號法律核准了《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》，該法之目的：主要是打擊經營者不遵守社會或開放經濟體最基本規則而作出的反社會行為；以此保障公共衛生，特別是確保消費者的權益。¹

第 6/96/M 號法律第 23 條（不法價格）規定：

一、對下列者處六個月至三年徒刑或科不少於一百二十日罰金：

a) 以高於須遵從之法定制度所容許之價格，出售財貨或提供服務；
或

b) 以高於出售或提供服務之實體所製作之標籤、商標紙、牌或價目表內所載之價格出售財貨或提供服務。

二、屬過失之情況，處最高一年徒刑或科不少於六十日罰金。

可見，上述不法價格罪之規定，目的是禁止行為人濫用價格自由牟取不當利益，衝擊、破壞自由經濟體系之市場價格機制，侵害消費者權益。

我們知道，輕型出租車運營不同於其他自由開放的經濟體，其作用也不單單具備經濟特性。

輕型出租車的運營受到專門法律嚴格監管。要知道，政府有責任保障市民基本的出行權利，輕型出租車亦是公共交通的一部分，成為為市民

¹ 時任前立法會主席林綺濤曾表示：「希望這一法例能達成其原有的目的：主要是打擊經營者不遵守社會或開放經濟體最基本規則而作出的反社會行為；以此保障公共衛生，特別是確保消費者的權益。」

提供的較公共巴士更為舒適便捷的交通工具。因此，從有多少輛出租車投入到公共道路上運行、經營者的資格、出租車司機的資格、車資、以及罰則，乃至出租車司機變更住址須在法定期間通知有關當局等眾多細緻事項，均由專門的法律法規進行規管。

這正是不同於目前其他地方盛行的純粹的網約租車，出租車運營全部由法律監管，而後者，則由市場作調控。

從這一角度來看，我們也可以肯定，規範輕型出租車的運營的法律，屬於專門法律。在法律適用時，專門法律優先於一般法律，而此時的一般法律為《道路交通安全法》。

其次，就第 6/96/M 號法律（《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》）本身所有條文內容來看，我們找不到任何跟上述任何一個的士規章有牽扯的關聯規定。因為，此法律第 1 款第 3 款已經明確規定了其使用的範圍，很明顯並沒有包括的士的監管事宜：

“第一章 一般規定

第一條 （法律制度）

一、妨害公共衛生及經濟之違法行為由本法律之規定規範。

二、對於涉及犯罪的事宜，補充適用《刑法典》及《刑事訴訟法典》。

三、關於行政違法行為的程序，經必要的配合後，由第 7/2003 號法律第二十六條、第二十八條、第三十條至第三十五條、第四十七條至第四十九條、第五十一條及第五十二條規範，以及補充適用十月四日第 52/99/M 號法令的規定，而有關處分則由經濟局局長負責科處。”

最後，讓我們從第 3/2019 號法律（《輕型出租汽車客運法律制度》）的第三常設委員會第 1/V1/2019 號意見書第 11 頁至第 12 頁的內容窺探

到，直至現時為止，立法者並沒有將本案所針對之“濫收車資”或“議價”的行為刑事化的意思：

“然而，近年社會各界對的士服務的批評不斷，主要針對部份的士司機“拒載”、“揀客”、“繞路”、“議假”、“釣泥蟻”、“濫收車資”等違規情況...被部分居民以“的士亂象”來形容。.....建議對現行法律進行修訂以及實施一系列措施，包括加強監督力度、給予的士司機專業培訓、用作改善的士服務質素的獎勵制度，以及增加的士數目以期通過增量滿足的士服務需要。.....針對的士服務中存在的“亂象”，首先要加強對違法行為的打擊力度，社會普遍認為應該增加調查取證的方式和手段，引入隱藏執法人員身份的方式進行調查的執法手段（即俗稱的“放蛇”）。.....引入中止或取消的士司機從業資格（俗稱“釘牌”）等措施。.....消除不正當的經營行為，強化對合法經營者的保護，建立合理的士服務費訂價制度，增加對的士司機的職業培訓，表彰服務優異的的士司機.....深入探討增加的士牌照的發放方式，以及如何減少的士牌照的投資功能，令的士回歸到提供公共交通服務的正軌。”

因此，我們在仔細地分別對的士規章本身的立法演變進行追蹤，以及對適用於本案的第 6/96/M 號法律(《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》)的實質內容進行分析，並尋度了現行第 3/2019 號法律(《輕型出租汽車客運法律制度》)的立法原意，我們不得不承認，本澳對於監管的士活動有其專門的法律規範，第 6/96/M 號法律(《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》)既不能適用於任何跟的士有關活動，亦不能作為一般法被適用在的士規章倘出現漏洞之時，因為此時的一般法應為相應之《道路交通法》。

本文中，嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，不按照收費表的法定車資收取服務費，並企圖以高於法定制度所容許的價格提供載客服務，只是因非其意願的原因而未能成功。嫌犯這一行為就是被禁止的議價行為，侵害了乘客的權益，必須直接適用的士規章的專門法、特別法，無論是適用當時生效的第 366/99/M 號訓令，還是現行的第 3/2019/M 號法律，都僅屬於行政違法行為，不能以刑事犯罪作處罰，否則有違合法性原則。

基於此，檢察院的上訴理由不成立，原審的開釋判決應予以維持。

四、 決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院的上訴理由不成立，維持原審判決。

本上訴不科處訴訟費用。

訂定嫌犯辯護人辯護費為澳門幣 2,500 圓，由終審法院院長辦公室支付。

著令通知。

2021 年 6 月 3 日

譚曉華（第一助審法官）

周艷平（第二助審法官）

陳廣勝（原裁判書製作人）

**就澳門中級法院第 54/2021 號上訴案
2021 年 6 月 3 日合議庭裁判書的
投 票 聲 明**

本人作為案件的原裁判書製作人，對今天的上訴判決不表贊同，理由如下：

無論是昔日由 10 月 18 日第 366/99/M 號訓令所核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》、還是現行的由第 3/2019 號法律所訂定的《輕型出租汽車客運法律制度》，均是旨在對的士客運行業從公共行政管理制度上作出規範。故現行《輕型出租汽車客運法律制度》的一切規定，自然不可排除現行一切刑事性質的法律規範的適用，即使現行《道路交通規章》（此規章在昔日《道路法典》仍在生效時，名為《道路法典規章》）第 43 條第 14 款尤其是規定輕型出租汽車（亦稱為計程車或的士）受專有法例管制亦然。

的確，本澳的每一行業，出於公共行政機關對之作出管理的需要，均或可受專有法例管制，而每一行業的從業人士，不管在相關行業是否存在着專有法例，仍須遵守其他法律規範，當中包括刑事性質的法律規範（尤其是見《刑法典》第 4 條，根據此一條的規定，澳門刑法適用於行為人（不管其屬何國籍）在澳門內作出之事實，但適用於澳門之國際協約或屬司法協助領域之協定另有規定者，則不在此限）。

在本澳，是仍存在着由 7 月 15 日第 6/96/M 號法律所訂定的《妨

害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》(下稱《法律制度》)，當中訂定了一些刑事罪名。例如其第 23 條就訂定了「不法價格」罪，行文如下：

「一、對下列者處六個月至三年徒刑或科不少於一百二十日罰金：

- a) 以高於須遵從之法定制度所容許之價格，出售財貨或提供服務；或
- b) 以高於出售或提供服務之實體所製作之標籤、商標紙、牌或價目表內所載之價格出售財貨或提供服務。

二、屬過失之情況，處最高一年徒刑或科不少於六十日罰金」。

而根據此《法律制度》第 4 條的規定，犯罪之未遂仍須受處罰。

本人認為，案中已被原審庭認定為既證的事實，是完全足以去裁定本案嫌犯是以直接正犯和未遂方式故意觸犯了一項上述第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項和第 4 款（經配合於案發時仍生效的第 214/98/M 號訓令第 1 條）所規定懲處的「不法價格」罪，上訴庭理應改判嫌犯「不法價格」罪罪成。

在量刑方面，本人考慮到嫌犯為初犯，主張可對其選科罰金（見《刑法典》第 64 條就選刑方面的規定）。此罪在未遂形態（見《刑法典》第 21 條第 1 款）的罰金刑刑幅是 120 至 240 日的罰金（見上述《法律制度》第 23 條第 1 款與《刑法典》第 45 條第 1 款、第 22 條第 2 款和第 67 條第 1 款 c 項的聯合規定），而日罰金額由澳門幣 50 至 10000 元（見《刑法典》第 45 條第 2 款的規定）。

本人經具體衡量既證案情及對預防犯罪的需要（見《刑法典》第 40 條第 1 和第 2 款和第 65 條第 1 和第 2 款的量刑準則），認為得對嫌犯科處 150 日的罰金刑，日罰金額澳門幣 100 元，合共澳門幣 15000 元罰金。

至於檢察院提到的《道路交通法》第 94 條第 1 款的規定，此

項規定所指的有關在「駕駛時實施」犯罪這情節其實已包括在「不法（的士運載）價格」罪的罪狀構成要素內，因此基於一事不二審原則，是不可對嫌犯科處上指附加刑的。

最後，根據上述第 6/96/M 號法律第 17 條第 1 款 a 項、第 3 和第 4 款的規定，須命令公開「不法（的士運載）價格」罪的判罪裁判。

原裁判書製作人

陳廣勝