

上訴案第 557/2019 號

上訴人：A

B

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第一嫌犯 A 及第二嫌犯 B 均為直接正犯，及未遂行為各自觸犯七月十五日第 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》第 23 條第 1 款 a)項及第 4 條(結合經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 條)所規定及處罰的一項「不法價格罪」，並提交初級法院以普通訴訟程序對其進行審理。

初級法院刑事法庭的獨任庭在第 CR5-19-0016-PCS 號案件中，經過庭審，最後判決：

針對第一嫌犯 A：

1. 第一嫌犯 A 以直接正犯及未遂的方式觸犯一項七月十五日第 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，結合有九月二十八日第 214/98/M 號訓令第 1 條規定及處罰的「不法價格罪」，罪名成立，判處一百五十日罰金，每日罰金為澳門幣一百元

(MOP100.00)，合共為澳門幣一萬五千元(MOP15,000)；根據《刑法典》第 47 條第 1 款規定，如不支付罰金或不以勞動代替，則須執行一百日徒刑。

- 根據《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》第 10 條第 1 款 d)項及第 2 條、第 14 條第 1 款 a)項及第 2 款規定，判處第一嫌犯暫時禁止從事輕型出租汽車（的士）駕駛員之職業，為期三個月。

針對第二嫌犯 B：

1. 第二嫌犯 B 以直接正犯及未遂的方式觸犯一項七月十五日第 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，結合有九月二十八日第 214/98/M 號訓令第 1 條規定及處罰的「不法價格罪」，罪名成立，判處九個月徒刑，暫緩執行兩年；根據《刑法典》第 49 條第 1 款 c)項，第二嫌犯須於判決轉為確定後兩個月內，向「啟康中心」作澳門幣八千元(MOP\$8,000.00)的損獻。
2. 根據《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》第 10 條第 1 款 d)項及第 2 條、第 14 條第 1 款 a) 項及第 2 款規定，判處第二嫌犯暫時禁止從事輕型出租汽車（的士）駕駛員之職業，為期六個月。

兩名嫌犯對判決不服，分別提起了上訴，並提出了以下的上訴理由：

第一嫌犯 A 的上訴理由

1. 上訴人在原審法院之審判聽證中，對於控訴書中之控訴事實已作出毫無保留自認，因此在本上訴中，上訴人並不會就有關已列為已證之事實提出質疑。
2. 上訴人對於原審法院在被上訴裁決中之法律理解及適用方

面，在保持絕對尊重之前提下有著不同見解。

3. 事實上，對於有關法律制度和罪狀規定能否適用到的士濫收車資的情況，在本澳司法界上亦存有爭論。
4. 在法律適用之層面上，作為經濟刑事特別法之第 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》，在定立之初其主要立法目的是打擊購物消費的黑店情況，簡言之，其欲維護的是確保消費者免受黑店欺詐行為所損害之權益。
5. 對於的士濫收車資的行為方面，我們可以從於 2019 年 2 月 19 日通知且於公布 90 日後即將生效的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》，其當日明確廢止第 366/99/M 號訓令，並在有關法律序言部份明言，有關法律制度為規定從事輕型出租汽車客運業務的進入、管理、監察及處罰制度，當中明確其欲保護之利益應為確保的士服務質素，維護乘客及從業人員的合法權益。
6. 在立法層面上，立法者對於消費者和乘客的權益是作為不同的考量去對待。
7. 作為本澳公共運輸系統主要部份之的士服務，其本質上與單純銷售活動有著根本性的分別，故此不論立法及司法需要考量的地方亦不盡相同，兩者之關係並非我們熟知單純的一般法與特別法之關係，而是兩者均基於社會現實的特殊性，分別以不同的特別法律制度去規管有關情況。
8. 如單純按照有關罪狀法律條文之文義解釋，似乎令人毫不懷疑相關法律條文之可適用性，然而，法律之解釋及適用須同時顧及其立法解釋及體系解釋，故並不能一概而論。
9. 在另有特別法律制度規管相關專門情況前提下，上訴人認為對於的士濫收車資之情況適用第 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 條之不法價格罪持否定

意見。

10. 的士亂象、濫收車資等的情況在澳門並不是一朝一夕之事，但事實上對待有關違法行為之處理方法仍未達到共識。
11. 按照有關當局公佈之資料顯示，對於有關的士濫收車資之情況，雖然一直存在已久，但都一直沒有以刑事犯罪方式對有關違法者作出控訴。
12. 現時根據仍然生效第 366/99/M 號訓令《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 2 款之規定，一直都是對違法者科處澳門幣三百元的罰款。
13. 我們更加可以留意到一點，在本澳法律制度上的先後生效次序而言，第 6/96/M 號法律是 1996 年通過並生效，而其後第 366/99/M 號訓令則於 1999 年通過並生效，就此問題上可以看出，後者對於的士規管的處罰方式是相對更新的，明顯地不作刑事犯罪處理。
14. 須注意的是，在本案進行期間通過及公佈之第 3/2019 號法律即將生效，新法亦沒有如同本案控罪般把濫收車資作刑事化處理，可見對於有關情況本澳的法律處理方式仍然是相對統一。
15. 在面對廣泛討論的士濫收車資是否需要刑事化後，立法者依然選取了一個較為溫和之做法，這樣一來，在面對如本案之情況，同時根據刑法在時間上適用較有利嫌犯之原則，特別考慮到葡萄牙司法判例亦一直有觀點認為新法除罪化（descriminalização）之說，因此，對於上訴人而言於本案之間上適用亦是值得注意的。
16. 基於上述原因，考慮到相關法律之具體狀況，應予開釋上訴人於本案之控罪。
17. 在過去一段很長時間，司法當局亦一直未有針對濫收車資之行為以刑事犯罪手段處罰有關違法人士。

18. 本案卻以刑事為定罪，明顯地這是令人難以適從和信服。
19. 政府在處理相關事宜時一直強調及宣傳其定性只是行政罰款，這無疑會令其他的士司機認為自己的行為一直只是會受到行政罰款。
20. 有關政府代表在新立法諮詢和討論的期間也不至一次表達過相關立場。而政府及社會一直認為要嚴懲相關行為，但沒有任何一個人主張需要將相關行為定性為刑事。
21. 讓上訴人亦舉出一個例子：例如在有關違例泊車的違法行為，這也是十分常見的行政違法行為，有很多市民在迫於社會現實環境下亦會觸犯相關法律，但一般市民都會認為有關行為最多只是面對一定金額的行政罰款，而非面對一個更加嚴厲的法律後果。
22. 如果違例泊車的行為是須以刑事方式處罰，有很大部份市民都會懼於刑法的威嚇力而不作出相關違例泊車的行為。
23. 問題是，如果一直處以行政罰款的違法行為，突然原來有相關刑事制裁，那麼，對於一般市民來說，這絕對是難以預料的。
24. 我們應期待每一位市民都知法及守法，但卻不能期待每一個市民都是法律專家。
25. 這樣，對於上訴人而言，上訴人並不清楚知悉自己之行為是構成犯罪是可以理解的，皆因在這樣一段長時間，當局一直只以行政方面處罰，上訴人面對突如其來之刑事控訴是事前完全沒有預料到，上訴人亦不可能如法律專家般清楚有關行為是否會構成犯罪，其只能透過經驗去判斷有關事實之法律後果，而其客觀經驗就是有關行為是受到行政罰款處罰。
26. 根據澳門刑法典第 16 條之規定，行為人在行為時並未意識到行為之不法性，而該錯誤是不可遣責行為人者，其行為無罪過，在刑事層面上，上訴人確實並不具備刑事犯罪之主觀罪過。

27. 綜上所述，請求尊敬的上級法院法官 閣下裁定上訴人提出之上訴理由成立，並裁定上訴人被指控之一項七月十五日第 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，結合九月二十八日第 214/98/M 號訓令第 1 條規定及處罰之不法價格罪罪名不成立，依法對上訴人作出開釋之決定。

第二嫌犯 B 的上訴理由

一、上訴標的及範圍

1. 本上訴針對尊敬的初級法院第五刑事法庭於 2019 年 3 月 22 日就卷宗編號 CR5-19-0016-PCS 案件作出的有罪判決之裁定。

二、上訴的理由及依據

1. 被上訴判決違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 C)項規定而沾有審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵
2. 上訴人被控七月十五日第 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「不法價格罪」。
3. 在證據審查方面，原審法庭考慮第一證人的證言以及其所認為之按一般人反應的推斷而認定第一證人所述之事實版本較上訴人所述之版本可信。
4. 事實上，根據第一證人的供未來備忘用聲明筆錄，其表示具有在澳門乘搭的士經驗，且知悉該車程如按錶收費車資應大約為 80 元，於案發當日證人不但沒有直接登車進行按錶收費，反而主動向上訴人詢問車資。(請參閱卷宗第 92 頁及背頁，在此視為完全轉錄)
5. 按一般人的做法及反應，應直接上車進行按錶收費，可見第一證人所述之事實經過是有違一般人的做法及反應，因此其證言

的可信程度是存有疑問的。

6. 此外，第二證人 C 於庭審中稱於案發時並沒有聽到第一證人與上訴人之交談內容，亦忘記當時其與上訴人的交談內容，但記得當時向上訴人提及涉及濫收車資時，上訴人沒有特別反應。
7. 上訴人必須指出此僅為證人的主觀結論而不能作為實質證據，但原審法庭卻以此為據認定第一證人所描述之經過較為可信；且每個人對事情的反應也不同，原審法庭不應單純以其認為之一般人反應，便採納第二證人的主觀結論，更以此斷言上訴人符合其作出濫收車資的行為。
8. 更重要的是，上訴人被警員上前詢問時，從來沒有承認其作出濫收車資的行為。
9. 因此，在考慮第二證人為本案所作之證言，原審法庭不應單純參考其認為一般人會有之反應，而忽略事實上第二證人根本沒有聽到上訴人與第一證人的交談內容之情節，便認定上訴人作出濫收車資的違法行為。
10. 再者，根據卷宗播放被扣押光碟，播於鏡頭(263)T1032 所顯示的錄像，從鏡頭顯示之約 00 時 08 分 32 秒，可見第一證人頭向上訴人之的士方向走過約數秒時間，但錄像並未拍攝到第一證人曾與上訴人交談，且短短數秒時間亦不足夠讓上訴人與第一證人進行車資價格的討論或進行濫收車資的違法行為。(請見卷宗被扣押光碟，播於鏡頭(263)T1032 的錄像)
11. 原審法庭於事實認定方面並沒有充分考慮此一對本案尤為重要的事實。
12. 原審法庭於事實判斷部分提出上訴人的解釋不合理亦不可信，理由為原審法庭推斷倘若上訴人當時沒有主動提出 150 元車資而是打算按錶收費，其應當立即告知客人車資是按錶收費再讓客人上車。

13. 結合卷宗資料，未能證實第一證人是否曾與上訴人交談，而且是否打開車門上車是第一證人的意願，而非上訴人可控制的事情，因此第一證人沒有上車亦不能證明上訴人作出違法行為。
14. 上訴人認為原審法庭在審理本案事實時明顯錯誤地忽略審案中重要的證據，且亦沒有充分考慮一切對上訴人有利的情節；原審法庭單憑按照一般情況的推斷及第一證人的證言，便認定上訴人所述之事實版本不可信且認定上訴人作出濫收車資的行為。
15. 可見被上訴判決沾有了《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項所規定 - 審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵。

II. 被上訴判決違反了“疑罪從無”原則

16. “疑罪從無”原則是在刑事訴訟程序中有關證據方面的原則，指法院在認定事實的審理證據過程中，對所審理的證據所需要證明的事實的真偽存有合理的懷疑時，應該以對嫌犯最有利的為依歸，作出有利於嫌犯的事實的決定。
17. 卷宗資料並未能證實上訴人向第一證人提及任何法定收費標準以外的價格或作出了濫收車資的行為。
18. 原審法庭單純以第一證人的證言及認為一般情況下常人反應之推斷而認定上訴人作出違法行為，可見原審法庭並沒有充分考慮所有證據對上訴人是否作出違法行為所帶來的疑問及懷疑，因此違反了“疑罪從無”原則而沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之瑕疵。

III. 錯誤適用七月十五日第 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》

19. 本案所發生的情況為於 1999 年 10 月 12 日公佈並自公佈日後 30 日開始生效之十月十八日第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》第 12 條第 3 款 a) 項及第 14 條第 1

款 g)項所規定的情況。

20. 原審法庭則於本案適用了於 1996 年 7 月 5 日頒佈並自 1997 年 1 月 1 日生效的七月十五日第 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 條所規定之「不法價格罪」。
21. 《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》為一抽象性及一般性的立法技術，當中並沒有具體指出所適用的對象為的士駕駛員；而《輕型出租汽車(的士)客運規章》為一後於第 6/96/M 號法律公佈及生效的專門性立法技術，是特別為的士客運業務而訂定的規章。
22. 在《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》本身已存在的情況下，立法者於專門性規章中並沒有就的士違規，包括濫收車資的情況，規範任何刑事處罰或援引《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》的任一規定。
23. 而且，的士行業的立法始於 1974 年透過第 6/74 號立法性法規所核准的《的士載客運輸章程》，其後於 1999 年公佈的第 366/99/M 號法令核准《輕型出租汽車(的士)客運規章》(即本案發生時正生效的規章)，直至於 2019 年公佈的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》。
24. 雖然第 3/2019 號法律於本案發生時仍未正式生效及執行，但有關法律對本案的參考價值尤為重要。
25. 從上述有關的士行業的立法程中，立法者從沒有為的士駕駛員的違法行為規範任何刑事化處罰的內容，即使最新的第 3/2019 號法律作出更嚴厲的處罰方法，內容為的士駕駛員於 5 年內違反義務達 4 次則可被註銷其的士駕駛員證；但有關的士駕駛員濫收車資仍為一行政違法行為，而非刑事違法行為。
26. 且於第 3/2019 法律生效後，顯然而見有關的士駕駛員濫收車

資的處罰最嚴重的後果是可被註銷有關的士駕駛員證；對比現時原審法庭的處理方法，即使尊敬的法官閣下不認同上訴人於本陳述中事實方面的理解而認為上訴人作出濫收車資的行為，對上訴人科處刑事處罰亦明顯對其造成嚴重的不公平對待。

27. 至於就的士違規行為是否予以刑事化，現時社會仍在討論就刑事化是否進行立法的問題，而現時並未有相關的法律規定對此作出規範。
28. 此外，對的士司機違規行為科處刑事化的處罰方法應有最嚴重的最後手段，社會各界對此亦指出有需要思考、應認真探究和斟酌是否進行刑事化處罰的立法。
29. 由此可見，從 1974 年的《的士載客運輸章程》、1999 年的《輕型出租汽車(的士)客運規章》至 2019 年的《輕型出租汽車客運法律制度》的法律規範發展過程，立法者從沒有打算將刑事化處罰引入相關法律規定中。
30. 因此，結合《民法典》第 8 條規定，可得出從《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》的整體性、制定該法律制度時的情況以及現時本案的情況分析，可見第 6/96/M 號法律的規範對象並非的士駕駛員，而將該法律第 23 條「不法價格罪」適用到本案情況更非立法者所希望達到之目的。
31. 基於此，上訴人認為原審法庭錯誤適用七月十五日第 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 條規定於本案情況，而沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款之瑕疵。
32. 倘若尊敬的法官 閣下不認同以上見解而認為上訴人作出有關違法行為以及第 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 條規定適用於本案情況，上訴人認為被上訴判決。

IV. 量刑過重

33. 原審法庭判處上訴人 9 個月徒刑，暫緩執行為期 2 年；及根據《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》第 10 條第 1 款 d)項及第 2 款、第 14 條第 1 款 a)項及第 2 款規定，判處附加刑 - 暫時禁止從事輕型出租汽車(的士)駕駛員之職業，為期 6 個月。
34. 就附加刑方面，懇請法官 閣下考慮上訴人為一單親父親，需獨自供養現時為 3 歲的未成年兒子。
35. 上訴人僅以其作為的士駕駛員之收入供養未成年兒子，如其被科處禁止從事的士駕駛員職業將對父子二人的生活狀況造成重大困難。
36. 根據《刑法典》第 48 條第 1 款規定：“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，法院得將科處不超過三年之徒刑暫緩執行。”
37. 倘若尊敬的法官 閣下認為上訴人罪名成立，亦懇請尊敬的法官 閣下考慮其人格、生活狀況等因素，暫緩執行原對上訴人科處之附加刑。

請求：綜上所述，以及有賴尊敬的中級法院合議庭法官 閣下對法律理解的高見，懇請裁定本上訴得值及作出如下裁決：

- 1) 基於被上訴判決沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款及第 2 款 c)項之規定而沾有法律適用錯誤及審查證據方面明顯有錯誤之瑕疵，而裁定本上訴理由成立。
- 2) 宣告撤銷/廢止被上訴判決；及認定上訴人罪名不成立；及
- 3) 倘若尊敬的法官 閣下不認同本陳述所指的所有瑕疵而認為上訴人罪名成立，則補充請求根據《刑法典》第 48 條規定暫緩執行對上訴人所科處之附加刑。

檢察院對兩名上訴人的上訴作出了答覆：

1. 上訴人認為，原審法院在審查證據方面明顯有錯誤、以及違反疑罪從無原則。對此，本檢察院不予認同。
2. 原審法院已詳細和清楚地說明如何結合上訴人的聲明、證人證言、錄像及其他證據，從而認定已證事實，過程中，看不到有違反一般經驗法則之處。
3. 上訴人只是試圖通過提出上述瑕疵，質疑原審法院的心證，但刑事訴訟程序奉行證據自由評價原則，我們不能妨礙原審法院在綜合和分析後，按照經驗法則，得出其所認定的事實版本。
4. 基於此，本檢察院認為，這方面的上訴理據不足，應予駁回。
5. 上訴人認為，《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》並不適用於的士司機濫收車資的情況，原審法院錯誤地以該法律所規定及處罰的「不法價格罪」定罪。對此，本檢察院不予認同。
6. 雖然該法律及相關立法會意見書沒有具體提及規管的對象和情況為的士司機及濫收車資，但必須強調的是，該法律是以抽象及一般的立法技術，來打擊以高於法定價格提供服務之行為。
7. 本案中，根據已證事實，上訴人故意向乘客要求高於法定的車資，這正正是該法欲打擊的對象和情況，而且符合「不法價格罪」的主客觀構成要件，原審法院以該罪論處，並無不妥。
8. 基於此，本檢察院認為，這方面的上訴理據不足，應予駁回。
9. 上訴人認為，根據較《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》後生效的第 366/99/M 號訓令核准之《輕型出租汽車(的士)客運規章》和第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》的相關規定，立法者已將的士司機濫收車資的行為非刑

事化或廢止，故不應以「不法價格罪」定罪。對此，本檢察院不予認同。

10. 即使《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》生效後，分別出現《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 2 款，以及《輕型出租汽車客運法律制度》第 23 條第 1 款第 13 項及第 3 款、第 22 條第 1 款第 15 項及第 6 款的規定，將的士司機濫收車資/議價的行為，以行政上之違法行為處罰，但這並不妨礙本案適用《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》並以「不法價格罪」定罪，理由如下：
11. 對於《輕型出租汽車(的士)客運規章》這部訓令能否將《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》的「不法價格罪」非刑事化或廢止的問題，根據該訓令的序言，是由總督行使《澳門組織章程》第 16 條第 1 款 C 項所賦予之權能來下令的，即該訓令並不涉及規範刑事犯罪事宜，因此，不可能將立法會根據《澳門組織章程》第 31 條第 1 款 C 項制定《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》中有關犯罪的規定非刑事化或廢止。
12. 那麼，面對著《輕型出租汽車客運法律制度》這部與《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》位階相同的法律生效，會否有所不同？
13. 對此，我們應從《輕型出租汽車客運法律制度》的立法資料及最終文本分析。
14. 首先，結合《輕型出租汽車客運法律制度》及相關的立法會意見書，該法律修訂濫收車資處罰制度的主要原因，是現時的行政處罰過輕，阻嚇力不足，但立法者從未提及將濫收車資非刑事化的意圖。
15. 其次，回看《輕型出租汽車客運法律制度》的整個立法過程，並分析其過渡及最後規定後可知，就可能出現該法規定及處罰

的行政上之違法行為同時構成犯罪或輕微違反的情況，立法者從沒有表示排除第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條的適用，也沒有針對這問題作出特別規範，僅透過《輕型出租汽車客運法律制度》第 38 條對《行政上之違法行為之一般制度及程序》作概括性補充準用，可見，並不存在對《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》中「不法價格罪」非刑事化或廢止。

16. 換言之，即使《輕型出租汽車客運法律制度》生效後，本案的情況仍應按照《輕型出租汽車客運法律制度》第 38 條準用的《行政上之違行為之一般制度及程序》第 8 條的規定，以犯罪論處。
17. 基於此，本檢察院認為，原審法院以《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》規定的「不法價格罪」處罰，並無不妥；這方面的上訴理據不足，應予駁回。
18. 上訴人認為，其作案時只知悉行為構成行政上之違法行為，不知悉構成犯罪，《刑法典》第 16 條對不法性之錯誤。對此，本檢察院不予認同。
19. 按常理，的士司機理應知道，不按計程錶收費，是不正確的；更何況，的士司機必須經過考核，方可取得專業工作證，而作為具專業工作證的上訴人，理應清楚知道不按計程錶收費，是不正確的。
20. 上訴人只須認識到該行為受廣義法律(包括道德及社會價值)譴責和處罰便足以，並不要求其對濫收車資的法律定性及制裁有絕對的掌握，否則，豈不只有熟讀法律的人在駕駛的士時濫收車資才構成犯罪？
21. 基於此，本檢察院認為，這方面上訴理據不足，應予駁回。
22. 最後，上訴人認為，應考慮其個人及經濟狀況，依靠駕駛的士

維持生計，暫緩執行附加刑。對此，在充分尊重的前提下，本檢察院不予認同。

23. 必須強調的是，原審法院是根據《妨害公共衛生及經濟之違法行為之法律制度》第 10 條第 1 款 d)項及第 2 款、第 14 款第 1 款 a 項及第 2 項規定，判處上訴人暫時禁止從事輕型出租汽車（的士）駕駛員之職業。
24. 實際上，並沒有任何法律條文規定上述附加刑可以暫緩執行。
25. 基於此，本檢察院認為，這方面上訴理據不足，應予駁回。
26. 綜上所述，本檢察院認為，上訴理據不足，應予全部駁回。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，對於上訴人 B 及 A 提出的關於錯誤套用法律的上訴理由，我們認為應予以成立，不應對上訴人的行為以刑事犯罪作出追究，開釋上訴人被控告的罪名。

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：

- 2018 年 8 月 6 日凌晨約零時 8 分，中國內地居民 D（被害人）與三名朋友 E、F 及 G 經路氹城蓮花口岸進入澳門，並到蓮花路（口岸出入口附近）準備截乘的士。
- 被害人目睹由 A（第一嫌犯）駕駛的 MU-93-XX 的士停泊於該處路旁，車上的錶旗豎立亮起，且沒有掛上暫停截客牌，被害人於是上前向第一嫌犯表示欲前往英皇娛樂場，但第一嫌犯表示需收取澳門幣二百元的車資，被害人拒絕。

- 隨後，被害人目睹由 B（第二嫌犯）駕駛的另一部的士 MW-29-XX 停泊在 UM-93-XX 的士後方，車上的錶旗豎立亮起，且沒有掛上暫停載客牌，被害人於是上前向第二嫌犯表示欲前往英皇娛樂場，第二嫌犯表示需收取澳門幣一百五十元的車資，被害人拒絕。
- 當時正在蓮花路近口岸處執行反的士違規行動的治安警員目睹被害先後與兩名嫌犯交談但沒有上車，上前揭發事件。
- 經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 條列出的士的收費標準：
 - 落旗(首 1600 米)為澳門幣十九元；
 - 每跳 (落旗後，每 240 米)為澳門幣二元；
 - 等候 (應乘客要求或在行車過程中所需的停車等候時間，每分鐘)為澳門幣二元；
 - 應乘客要求運輸之置於行李箱內之每件行李為澳門幣三元。
- 事實上，蓮花口岸到英皇酒店的路程約 8.4 公里，結合第 214/98/M 號訓令第 1 條所訂定之的士收費，該路程的費用約為澳門幣 75 元。
- 兩名嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，故意不按的士計程錶收取法定車資，而是提出以高於法定制度所容許之價格向被害人提供的士載客服務。
- 兩名嫌犯只因他們意願之外的其他原因而使其目的未能達至。
- 兩名嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

在庭上還證實：

- 兩名嫌犯之上述行為屬明顯濫用其作為的士司機的職業。
- 第一嫌犯聲稱具有初中二年級教育程度，每月收入澳 門 幣

17,000 元，需供養父母、妻子及一名兒子。

- 根據刑事紀錄證明書，除本案外，第一嫌犯沒有其他犯罪紀錄。
- 第一嫌犯對被指控的事實作出毫無保留的自認。
- 第一嫌犯自 2017 年 1 月 8 日至 2018 年 6 月 25 日共有 36 宗的士違規，當中包括 28 宗濫收車資的個案。
- 第二嫌犯聲稱具有初中畢業教育程度，每月收入澳門幣 17,000 元至 18,000 元，需供養一名兒子。
- 根據刑事紀錄證明書，除本案外，第二嫌犯尚有以下刑事紀錄：
 - 嫌犯因觸犯一項「誣告罪」，曾被第 CR4-17-0374-PCS 號卷宗以《刑法典》第 329 條第 1 款規定判處六十日罰金，每日罰金為澳門幣一百元，總收為澳門幣六千元罰金，如不自願繳納或以勞動代替，可轉換為四十日徒刑。此案判決已於 2018 年 5 月 14 日轉為確定。有關罰金已被繳納。
- 第二嫌犯自 2016 年 8 月 10 日至 2018 年 6 月 27 日共有 95 宗的士違規，當中包括 66 宗濫收車資的個案。

經庭審未查明的事實：

- 沒有。

三、法律部份

在彼等的上訴理由陳述中，上訴人 B 及 A 均認為：

- 被上訴的合議庭裁判錯誤將本案事實套用第 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 (結合第 214/98/M 號訓令第 1 款) 所規定及處罰之犯罪。

- 被上訴的合議庭違反疑罪從無原則及在審查證據方面的明顯錯誤，沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款及第 2 款 c 項所規定的瑕疵。

- 而作為補充性上訴理由，應給予附加刑緩刑，否則違反《刑法典》第 48 條第 1 款之規定。

從上訴人的上訴理由來說，雖然提出了事實的瑕疵的問題，但是，依據其所提出的第一個上訴理由的法律問題——上訴人的行為是否構成《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(結合第 214/98/M 號訓令第 1 款)所規定及處罰的罪名——，如果理由成立，就可以直接開釋其被控告的罪名，並無需對其他問題的審理。因為這是一個前提問題，即使提出事實的瑕疵的這個本來應該首先予以審理的問題亦然。

我們看看。

早於 1974 年，澳門就已經以獨立專門的法律規範來對的士載客運輸進行規管，即第 6/74/號立法性規(《核准的士載客運輸章程》)，後經 6 月 19 日公佈之第 30/78/M 號法令¹進行修訂。

1993 年 4 月 28 日公佈之第 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例管制。

...”

因此，當第 366/99/M 號訓令核准《輕型出租汽車(的士)客運規章》

¹ 雖然第 30/78/M 號法令是直至 2017 年 8 月 2 日才被第 11/2017 號法律(確定一九七六年至一九八七年公佈的若干法律及法令不生效)正式廢止，並不影響本澳對的士此一公共交通運輸工具的規管，一直都是以專門的法律規範作出的。

於 10 月 18 日公佈時，開宗明義就在序言中載明：

“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²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。”

可見，在 1974 年康乃馨革命之後葡萄牙宣布放棄所有海外殖民地，並撤銷在澳門的司令部和遺散駐澳葡軍，同時宣認澳門是葡萄牙管治下的中國領土（儘管於 1987 年 3 月 26 日才在《中葡聯合聲明》以書面落實）以來，澳門就以專門的法律規範（即第 6/74 號立法性法規（《核准的士載客運輸章程》）來對的士進行規管；而在 1999 年澳門回歸之前，亦以根據《澳門基本法》而頒佈的第 366/99/M 號訓令，繼續對的士進行專門化的管治。

而眾所週知，早前於 3 月 4 日公佈（滿 90 日生效）之第 3/2019 號法律（《輕型出租汽車客運法律制度》），當中第 40 條明文廢止的是：

“第四十條 廢止

廢止：

(一)九月二十一日第 62/87/M 號法令；

(二)九月二十八日第 214/98/M 號訓令；

(三)十月十八日第 366/99/M 號訓令及其核准的《輕型出租汽車(的士)客運規章》。”

² 第 62/87/M 號法令是核准批給載客租賃輕型汽車業經營特別准照，無需公開競投。

從第 6/74 號立法性法規 (《核准的士載客運輸章程》), 到第 366/99/M 號訓令 (《輕型出租汽車(的士)客運規章》), 到第 3/2019 號法律 (《輕型出租汽車客運法律制度》), 我們看見這幾個專門監管的士這一種公共客運的交通工具的法律規範, 是後者廢止前者的關係, 可見, 澳門立法者要以專門的法律法規——特別法, 對的士進行立法監管的態度是從未間斷的。

從法律所規範的事宜的內容來看, 我們完全找不到被適用於本案所針對之行為的第 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》) 可以適用於的士監管事宜的空間。

首先, 根據上述提到的第 366/99/M 號訓令的序言中的明文所載, 如果上述 3 個連貫的的士規章係是特別法, 那麼, 倘出現漏洞之時, 補充適用的一般法亦應該是相應時期的《道路交通法》, 而不是其他屬於經濟範圍的法律規範。

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。”

第 7/2003 號法律是《對外貿易法》。

可見, 在實質而言, 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》)是相對於第 7/2003 號法律(《對外貿易法》)而設立及頒佈的一個“對內貿易法”，主要監管是直接影響澳門境內的公共衛生與經濟的活動，而不是間接活動，更不是無限制地把一切涉及金錢的交易活動(包括繳付車費的行為)都包攬在內。

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，並尋究了現行第 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》)不能適用於任何與的士有關活動，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

為相應的《道路交通法》以及觸犯犯罪時所適用的《刑法典》。

而就本案出租車司機的行為可能觸犯刑法罪名方面而言，首先，被上訴的合議庭裁判認定的已證事實並的出的結論顯示：“(嫌犯)故意不按的士計程錶收取法定車資，而是提出以高於法定制度所容許之價格向被害人提供的士載客服務”，這是一個結論性事實。其次，即使有具體的事實得出這個結論，顯然其行為也僅僅是涉及不按計程錶(按補充法規)所定的收費，來向乘客收取一次性的車資，彼等的行為明顯屬於從事輕型出租汽車(即“的士”)客運業務的服務素質，以及侵害了乘客的合法權益的範疇，其所應該接受的規範不是第 6/96/M 號法律，否則就可能造成擴大了有關第 6/96/M 號法律所規範的經濟活動的範圍，有違合法性原則。

當然，這中理解並不妨礙基於證實行為人其他的情節而構成其他犯罪行為，如我們今天同時審理的其他上訴案，出租車司機因用詭計而收取額外的不法利益而構成詐騙罪等的情況。

在充分尊重的前提下，被上訴的裁判確實錯誤套用了刑事性質的法律，違反了第 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(結合第 214/98/M 號訓令第 1 款)，以及已被廢止但對上訴人 B 及 A 較有利之第 366/99/M 號訓令(《輕型出租汽車(的士)客運規章》)第 12 條第 3 款 a 項及第 14 條第 1 款 g 項，或現正生效的第 3/2019 號法律(《輕型出租汽車客運法律制度》)第 22 條第 1 款(十五)項及第 23 條第 1 款(十三)項、第 3 款的規定。

至於上訴人 B 提出的其他上訴理由是建基於犯罪成立作前提的，我們既然認為不應以刑事犯罪作出追究，故無對此作出審理的必要。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定兩名上訴人的上訴理由成立，開釋

被判處的第 6/96/M 號法律第 23 條所規定和處罰的「不法價格罪」的罪名。

上訴人無需繳付兩審程序的訴訟費用。

確定其委任辯護人的報酬為 3000 澳門元，由終審法院院長辦公室支付。

澳門特別行政區，2021 年 5 月 27 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

譚曉華 (第二助審法官)

陳廣勝 (第一助審法官)
(附投票聲明)

就澳門中級法院第 557/2019 號上訴案
2021 年 5 月 27 日合議庭裁判書的
投票聲明

本人作為案件的第一助審法官，對今天的上訴判決不表贊同，理由如下：

本人認為，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兩名嫌犯各自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，上訴庭不應改判兩名嫌犯無罪。

第一助審法官

陳廣勝