

上訴案第 920/2019 號

上訴人：A (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嫌犯 A 為直接正犯，其既遂行為觸犯了澳門《刑法典》第 152 條第 1 款所規定及處罰的五項「剝奪他人行動自由罪」；

另外，嫌犯以未遂行為觸犯了：

- 澳門《刑法典》第 149 條第 1 款所規定及處罰的一項「嚴重脅迫罪」；
- 第 6/96/M 號法律核准的《妨害公共衛生及經濟違法制度》第 23 條第 1 款 a 項(結合同一法律第 4 條、以及經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 款)所規定及處罰的一項「不法價格罪」；。
- 上述犯罪應依第 3/2007 號法律第 94 條(1)項之規定，科處嫌犯禁止駕駛之附加刑¹；以及按照嫌犯所作的事實及人格，恐其將作出其他同類事實，為此建議依澳門《刑法典》第 92 條第 1 款之規定科處嫌犯禁止從事的士駕駛員的業務之附加刑。

並請求初級法院以合議庭普通訴訟程序對其進行審理。

¹ 庭審期間已通知控辯雙方有可能適用第 6/96/M 號法律第 14 條所規定的附加刑。

初級法院刑事法庭的合議庭在第 CR2-19-0076-PCC 號案件中，經過庭審，最後判決：

1. 嫌犯 A 為直接正犯，其故意及既遂的行為，已觸犯了：
《澳門刑法典》第 152 條第 1 款所規定及處罰的五項「剝奪他人行動自由罪」，每項判處 1 年 9 個月的徒刑。
2. 嫌犯 A 為直接正犯，其故意及未遂的行為，已觸犯了：
 - 《澳門刑法典》第 149 條第 1 款 (a 項) 所規定及處罰的一項「嚴重脅迫罪」(未遂)，判處 1 年 6 個月的徒刑；
 - 第 6/96/M 號法律核准的《妨害公共衛生及經濟違法制度》第 23 條第 1 款 a 項(結合同一法律第 4 條、以及經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 款)所規定及處罰的一項「不法價格罪」(未遂)，判處 6 個月的徒刑；
 - 作為附加刑，禁止嫌犯從事的士司機業務為期 6 個月 (實際執行徒刑的期間不計算在內)。
3. 數罪並罰，合共判處嫌犯 3 年 3 個月實際徒刑的單一刑罰；維持禁止嫌犯從事的士司機業務為期 6 個月附加刑 (實際執行徒刑的期間不計算在內)(為此，根據第 6/96/M 號法律第 10 條第 3 款的規定作出告誡。

嫌犯 A 不服判決，向本院提起了上訴：

關於在審查證據方面有明顯錯誤

1. 在保持充分尊重的前提下，上訴人認為，原審法院認定上訴人作出高利貸犯罪行為的獲證事實，尤其是獲證事實第 9、10 及 11 點事實中關於上訴人作出犯罪行為的部份，沾有上述審查證據方面明顯存有錯誤的瑕疵，以及法律適用錯誤之瑕疵。
2. 根據原審法院的理由陳述，其主要採信眾被害人的聲明，並認為根據卷宗第 125 頁至第 132 頁及第 137 頁載有對嫌犯所駕駛的的士所進行的檢驗結果，從報告的結果所見，一般的乘客

應難以懂得開啟車門的按鈕以打開車門(被上訴判決第 12 頁)，繼而裁定嫌犯觸犯五項「剝奪他人行動自由罪」。

3. 在保持充分尊敬的前提下，上訴人不能認同原審法院的上述認定。
4. 「剝奪他人行動自由罪」的罪狀所規定的行為是剝奪他人的行動自由，轉換地方的自由。
5. 在客觀方面，根據獲證事實第 4 點及第 6 點，配合被害人 B 的供未來備忘用聲明內容 (第 85 頁背頁第 6 段)，被害人曾有機會下車。
6. 根據交通事務局對涉案車輛作出的檢驗報告(卷宗第 132 頁及第 135 頁)顯示，即使涉案車輛的車門被鎖，後座乘客在車內撥開後座車門鎖掣便能開啟車門 (卷宗第 135 頁檢驗報告第 2 段)。
7. 同理，前座乘客位亦設有上述車門鎖掣可供撥開。
8. 換言之，在客觀手段上，即使上訴人不作任何動作，前座或後座之各被害人均可憑自己撥開門鎖並打開車門離開。
9. 故此，在獲證事實第 4 點及第 6 點的時間點內，各被害人均可自行下車，但各被害人下不了車的原因並非上訴人強制不讓各被害人下車，而是各被害人不懂車門操作，但僅因各被害人沒有再嘗試，繼而自我認定被鎖在車中，
10. 這樣，客觀上，各被害人當時的狀態便不是被拘禁或拘留的狀態，各被害人手中已有開啟車門的可能性，從而顯示各被害人的自由沒有被上訴人剝奪。
11. 在主觀方面，根據獲證事實第 4 點至第 7 點事實顯示，上訴人從沒有主動表示要將各被害人困在車廂內。
12. 綜合上訴人、各被害人的聲明顯示，當時被害人 B 拒絕支付 MOP\$400.00 車資後，上訴人曾給出兩個選項予被害人：要不支付 MOP400.00 車資，要不將各被害人送回關閘。

13. 在道德上，上訴人的做法不能令人苟同，但上述可顯示上訴人主觀意志上述非要剝奪各被害人的行動自由，因為倘若被害人仍然拒絕支付 MOP\$400.00 車資時，上訴人將花一些時間(可能是半個小時) 將各被害人送回關閘。
14. 上訴人長時間駕駛的士，知道自己的車輛的後座門有按鈕解車門鎖，因此倘若上訴人意圖以行駛車輛為手段剝奪各被害人的行動自由，上訴人不會如獲證事實第 4 點及第 6 點般停下車輛，否則各被害人有可能自行打開車門離去，顯示上訴人主觀意志從沒想過去作出剝奪自由的行為，而僅僅意圖以一些愚蠢的「手段」去「教訓」各被害人。
15. 因此，控訴書第 9、10 及 11 點事實應認定為未證事實。
16. 綜上，不論在主觀或客觀方面，上訴人的行為不應符合被判處的五項「剝奪他人行動自由罪」。

關於「不法價格罪」

17. 對於濫收車資行為是否符合「不法價格罪」的罪狀，社會上有著不同理解。
18. 其中，保安司司長曾表示：其認為的士違規屬於行政違法，不屬刑事犯罪。而“不法價格罪”主要是針對經濟活動當中的“黑店”，屬於不同的範疇(附件一，相關內容在此視為完全轉錄)。
19. 根據 3/2019 號第二十二條第一款第十五項、同條第六款、同一法律第二十三條第一款第十三項及第三款規定，上訴人濫收車資以及與被害人議價的行為已由特別法律規定，並有相應罰則。
20. 根據第 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》第一條第一款規定：“一、妨害公共衛生及經濟之違法行為由本法律之規定規範。”
21. 結合上述第 6/96/M 號法律第 2 條、第 3 條、第 5 條、第 12 條及第 13 條規定可以顯示，此法律所針對的是較宏觀、涉及

公共性質的行為。

22. 而上訴人於本案的行為，雖然影響了法律規定的收費表，但屬單一、狹義上的行為，對於公共經濟尤其整體的士業的運作沒有構成影響，不符合上述第 6/96/M 號法律第一條規定的範圍內。

23. 故此，針對上訴人的行為，不應以第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項作出判處。

關於「脅迫罪」

24. 根據澳門刑法典第 148 條第一款規定，脅迫罪的手段為以暴力、或以重大惡害相威脅。

25. 上訴人的目的為要求第一被害人支付濫收的車資，根據獲證事實第 5 點顯示，上訴人的手段為“將五名被害人載回關閘廣場”，除此之外，沒有更多的威脅手段。

26. 上訴人駕駛車輛期間，沒有對五名被害人行使暴力。

27. 事實上，將五名被害人載回關閘，可能會浪費了五名被害人的一些時間，但不會對五名被害人生理或心理上造成任何實質損害，故上訴人的手段不屬上述脅迫罪的罪狀，尤其以暴力、或以重大惡害相威脅。

28. 因此，上訴人的行為不應以澳門刑法典第 148 條及第 149 條第 1 款 a 項規定之嚴重脅迫罪判處。

關於吸收

29. 倘若尊敬的法官 閣下不認同上述陳述，為著辯護之利益，上訴人繼續提出以下陳述。

30. 根據獲證事實第 10 點所述：嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，以不讓五名被害人離開的士車廂，禁止被害人等人下車的手段作威脅，迫使第一被害人支付超額逾倍的车資，但最終基於嫌犯意願以外的其他原因而未能得逞。

31. 根據以上認定，上訴人對第一被害人脅迫的手段便是剝奪五名被害人的行動自由。
32. 這樣，便出現了犯罪競合的情況，基於剝奪五名被害人的行動自由屬嚴重脅迫罪的手段，嚴重脅迫罪應吸收剝奪行動自由罪。
33. 繼而在法律適用上應開釋上訴人被判處的五項剝奪行動自由罪。

量刑

34. 倘若尊敬的法官 閣下不認同上述陳述，為著辯護之利益，上訴人繼續提出以下陳述。
35. 就原審法院在確定刑罰的份量方面，除給予應有之尊重外，上訴人認為被判處三年三個月實際徒刑，在確定刑罰份量方面是偏高（重）的。
36. 在本案中，上訴人所索取的不法利益不高(MOP\$400.00)，且整個過程沒有對各被害人造成客觀性的人身傷害。
37. 各被害人被剝奪自由的時間相對不長；各被害人在車廂內所受苦困相對輕微。
38. 兩名被害人 C 及 D 均表示不追究上訴人的刑事及民事責任(卷宗第 87 頁至第 90 頁)，顯示兩名被害人所受傷害相對較輕，且上訴人的行為對於她們來說是可以原諒的。
39. 上訴人過往有一次犯罪紀錄（逃避責任罪），與本案均基於交通駕駛而發生。
40. 在此，我們認為可給予上訴人一次機會，給予其長時間的緩刑期，以觀察上訴人的行為有否改正，以及讓上訴人證明改善自我的決心；並且禁止上訴人駕駛，可杜絕上訴人因駕駛而犯罪的危險性，可使人相信上訴人不再犯罪。
41. 正如中級法院 788/2010 號裁判第 6 頁寫道：“我們不是生活在真空下，法律本身也容許對一些較輕情節的行為作出比較寬

容的處罰，正如我們的刑罰的目的——一樣，徒刑只有在最後的情況下在予以運用。”

42. 法院在確定刑罰之份量時，須考慮所有對行為人有利或不利而不屬罪狀之情節，對上訴人作出特別減輕情節及輕判的處罰。故應對上訴人重新量刑，應對其被判處之刑罰給予長時間緩刑，更為合適。

綜上所述，請求尊敬的中級法院法官 閣下裁定本上訴理由成立，繼而：

- 開釋上訴人被指控的一項五項剝奪行動自由罪；
- 開釋上訴人被指控的一項不法價格罪；
- 開釋上訴人被指控的一項嚴重脅迫罪；或
- 重新量刑，給予上訴人緩刑。

檢察院就上訴人所提出的上訴作出答覆：

1. 關於在審查證據方面有明顯錯誤——剝奪他人行動自由罪：在本案，根據案卷所載有關報告，一段乘客難以懂得開啟車門的按鈕以打開車門。同時，即使前座，後座的乘客在車內祇要撥開後座車門鎖掣，便能開啟車門，那為何上訴人不等待被害人自行開啟車門及下車後才開走車輛？而是在不等待情況之下，便將車輛駛離？
2. 在庭審中，一位警員證人說，看到一輛上訴人駕駛的的士快速地駛過，並目睹車內乘客在奮力拍打窗口似在求救，那麼，快速行駛中的車輛，如何讓車內乘客下車？即使仍開門跳下車，在快速情況下，結果結何？乘客人身安全能得到保障嗎？
3. 因此，在本案，乘客的行動自由仍受到限制、束縛、及剝奪。亦因此，毫無疑問，我們可足以認定上訴人觸犯了 5 項剝奪他人行動自由罪，被上訴判決沒有沾有審查證據有錯誤的瑕疵。

4. 關於不法價格罪：澳門《刑法典》第 2 條關於澳門刑法在時間上之適用，採用的學說如葡萄牙刑法一樣，都是“從舊兼從輕說”。
5. 據澳門《刑法典》第 2 條第 2 款，如按事實當時所生效的法律，該事實為可處罰者，而新法律將之自列舉的違法行為中剔除，則該事實不予處罰（即使判刑已確定，判刑的執行及其刑事效果亦須終止）。
6. 在本案，上訴人的有關濫收車資行為是發生在 2018 年 7 月 28 日中午，當時實施第 6/96/M 號法律核准的妨害公共衛生及經濟違法制度第 23 條第 1 款 a) 項（結合同一法律第 4 條、以及經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 條）所規定及處罰的不法價格罪。但後來，出現了新法律：第 3/2019 號法律，據該法律有關法律條文規定，上述濫收車資行為祇屬行政違法，不列入刑事罪名。
7. 因此，根據上述《刑法典》第 2 條第 2 款，新法沒將有關行為列為犯罪，故新法對上訴人實施的濫收車資行為就具有溯及力，我們認為，按照新法，上訴人上述行為不再構成犯罪，需開釋這部份，以遵從澳門《刑法典》第 2 條第 2 款規定的“罪與非罪的從輕原則”。
8. **關於脅迫罪及吸收問題**：首先，在本案，上訴人除剝奪被害人的行動自由外，還一直開車前往非被害人所想去的目的地，即一直不讓被害人下車，以此為手段迫使被害人支付超額逾倍的车資，我們認為，這行為符合《刑法典》第 149 條第 1 款 a 項所規定及處罰的一項嚴重脅迫罪，祇是非己意原因，不能達成目的，屬於未遂行為。
9. 此外，上訴人的行為分別構成剝奪行動自由罪及嚴重脅迫罪，且上述剝奪行動自由罪和嚴重脅迫罪的犯罪構成要件不同，兩者沒有吸收關係，否則立法者無需分別規定上述兩種罪名。
10. **關於量刑和緩刑方面**：在本案，上訴人並非初犯，以前實施有

和交通有關的逃避責任罪。同時，在本案庭審中，上訴人除祇承認濫收車資外，對其餘犯罪行為均一律不承認，毫無悔過之意。同時，上訴人所實施的有關行為，嚴重破壞澳門作為國際旅遊城市的良好形象，令世界各地旅客對澳門望之却步，而旅遊業是澳門重要經濟支柱，故也損害澳門的旅遊經濟。

11. 因此，原審法庭對上訴人所觸犯的有關罪名(除上述的濫收車資行為被新法列作非罪外)所判處的刑罰是恰當的、合理的，被上訴判決沒有違反《刑法典》第 40 條、65 條之規定，在進行量刑時，已充分考慮到上訴人有利情節，以及上訴人的過錯及預防犯罪的要求，符合罪刑相適應原則。

12. 此外，緩刑的實施並非必然，上訴人非屬初犯，其犯罪情節嚴重，沒有悔意，且近年同類型案件不斷增加，故僅對事實作譴責並以監禁作威嚇，實無法實現刑罰目的，因此，我們認為，原審法庭判處上訴人的徒刑需實際執行也是恰當的。

基於此，檢察院建議判處上訴人上訴理由部份不成立，應予駁回，並維持原審法庭的決定。

駐本院助理檢察長提出法律意見書，認為應裁定上訴人 A 的上訴理由部份成立，開釋其「不法價格(未遂)罪」，維持原判 5 項「剝奪他人行動自由罪」，並在遵行辯論原則的前提下改判 1 項「勒索罪」，然後上訴不加刑的原則下重新量刑，判處不低於 3 年 3 個月的實質徒刑。

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：

1. 由 2017 年 2 月 27 日至 2018 年 7 月 11 日，嫌犯 A 共有 14

次的士濫收車資的記錄（見卷宗第 28 頁）。

2. 2018 年 7 月 28 日中午約 12 時 30 分，第一被害人 B 聯同第二被害人 C、第三被害人 D 及兩名未成年人第四被害人 E 與第五被害人 F（兩名未成年人均為第一被害人及第二被害人的兒子）在關閘廣場的士站候車。及後，上述五名被害人登上由嫌犯所駕駛的編號 MA-XX-XX 的士，第一被害人坐在的士副駕駛席，其餘人士則坐在後排車廂位置。
3. 第一被害人告知嫌犯目的地為氹仔喜來登酒店，嫌犯隨即按下錶旗出發。不久，嫌犯向五名被害人訛稱因有活動大橋需暫時封閉，且政府需徵收相關稅項，故嫌犯要求第一被害人繳付澳門幣肆佰圓的車資，第一被害人並無答應，嫌犯則以其他話題分散第一被害人注意力。
4. 同日中午約 12 時 54 分，嫌犯駕駛上述的士到達目的地喜來登酒店大堂上落客區，當時車錶顯示為澳門幣捌拾玖圓，但嫌犯卻再次要求第一被害人支付澳門幣肆佰圓車資，第一被害人不同意及要求嫌犯按錶收費，嫌犯便將的士門窗鎖上，不讓五人下車，被害人等人曾嘗試開啟車門，但不成功。
5. 其時，第一被害人堅持要求嫌犯駛停的士讓各人在喜來登酒店下車，但嫌犯不理會及加速離開現場，更揚言將五人載回關閘廣場。
6. 當駛離上述酒店後，第一被害人已要求嫌犯將的士駛至威尼斯人酒店或四季酒店下車，但嫌犯仍沒理會繼續駕車，當的士駛到威尼斯人東翼對開時，第一被害人再次嘗試打開車門，卻不成功。由於被害人等人感到人身自由受限制，第一被害人害怕嫌犯對其及家人不利，於是致電報警求助（嫌犯行經喜來登的情況被喜來登酒店的監控系統拍攝下來，見卷宗第 54 頁至第 62 頁的觀看錄像筆錄）。
7. 隨後，嫌犯駕駛上述的士途徑路氹連貫公路圓形地時，第一被害人見到兩名交通警員正在該處維持交通秩序，於是揮手向他

們求救，警員 G 見狀立即揮手示意嫌犯停車，嫌犯沒有理會，仍駕駛的士左轉入望德聖母灣大馬路，警員 G 隨即徒步追截，另一警員 H 則登上警車尾隨追截該的士，嫌犯最後將的士駛停於望德聖母灣大馬路巴士站處（嫌犯行經路氹連貫公路圓形地的情況被監控系統拍攝下來，見卷宗第 63 頁至第 71 頁的觀看錄像筆錄）。

8. 經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 條規定，的士之收費為落旗後首 1,600 米為澳門幣 19.00 元，其後，每行駛 240 米跳錶為澳門幣 2.00 元；應乘客要求或在行車過程中所需的停車等候時間，每分鐘等候時為澳門幣 2.00 元；應乘客要求運輸之置於行李箱內之每件行李為澳門幣 3.00 元。
9. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，明知違反了五名被害人意願，仍將的士所有車門鎖上阻止五名被害人離開車廂，剝奪五名被害人的行動自由。
10. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，以不讓五名被害人離開的士車廂，禁止被害人等人下車的手段作威脅，迫使第一被害人支付超額逾倍的车資，但最終基於嫌犯意願以外的其他原因而未能得逞
11. 嫌犯在自由、自願及有意識的情況下，拒絕按照收費表所定之法定車資收取服務費，並以高於須遵從之法定制度所容許之價格，向他人提供載客服務，嫌犯只因其本人意願以外的其他原因而使其目的未能達至。
12. 嫌犯清楚知道其行為是法律所不容，以及會受法律制裁。

此外，還查明：

- 嫌犯 A 表示具有大學畢業的學歷，酒店兼職侍應，每月收約為澳門幣 8,000 元，無需供養任何人。
- 根據嫌犯的最新刑事記錄顯示，嫌犯有以下犯罪前科記錄：

- 1) 嫌犯曾因觸犯《道路交通法》第 89 條所規定的一項逃避責任罪，於 2018 年 10 月 16 日被第 CR2-18-0272-PCS 號卷宗判處 90 日罰金，以每日罰金澳門幣 100 元計算，合共澳門幣 9,000 元，倘若不繳納罰金或不獲准以勞動代替，則須對嫌犯服 60 的徒刑，作為附加刑，禁止嫌犯駕駛，為期 4 個月，判決獲中級法院第 1087/2018 號裁決所確認，判決於 2019 年 2 月 14 日轉為確定，嫌犯已繳納所被判處的罰金。

未能證明的事實：

- 沒有。

三、法律部份

上訴人 A 在其上訴理由中，認為：

- 被上訴的合議庭裁判中涉及「剝奪他人行動自由罪」方面，在涉案的士上，被害人 B 等沒有自行開門下車，並非上訴人 A 不讓彼等下車，其主觀意志上並非要剝奪各被害人的行動自由，認為被上訴的合議庭裁判第 9、10、11 點已證事實應被認定為未證事實，否則違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項的瑕疵。

- 就「不法價格(未遂)罪」而言，其濫收車資的行為及與被害人議價的行為已由特別法律規定，並有相應罰則，不應以第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項所規定及處罰之犯罪作出處罰。

- 涉及「嚴重脅迫(未遂)罪」的客觀要件不存在，被上訴的合議庭裁判違反了《刑法典》第 148 條及第 149 條第 1 款 a 項的規定。

- 而作為候補請求，上訴人 A 認為被判處的「嚴重脅迫(未遂)罪」吸收「剝奪他人行動自由罪」，應開釋後者；又或量刑過重及應予以特別減輕。

我們逐一看看。

(一) 在審查證據方面的明顯錯誤的瑕疵

《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項所述及的在審查證據方面的明顯錯誤，是指法院在認定事實方面出現錯誤，亦即被法院視為認定或未認定的事實與實際在案件中應被認定或不應被認定的事實不相符，或法院從某一被視為認定的事實中得出一個邏輯上不可被接受的結論，又或者法院在審查證據時違反了必須遵守的有關證據價值的規則或一般的經驗法則，而這種錯誤必須是顯而易見的錯誤。²

在本具體案件中，綜觀所有客觀及主觀證據，包括：

- 交通事務局對涉案 MA-XX-XX 的士所進行的檢驗報告（詳見卷宗第 121 頁至第 137 頁），可以總結，涉案的士的車門會因司機按動駕駛座的總掣或兒童安全鎖而全車車門上鎖，亦會在車輛行駛期間全車車門自動上鎖，停車時亦不會自動解鎖，除非司機或乘客手動自行開鎖，方能打開車門。
- 錄像監控記錄的相片（見卷宗第 55 頁至第 56 頁）清楚顯示了，上訴人 A 當時駕駛 MA-XX-XX 的士，曾在喜來登酒店大堂門口停留僅 30 秒，就又開車離開。
- 從另一組錄像監控記錄的相片（見卷宗第 64 頁至第 69 頁）所顯示的行車距離及時間，可以粗略計算出上訴人 A 當時駕駛 MA-XX-XX 的士的車速並不慢，極可能以超過時速 60 公里行駛。
- B 等被害人的供未來備忘用的聲明（已全部在庭審中依法宣讀）均指出，在涉案的士上一直被上訴人 A 要求繳付 400 元車資，且聽到或見到車門被鎖上，彼等被害人無法直接開門下車的。
- 在上訴人 A 自己聲明中，其亦承認由於被害人 B 等不欲繳付 400 元的車資，而要將後者從目的地--喜來登酒店，載送回上車地點--關閘廣場。

² 中級法院於 2015 年 1 月 29 日在第 854/2014 號上訴案件及於 2015 年 1 月 22 日在第 837/2014 號上訴案件作出的裁判。

- 從上述客觀證據顯示，上訴人 A 駕駛 MA-XX-XX 的士曾停留的時間不過 30 秒而已，且行車速度不慢。

作為旅客，被害人 B 等在不諳澳門車輛（尤其是澳門的士）車廂、車門裝置的具體操作，亦不熟悉澳門路面交通的安全情況，而且在扶老攜幼的情況下，試問，上訴人 A 等被害人又如何有足夠的時間去思考開門的方法？如何夠膽在行車期間貿然自行開放車門落車？難道要被害人們抱著孩子跳車逃生？還有同時跳車才不會丟下任何一個在車上呢！

根據一般經驗及常理，在上訴倉促的時間和客觀情景下，要求被害人 B 等自行開門離開由上訴人 A 所駕駛 MA-XX-XX 的士，根本是強人所難且強詞奪理！

因此，我們十分認同被上訴的合議庭裁判的理由說明中的闡述：
“卷宗第 125 頁至第 132 頁及第 137 頁載有對嫌犯所駕駛的的士所進行的檢驗結果，從報告的結果所見，一般的乘客應難以懂得開啟車門的按鈕以打開車門。”（詳見卷宗第 225 頁背面）。

在主觀意志上，上訴人 A 自己亦承認係由於被害人 B 等不欲繳付 400 元的車資，而要將後者從目的地--喜來登酒店，載送回上車地點--關閘廣場的，其行為明顯並不符合被害人 B 等的意願。因此，不管上訴人 A 如何強辯，其在案發當時不容許乘客--被害人 B 等自行決定落車地點的上述行為，實質已充分顯示其為了獲得 400 元的不當金錢利益，而阻礙了被害人 B 等按照自己的意願自由行動的主觀犯意，並已付諸實行。

綜上所述，我們完全實在看不到被上訴的合議庭有在審查涉及「剝奪他人行動自由罪」的證據審查方面有嚴重違反一般經驗和常理，從而在認定第 9、10、11 點已證事實上出現任何瑕疵；我們認為被上訴的合議庭裁判中此部份並無違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c 項之瑕疵。

因此，應裁定上訴人 A 在涉及「剝奪他人行動自由罪」的上訴理由並不成立，應予以駁回，維持原判。

(二) 不法價格罪的認定

上訴人 A 在其上訴理由中，認為其濫收車資的行為及與被害人議價的行為已由特別法律規定，並有相應罰則，不應以第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項所規定及處罰的犯罪作出處罰。

從上訴人的上訴理由來說，涉及其行為是否構成《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的問題。

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³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》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，

³ 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。

而九月二十一日第 62/87/M 號法令⁴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 年之後葡萄牙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》。”

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。

⁴ 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的《道路交通法》。

在本具體個案中，被上訴的合議庭裁判中所載之已證事實顯示上訴人 A 沒有按計程錶（按補充法規）所定的收費來向乘客收取車資，其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，必須直接適用的士規章的專門法、特別法，而無論是適用事發當時生效的第 366/99/M 號訓令（《輕型出租汽車(的士)客運規章》），抑或現正生效的第 3/2019 號法律（《輕型出租汽車客運法律制度》），都僅屬於行政違法的行為，不能以刑事犯罪作出處罰，否則有違合法性原則。

因此，被上訴的合議庭確實錯誤適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 A 較有利的第 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。

鑒於此，上訴人 A 此部份上訴理由成立，並開釋被判處的「不法價格罪」。

(三) 嚴重脅迫罪還是勒索罪？

上訴人 A 在其上訴理由中，認為其僅以“將五名被害人載回關閘廣場”來向被害人等濫收車資而已，並沒有對五名被害人行使暴力，不會對五名被害人生理或心理造成任何實質損害，不屬於「嚴重脅迫罪」的罪狀，尤其以暴力或以重大惡害相威脅的要件，從而指責被上訴的合議庭不應對其處以《刑法典》第 148 條及第 149 條第 1 款 a 項所規定及處罰之「嚴重脅迫罪」。

《刑法典》第 148 條及第 149 條第 1 款 a 項規定：

“第一百四十八條

(脅迫)

一、以暴力、或以重大惡害相威脅等手段，強迫他人作為或不作為，或強迫他人容忍某種活動者，處最高三年徒刑或科罰金。

二、犯罪未遂，處罰之。

三、如屬下列情況，該事實不予處罰：

a) 使用該等手段所擬達到之目的為不可受譴責者；或

b) 目的係防止自殺，或防止作出符合罪狀之不法事實。

四、如該事實在配偶之間、直系血親尊親屬與直系血親卑親屬之間、

收養人與被收養人之間、或在類似配偶狀況下共同生活之人之間發生，則非經告訴不得進行刑事程序。

第一百四十九條

(嚴重脅迫)

一、如該脅迫係在下列情況下作出，行為人處一年至五年徒刑：

a) 以實施可處以最高限度超逾三年徒刑之犯罪相威脅；或

.....”

然而，在本具體個案中，無論是上訴人 A 的自認，抑或被上訴合議庭裁判的已證事實，均顯示了上訴人 A 由始自終都是要求被害人 B 等對其作出無義務作出的金錢給付，並不惜以“將五名被害人載回關閘廣場”相威脅。

《刑法典》第 215 條第 1 款規定：

“第二百一十五條

(勒索)

一、意圖為自己或第三人不正當得利，而以暴力、或以重大惡害相威脅等手段，強迫他人作出使該人或別人有所損失之財產處分者，處二年至八年徒刑。

.....”

顯然地，按照本具體個案的被上訴合議庭已證事實所顯示，上訴人 A 以不讓被害人 B 等落車並要將彼等載回關閉廣場相威脅，令被害人等在旅途上浪費寶貴的時間之餘還到達不了目的地，目的是為自己獲得不正當的金錢利益，而不是強迫被害人等作出某種行為或容忍某種活動，其行為符合的是「勒索罪」的犯罪構成要件，而不是「嚴重脅迫罪」的犯罪構成要件。基於受害人沒有作出實際的財產處分行為，嫌犯的勒索沒有既遂，因為勒索罪中的“強迫他人作出財產處分行為”必須以受

害人實際作出財產處分為必要結果。⁵

因此，在合法性原則下，並在履行了辯論原則的基礎上，應該改判上訴人 A 已以直接正犯、故意及未遂方式，實施了 1 項《刑法典》第 215 條第 1 款所規定及處罰的「勒索罪」，而不是「嚴重脅迫罪」。

必須指出，在充分尊重的前提下，即使應該以《刑法典》第 149 條第 1 款 a 項所規定及處罰之「嚴重脅迫罪」對嫌犯作出處罰，也應該以既遂的方式予以處罰，因為那個罪名並非結果犯，而是簡單的實施犯或者行為犯。

另一方面，雖然嫌犯以重大惡果相威脅，但是基於強迫作出財產的處分行為並侵犯受害人的財產利益，首先構成了勒索罪。

至於上訴人 A 的有否對五名被害人行使暴力，有否對五名被害人生理或心理上造成任何實質損害等屬於「脅迫罪」構成要件的行為就沒有爭辯論證的必要了。

4. 「剝奪他人行動自由罪」跟其他犯罪的吸收關係

作為候補請求，上訴人 A 認為被判處的「嚴重脅迫(未遂)罪」吸收「剝奪他人行動自由罪」，應開釋後者。

根據《刑事訴訟法典》第 402 條第 2 款 a 項之規定，上訴人 A 此部份上訴並未符合法定形式要求，本來可以無須理會；然而，我們在此仍然可以表達我們否定的立場。

一是上訴人 A 的行為應處以「勒索罪」而非「嚴重脅迫(未遂)罪」。

二是上訴人 A 的在作出勒索行為時，先以剝奪 5 名被害人的行動自由，來威脅被害人 B 向其給付 400 元的金錢，從而對被害人 B 實施了 1 項符合「勒索罪」主、客觀構成要件的行為；及後，上訴人 A 更將此威脅付諸實行，並對 5 名被害人實施了 5 項符合「剝奪他人行動自由

⁵ 參見 Paulo Pinto de Albuquerque 在其著作“Comentário ao Código Penal”中對第 223 條的註解。亦參見澳門前高等法院於 1999 年 7 月 7 日以及 1999 年 11 月 10 日的判決；中級法院於 2001 年 2 月 16 日在第 206/2000 號上訴案中的判決。

罪」的行為。

毫無疑問，在本具體個案中，判處上訴人 A 實施的「剝奪他人行動自由罪」跟本案其他判處的犯罪行為並無任何吸收關係。

（五）重新量刑

綜上所述，我們認為應改判上訴人 A 以 1 項《刑法典》第 215 條第 1 款所規定及處罰之「勒索罪」，並根據終審法院的統一司法見解予以直接量刑。

基於原審法院所認定的已證事實所顯示的犯罪情節，根據《刑法典》第 40 條、第 65 條所規定的量刑標準，我們認為判處上訴人以未遂方式觸犯的一項《刑法典》第 215 條第 1 款所規定及處罰的「勒索罪」一年的徒刑。

在進行數罪並罰之前，我們仍然需要對上訴人有關量刑過重的上訴理由予以審理。

作為候補請求，上訴人 A 認為其剝奪被害人等的時間並不長，當中兩名被害人在供未來備忘用的聲明中亦表示不追究其刑事或民事責任，其過往一次刑事記錄又僅涉及交通駕駛的逃避責任罪，從而指責被上訴的合議庭量刑過重，應予以特別減輕、輕判及給予長時間的緩刑。

考慮到上訴人 A 的行為已嚴重損害本澳公共交通工具的安全性及信用，負面影響了本澳作為旅遊城市的形象，我們認為，對於原審法院判處上訴人 A 5 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」，在 1 年至 5 年徒刑的抽象刑幅中，每項處以 1 年 9 個月徒刑，並沒有明顯的違反比例原則或者刑罰明顯的不合適的情況。

上訴人這部分的上訴理由，明顯不能成立。

至於對現在所判處的 6 項罪名的刑罰的並罰，根據《刑法典》第 71 條的規定並罰標準，對上訴人處以 3 年 3 個月的實際徒刑比較合適。

至此，可以作出判決了。

四、決定

綜上所述，中級法院合議庭裁定上訴人的上訴理由部分成立，並決定：

- 開釋對其所判處的第 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》第 23 條所規定和處罰的「不法價格(未遂)罪」；
- 維持原判 5 項「剝奪他人行動自由罪」；
- 將原審法院所判處的《刑法典》第 149 條第 1 款 (a 項) 所規定及處罰的一項「嚴重脅迫罪」(未遂)，改判為以未遂方式觸犯一項《刑法典》第 215 條第 1 款所規定和處罰的「勒索罪」，判處 1 年徒刑。
- 6 罪並罰，判處上訴人 3 年 3 個月的實質徒刑。

本程序的訴訟費用由上訴人支付，並支付 8 個計算單位的司法費。

澳門特別行政區，2021 年 6 月 10 日

蔡武彬 (裁判書製作人)

周艷平 (第一助審法官)

(附投票聲明)
陳廣勝 (第二助審法官)

就澳門中級法院第 920/2019 號上訴案
2021 年 6 月 10 日合議庭裁判書的
投 票 聲 明

本人作為案件的第二助審法官，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。

第二助審法官

陳廣勝