

編號：第 536/2019 號（刑事上訴案）

日期：2021 年 6 月 24 日

重要法律問題：

- 暫時禁止從事的士駕駛員職業的附加刑
- 第 6/96/M 號法律第 23 條規定的不法價格罪

## 裁判書內容摘要

1. 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。

2. 從第 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》的立法目的來審視，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。

3. 第 6/96/M 號法律第 23 條不法價格罪之規定，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。

4. 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。

5. 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繳事項，均由專門的法律法規進行規管。

6. 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。

7. 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》。

裁判書製作人

---

周艷平

# 澳門特別行政區中級法院 合議庭裁判書

編號：第 536/2019 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2021 年 6 月 24 日

## 一、案情敘述

在初級法院刑事法庭第 CR4-19-0022-PCS 號卷宗內，法院於 2019 年 4 月 2 日作出之判決裁定：

- a) 嫌犯 **A** 以直接正犯及未遂方式觸犯了第 6/96/M 號法律核准《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）及同法律第 10 條第 1 款 d 項結合第 14 條第 1 款 a 項和 b 項所規定及處罰的一項不法價格罪，判處七十五日罰金，每日罰金額澳門幣 **220** 元，總共為澳門幣 **16,500** 元罰金，若不繳納罰金或不以勞動代替，則須服五十日徒刑；
- b) 以及判處暫時禁止從事的士駕駛員職業的附加刑，為期四個月（根據第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）

客運規章》第 16 條第 1 款的規定，的士駕駛員禁止從事業務期間中止其專業工作證的效力，從判決轉為確定後起計（如無上訴，本判決將於 2019 年 5 月 2 日 轉為確定）；根據同規章第 16 條第 3 款的規定，嫌犯須於本判決轉為確定後立即將其的士專業工作證交予交通事務局；提醒嫌犯，倘若違反本案所判處的有關附加刑，將處以《刑法典》第 317 條所規定及處罰的「違反判決所定之禁止罪」）。

\*

嫌犯 A 不服原審法院判處其附加刑之決定，向本院提起上訴，並提出了以下的上訴理由（結論部分）：

I. 上訴人認為原審法院裁判中判處附加刑部份出現錯誤適用法律的情況，違反了《刑法典》第 40 條第 2 款、第 64 條及第 65 條之規定。

II. 根據原審法院判決，上訴人因被裁定以直接正犯及未遂方式觸犯了第 6/96/M 號法律核准《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）及同法律第 10 條第 1 款 d 項結合第 14 條第 1 款 a 項和 b 項所規定及處罰的一項不法價格罪，而被判處澳門幣 16,500 元罰金，以及暫時禁止從事的士駕駛員職業為期四個月的附加刑。

III. 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 10 條之規定，科處暫時禁止從事某些職業或業務之

附加刑並非實施該法律所規定之犯罪的必然後果。

IV. 因此，需具備更為充分的事實及理由，又或是涉及情節更為嚴重的案件等前提，法院方得對上訴人判處暫時禁止從事的士駕駛員職業的附加刑。

V. 根據卷宗第 15 頁及 54 頁的文件顯示，上訴人積極承擔其犯罪行為所生的後果，並分別在治安警察局以及檢察院中作出毫無保留的自認，在庭上亦毫無保留地承認向本案三名被害人濫收車資，由此反映上訴人已對其所作的行為感到悔疚及反省。

VI. 根據載於卷宗第 69 頁的刑事紀錄證明顯示，上訴人此前並無刑事犯罪紀錄；在審判聽證中，上訴人承諾以遵守法律規定繼續生活，同時證實其個人及經濟狀況如下：嫌犯具初中一年級學歷，須供養母親及一名未成年兒子。

VII. 根據《刑法典》第 64 條及第 65 條之規定，所有刑罰的適用考慮需以行為人的罪過程度，及犯罪的預防為依歸，附加刑的選擇及份量亦應如是。

VIII. 此外，對上訴人的個人狀況，判處暫時禁止從事的士司機職務的附加刑，將直接打擊從事的士司機的上訴人經濟收入來源。

IX. 由此可見，原審法院在選擇及確定刑罰時，沒有充分評估所有情況，特別是上述有利於上訴人的情節，而給予上訴人不充分和過度的懲罰，對其判處暫時禁止從事的士駕駛員職業的附加刑，故有關判決是違反《刑法典》第 64 條及第 65 條之規定

倘出現不同見解，則上訴人請求減輕附加刑的禁止期間。

X. 在本案中，上訴人所觸犯的是一項以未遂方式作出的一項不法價格罪，結合本案的具體情況，應當對上訴人適用一個接近量刑幅度下限的禁止期間。

XI. 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 14 條第 2 款之規定，暫時禁止從事某些職業或業務的量刑幅度為兩個月至三年，考慮到有關附加刑的實施將直接影響行為人的經濟收入來源，所以，即使有關最低刑幅為兩月，亦已屬不輕的處罰。

XII. 基於相關附加刑的刑幅、本案所涉及是一項屬犯罪未遂的不法價格罪，上訴人亦在本案中已作出毫無保留的自認以及其個人經濟狀況，為著體現到附加刑的目的以及體現罪刑相稱之原則，亦應僅向上訴人科處不超過四個月，且最少把有關禁止期定在非常接近該刑罰的下限位置。

\*

駐原審法院的檢察院代表對上訴人的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人對原審法院科處附加刑的決定不服，質疑 4 個月的禁止從事的士駕駛業的附加刑量刑過重，應把有關禁止期定在接近下限的 2 個月，認為原審法院沒有考慮上訴人有利的減輕情節，尤其一開始，在治安警察局以至及後在檢察院又或在審判聽證中，上訴人均坦白承認開價，濫收車資的行為及表現真誠悔悟的態度，且上

訴人為初犯，禁止從事的士司機職務將直接打擊上訴人經濟收入來源，量刑並不符合合理性及相稱性，且以未遂方式作出，違反刑法典第 40 條第 2 款、第 64 條及第 65 條之規定。

2. 本院未能認同。

3. 上訴人所觸犯的一項不法價格罪，在刑罰及量刑方面，除根據刑法典總則的一般規定外，還須依據該法律的特別規定。

4. 原則上，附加刑的適用和主刑的適用標準一樣，都是法律賦予原審法院在法定的幅度內的自由決定空間，原審法院在禁止期間最少為兩個月最多為三年(第 14 條第 2 款)之間，判處上訴人 4 個月暫時禁止從事的士駕駛職業的附加刑沒有顯示刑罰明顯失衡的情況，原審法院在量刑方面已考慮了上訴人的認罪態度、悔意，但同時考慮了現今社會，的士開價濫收車資情況的嚴重性，必須大力打擊方能預防犯罪及重拾社會對的士從業員的信心，因此，刑罰是正確和平衡的，刑罰份量之確定不具任何瑕疵，理應維持原判。

5. 基此，上訴人的理據應被否定。

\*

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院代表作出檢閱及提交法律意見，認為應裁定上訴理由不成立，維持原判。（見卷宗第 134 頁至第 135 頁）

\*

作為先決問題，基於“需要先審理一個法律適用問題，就是第 6/96/M 號法律核准《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 訓令第 1 條) 及同法律第 10 條第 1 款 d) 項結合第 14 條第 1 款 a) 項和 b) 項規定是否適用於本案已證事實, 還是本案情況應該適用第 366/99/M 號訓令第 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 號法律第 22 條第 1 款 (十五) 項及第 23 條第 1 款 (十三) 項、第 3 款的相關規定。” , 本院通知上訴人和檢察院, 如願意, 就此事宜作出回應。

檢察院作出回應, 認為本案上訴人提出的唯一爭議, 是原審判決中附加刑部分的適用問題, 就主刑部分並沒有任何爭議。而檢察院的立場是第 366/99/M 號訓令第 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 號法律第 22 條第 1 款 (十五) 項和第 23 條第 1 款 (十三) 項及第 3 款在本案無適用空間。

上訴人認為, 基於特別法優於一般法原則, 應適用第 366/99/M 號訓令第 12 條第 3 款 a) 項及第 14 條第 1 款 g) 項的相關規定。如不如此認為, 考慮到本案的存在法律的時間效力問題, 按照《刑法典》第 2 條第 2 款規定的較有利刑罰原則, 適用現正生效的第 3/2019 號法律第 22 條第 1 款 (十五) 項及第 23 條第 1 款 (十三) 項、第 3 款的相關規定。上訴人請求裁定上訴人罪名不成立。

\*

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。

\*\*\*

## 二、事實方面

原審法院經過庭審認定以下事實屬實：

獲證明的事實：

A（嫌犯）於 2018 年 6 月 5 日下午約 6 時 50 分駕駛 MT-XX-X5 的士在氹仔 XX 大馬路“XX 酒店”北翼的士站接載三名乘客 B（第一被害人）、C（第二被害人）及 D（第三被害人）前往 XX 巷的“XX 餐廳”。

的士行駛期間，嫌犯突然要求三名被害人支付澳門幣二百元的車資，三名被害人不同意，要求按的士計程錶收費，最後有被害人口頭答應嫌犯隨後所提出的澳門幣一百五十元的車資。

及後，嫌犯發現三名被害人實際上沒有支付澳門幣一百五十元車資的打算，故雙方為此發生口角，嫌犯於是將的士駛進 XX 路“XX 酒店”正門，要求三名被害人下車。

隨後，嫌犯與三名被害人下車繼續爭論。不久，警員前來處理事件。

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。

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三名被害人提供的士載客服務。

嫌犯只因其本人意願之外的其他原因而使其目的未能達至。

嫌犯清楚知悉其行為觸犯法律，會受法律制裁。

\*

**另外證明以下事實：**

嫌犯現為司機，每月收入澳門幣 25,000 元。

嫌犯未婚，需供養母親及一名未成年兒子。

嫌犯學歷為初中一年級程度。

嫌犯完全及基本毫無保留承認其被指控的事實。

根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯，但是，有一待決案件。

\*

**未獲證明的事實：**

其餘載於控訴書與答辯狀而與上述已證事實不符的重要事實，具體如下：

在將的士駛進“XX 酒店”正門後，嫌犯要求三名被害人支付澳門幣一百元車資。

\*\*\*

### 三、法律方面

本上訴涉及以下問題：

- 第 6/96/M 號法律第 23 條規定的不法價格罪

- 暫時禁止從事輕型出租車駕駛員職業的附加刑

\*

除了須依職權審理的事宜，上訴法院只解決上訴人具體提出且由其上訴理由闡述結論所界定的問題，結論中未包含的問題已轉為確定。（參見中級法院第 18/2001 號上訴案 2001 年 5 月 3 日合議庭裁判，中級法院第 103/2003 號上訴案 2003 年 6 月 5 日合議庭裁判。）

\*

如上所述，作為先決問題，亦是首要和根本的問題，在於解決**特別法和一般法的適用的問題**，具體而言：是第 6/96/M 號法律核准《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 訓令第 1 條）及同法律第 10 條第 1 款 a) 項和 b) 項結合第 14 條第 1 款 a 項和 b 項之規定是否適用於本案已證事實，還是本案情況應該適用第 366/99/M 號訓令第 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 號法律第 22 條第 1 款（十五）項及第 23 條第 1 款（十三）項、第 3 款的相關規定。

\*

首先，我們從本澳有關規範輕型出租車運營法律的立法演變來分析。

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：“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，該訓令被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。

\*

另一方面，我們從第 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》的立法目的來審視。

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。<sup>1</sup>

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。

---

<sup>1</sup> 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。」

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。

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《道路交通法》。

\*

具體到本案，被上訴人向乘客索取澳門幣 200 元車資，意圖不按計程表（按補充法規）所定的收費收取車資，被乘客拒絕，確切地說這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。

\*

本案，上訴人沒有就罪名和主刑問題提出上訴，故該等問題不在本上訴標的範圍內，本院無權依職權作出裁判，僅可就所爭議的附加刑適用問題作決定。

由於第 6/96/M 號法律並不適用，因此，不應判處上訴人第 6/96/M 號法律第 10 條第 1 款 d) 款及第 14 條第 1 款 a 項及 b 項的規定的暫時禁止從事某些職業或業務之附加刑。另外，法官不能也不應判處嫌犯行政處罰之附加刑，否則侵入了行政當局的職權。

基於此，本合議庭基於有別於上訴人上訴理據之其他理由，裁定上訴人的請求成立，廢止原審法院判決中判處上訴人附加刑之決定。

\*

因上述決定，已無須審理上訴人的理據。

\*\*\*

#### 四、決定

綜上所述，合議庭裁定基於有別於上訴人上訴理據之其他理由，裁定上訴人的上訴請求成立，決定：

廢止原審法院判決中判處上訴人暫時禁止從事的士駕駛員職業的附加刑之決定。

\*

本上訴無訴訟費用和負擔。

上訴人委任辯護人之服務費定為澳門幣 2,000 元, 由終審法院院長辦公室支付。

著令通知。

—\*—

澳門, 2021 年 6 月 24 日

---

周艷平(裁判書製作人)

---

蔡武彬(第一助審法官)

---

陳廣勝(第二助審法官)  
(附投票聲明)

**就澳門中級法院第 536/2019 號上訴案  
2021 年 6 月 24 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，根據案中已被原審庭認定為既證的事實，上訴的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