

合議庭裁判書

編號：第 587/2020 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 4 月 3 日，嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR3-19-0145-PCC 號卷宗內：

- 被指控以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 137 條第 1 款規定及處罰的普通傷害身體完整性罪，被判處罪名不成立；
- 被指控以直接正犯及未遂方式觸犯一項第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a 項結合同一法律第 4 條及《刑法典》第 21 條及第 22 條，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；
- 被裁定以直接正犯及未遂方式觸犯一項《刑法典》第 148 條第 1 款及第 2 款結合第 21 條及第 22 條，並配合《道路交通法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的脅迫罪，被判處五個月徒刑，及禁止駕駛為期九個月的附加刑；
- 被裁定以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 152 條第 1

款，並配合《道路交通安全法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的剝奪他人行動自由罪，被判處兩年徒刑，及禁止駕駛為期一年三個月的附加刑；

- 兩罪並罰，嫌犯合共被判處兩年三個月徒刑的單一刑罰，暫緩執行該徒刑，為期三年，上述緩刑附帶條件，嫌犯須於裁判確定後三個月內向本特別行政區支付澳門幣 15,000 元捐獻；
- 以及判處禁止駕駛的附加刑，為期兩年；並著令嫌犯須於本裁判轉為確定後的 5 日內（如無上訴，本判決將於 2020 年 5 月 4 日轉為確定，該 5 日由 2020 年 5 月 5 日起至 5 月 9 日止），將其駕駛執照或同等效力的文件送交治安警察局，否則構成《道路交通安全法》第 121 條第 7 款所規定的違令罪；另根據《道路交通安全法》第 92 條的規定，警告嫌犯倘在停牌期間內駕駛，將觸犯《刑法典》第 312 條第 2 款所規定及處罰的加重違令罪，並吊銷駕駛執照；同時，根據《道路交通安全法》第 143 條第 1 款的規定，提醒嫌犯判罰禁止駕駛或裁定吊銷駕駛執照或第 80 條第 1 款第 4 項所指文件的判決轉為確定後產生效力，即使駕駛員仍未將其駕駛執照或同等效力的文件送交治安警察局亦然；
- 同時判處禁止從事的士駕駛員職業的保安處分，為期三年，自裁判確定時起計（但不妨礙嫌犯在本案中被命令臨時性禁止從事的士駕駛員的期間須予以扣除）；並著令嫌犯須於本裁判轉為確定後的 10 日內（如無上訴，本裁判將於 2020 年 5 月 4 日轉為確定，該 10 日由 2020 年 5 月 5 日起至 5 月 14 日止），將其倘有的士駕駛員證交還交通事務局，否則受到《輕型出租汽車客運法律制度》第 19 條第 2 款及第 5 款的處罰；提醒嫌犯判罰禁止從事的士駕駛員職業的保安處分或附加刑自裁判轉為確

定後產生效力，即使駕駛員仍未將其的士駕駛員證交還交通事務局亦然；同時提醒嫌犯，倘若違反本案所判處的有關保安處分，有可能會被延長有關禁止期間（《刑法典》第 94 條）；

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. 檢察院就原審法院對嫌犯 A 的一項「普通傷害身體完整性罪」和一項「不法價格罪」，判處罪名不成立，予以開釋，以及一項「脅迫罪」和一項「剝奪他人行動自由罪」兩罪競合後判處 2 年 3 個月徒刑的單一刑罰，給予暫緩執行該徒刑為期 3 年，就上述各項判決提出上訴。
2. 在開釋一項「不法價格罪」，存有適用法律錯誤，違反《刑事訴訟法典》第 400 條 1 款規定。
3. 在開釋一項「普通傷害身體完整性罪」，存有審查證據方面明顯有錯誤，違反《刑事訴訟法典》第 400 條 2 款 c) 項規定。
4. 在徒刑給予暫緩執行，違反《刑事訴訟法典》第 400 條 1 款規定。
5. 在對原審法院既有的尊重下，檢察院對原審部分判決並不認同。
6. 原審法院除下列未獲證事實外，所有控訴書內事實均獲證明。
 - 的士車窗夾到被害人的左手手腕，從而導致被害人受傷，是因嫌犯再強行關上該車窗而造成的；
 - 在被害人處於行動自由被剝奪期間內，嫌犯作出目的是傷害被害人身體完整性的行為。
7. 原審法院裁判中確認，本案嫌犯拒絕按照收費表所定的法定車資收取服務費，並意圖以高於須遵從之法定制度所容許之價格

向被害人提供載客服務行為，應構成「不法價格罪」。

8. 另方面原審法院又認為，第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》所規範的行政違法行為具有專門性及獨特性，應排除第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條之適用，故本案嫌犯行為僅可被界定屬行為違法而不再具有犯罪或刑事違法行為而受刑事處罰。
9. 基於澳門近年常發生的士司機濫收車資、拒載、繞路和車上乘客被禁錮行為，經社會廣泛反應，政府就的士行業制定新的輕型出租汽車客運法律制度法案交立法會通過。
10. 該法律同時考慮到澳門現實狀況大部分的士准照由投資者擁有再出租予駕駛者，經分析研究和規範正常的營運秩序，遂將准照持有人納入監管範圍，由此而產生的士駕駛員作出有關的違法行為時，的士准照持有人亦負相關補充責任。
11. 第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》通過後，原有第 52/99/M 號法令繼續生效。
12. 我們從立法旨意分析，第 3/2019 號法律是一項因應社會需要而特制定適用於的士駕駛員和准照持有人的法律，雖然具有專門性，其專門性仍屬行政處罰性質，該法並無明文終止適用第 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，綜觀該法內容亦無顯示這含義。
13. 因此，原審法院以第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》因具有專門性和獨特性而排除適用第 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，顯然屬擴張解釋，另方面在第 52/99/M 號法令仍在生效情況下，該法第 8 條不因第 3/2019 號法律而停止適用。

14. 我們認為，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，就一事實同時構成犯罪或輕微違反及行政上的違法行為時，應以犯罪處罰違法者，這是一項法律原則。
15. 為此，當違法行為出現上述第 8 條情況，應適用第 52/99/M 號法令第 8 條；即本案嫌犯拒絕按照收費表所定的法定車資收取服務費，並意圖以高於須遵從之法定制度所容許之價格向被害人提供載客服務行為，應構成「不法價格罪」，從而原審法院存有適用法律錯誤，違反《刑事訴訟法典》第 400 條 1 款規定。
16. 此外，審視第 3/2019 號法律全部條文，從沒有顯示將濫收車資定為非刑事化，同時亦沒有廢止、終止和排除執行第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項結合第 4 條規定。那麼，當嫌犯違反第 79/2017 行政命令修改的 214/98/M 號訓令第 1 條所規定，在駕駛的士時向乘客（被害人）索取澳門 200 元高於法定收費時，其行為應構成一項第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項結合第 4 條和第 79/2017 行政命令修改的 214/98/M 號訓令第 1 條所規定及處罰的「不法價格罪」。
17. 我們認為，當第 3/2019 號法律沒有明示廢止和排除執行第 6/96/M 號法律針對的士濫收車資涉及的「不法價格罪」時，不應過度解釋立法者原意，這可能出現曲解了原法律本意。
18. 從第 52/99/M 號法令第 8 條行文內容，同時解決了本案不存在特別法優於一般原則或後法優於前法問題。換言之，至少案中嫌犯行為應適用 6/96/M 號法律，以直接正犯，未遂的方式構成一項「不法價格罪」。
19. 關於《刑法典》第 137 條第 1 款犯罪構成要件。
20. 根據已證事實，當被害人第一次伸手出左邊車窗外求救時，嫌

犯卻強行將的士左邊窗關上；主觀事實為嫌犯已知悉被害人正向他人求助並尋求離開車廂，嫌犯關上車窗目的是阻止被害人成功尋求救助。

21. 另一項客觀事實為由於左邊車窗被關上，被害人被困的士內無法立即獲得警察求援，被害人應警員建議向路人求助，遂將身體探出另外一邊車窗即右邊車窗外向路人求助，透過路上電子監察系統可看到被害人自的士內探身車窗外作出求救動作，持續大約 10 秒鐘。
22. 嫌犯知道被害人在求救，遂再度關上右邊車窗。
23. 主觀事實為嫌犯知悉被害人將身體伸出窗外向路人求助，同時嫌犯已存有濫收車資行為在先，亦知悉被害人曾致電 999 報警和向路人求助。
24. 那麼，當交通燈轉綠色後，的士再度起行時，嫌犯遂再度關上車窗阻止被害人求助而傷害被害人左手，明顯地是基於故意作阻撓行為，同時嫌犯是可預見此行為會導致被害人受到傷害卻仍故意任其發生，屬故意傷害行為。
25. 在確定嫌犯故意傷害被害人身體方面有三點：第一點，被害人登車至左手被傷害，期間在狹窄的士車廂內已被嫌犯限制人身自由 42 分鐘。
26. 第二點，這 42 分鐘內，被害人兩次致電 999 警報求助，嫌犯不聽警方命令停車，被害人已曾一次探身車外求助，期間的士正停在交通燈前一段時間，嫌犯顯然知道被害人第二次探身車外目的也是求助。
27. 第三點，在上述兩點狀況下，嫌犯關上車窗毫無疑問是一故意行為，並應該知道這行為會對被害人造成傷害。

28. 我們必須知道，即使被害人是一個拉扯車窗動作，這動作並非一個偶然或無意義的獨立行為，是因處在求助狀態，嫌犯關窗動作則是可預見存有傷害後果。
29. 綜合已證事實的全部和結合車廂內那 42 分鐘發生一連串事實，尤其路上電子監察系統，不難發現，這刻正是被害人第二次探身車窗外求助之時，嫌犯為阻止被害人求助故意將車窗關上，被害人以手阻止車窗關閉，至少嫌犯是知道被害人有這阻止動作發生卻仍繼續其關閉窗行為而導致被害人受傷，主觀上嫌犯知道這會導致被害人受傷，卻仍作出關窗動作顯然有意使該受傷事實發生，屬《刑法典》第 13 條故意之規定，因此違反《刑事訴訟法典》第 400 條 2 款 c) 項規定。
30. 倘若嫌犯以非故意傷害目的而關閉車窗，此時嫌犯已知悉被害人在拉扯車窗應符合《刑法典》第 14 條所規定的過失行為而改判《刑法典》第 142 條第 1 款的「過失傷害身體完整性」。
31. 而就緩刑而言，《刑法典》第 48 條規定了緩刑的前提：『一、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，法院得將科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。』
32. 從這個規定我們可以看到，緩刑並不是只要所處刑罰不超逾三年徒刑就會自動適用的機制，它的採用還取決於法律所規定的其他條件，尤其是下列實質要件的是否成立：如果法院在考慮行為人的人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節等等因素之後認為僅對犯罪事實作出譴責並以監禁作威嚇即可適當及充分地實現刑罰的目的時才能宣告將所通用的徒刑暫緩執行。具體地說，在預見行為人受到刑罰的威嚇和譴責後，即會約束

自己日後行為舉止，從而不再實施犯罪，及即使徒刑被暫緩執行，亦不致動搖人們對法律的有效性及法律秩序的信心，無削弱法律的權威和尊嚴，可以給予緩刑。

33. 我們知道，在考量是否緩刑的因素並沒有任何涉及嫌犯的罪過的因素的介入空間，而純粹從犯罪的預防以及維護法律秩序方面的因素考慮。
34. 關於考慮行為人的人格方面：
在本案 2018 年 12 月 23 日發生前，嫌犯在 2017 年 2 月至 2018 年 4 月期間有 10 宗濫收車資紀錄和 2 宗駕駛白牌 UBER 紀錄。
35. 本案其中一次被害人致電 999 報案，與警方對話時間為 5 分鐘 11 秒，警方透過被害人手機的擴音設備，鄭重和嚴肅地命令及警告嫌犯馬上停車，嫌犯沒有回應。
36. 嫌犯是一名載客職業司機，以上各點反應出嫌犯在作出本案犯罪期間，其人格的惡劣和極度的負面。
37. 嫌犯選擇一名對澳門陌生的外地遊客先是不按收費錶收費而要求收取澳門幣 200 元，繼而利用行駛中的士來限制被害人人身自由以遂其滿足取得金錢目的，當警方命令停車卻採充耳不聞的放任態度作為回應，並延續對被害人的禁錮行為。
38. 嫌犯作為一名職業駕駛員，其行為違背的士駕駛員當遵守的服務承諾和規定，嫌犯案中行為違反第 366/99/M 號訓令第 3 條 3 款 g) 項規定和第 12 條第 1 款 h) 規定。
39. 嫌犯在搭載被害人超逾 1 小時的期間，其任意妄為態度、脅迫取財不擇手段行為和限制被害人人身自由的行為，其人格僅能以負面來作評價。此外，根據庭審聽證錄音，嫌犯濫收車資行為具針對性，反應了其人格之負面。

40. 關於考慮行為人犯罪前後之行為方面：

嫌犯為初犯。

庭審聽證中除了不法價格罪予以承認外，對一項「普通傷害身體完整性罪」、一項「脅迫罪」和一項「剝奪他人行動自由罪」，嫌犯拒絕承認，同時庭審中表現出只為追求金錢利益不擇手段和沒有悔悟之心，從沒反省個人行為，並責任推卸於被害人身上。

41. 庭審聽證中，嫌犯至少 10 次否認不讓被害人離開的士，「無。佢堅決話唔落車」「佢無嘗試過開門」「無嘗試過」「從來都無」「無，都無嗎」「其實一早沒有鎖門」「嗰個位無鎖過門」「佢自己可以開，我無鎖」「我無唔俾佢落車」

42. 此外，嫌犯將不離開車廂責任推卸為被害人意願，「佢堅決話唔落車，坐幾耐都得，佢話大把時間」「話唔落車，睇吓你可以兜幾耐」「我無唔俾佢落車，係真係佢意願嚟㗎」。

43. 在狹窄的車廂內，嫌犯否認知道被害人 3 次致電 999 報警，「無呀」「無講過」「我無留意到」「我唔知係唔係佢電話有問題，但我真係聽唔到」「我真係聽唔到」「唔知道」。

44. 嫌犯對被害人左手被車窗弄傷部分也多次否認，「我都係等佢伸翻嚟先關窗」「我無夾硬關到車窗，但我真係唔知佢幾時整親」。

45. 關於考慮行為人犯罪情節方面：

嫌犯從事兼職的士行業近 3 年，每週工作 3 天，嫌犯僅為追逐和滿足個人利益，在酒店區域搭載外來遊客時，利用遊客對陌生環境不熟悉，收取暴利車費，就為何要對被害人收取高昂車資，嫌犯稱「因為我兼職當然想搵多啲錢，想搵錢所以咪開價囉」。

46. 案中，當被害人不予順從和拒絕，嫌犯即利用可對後座車門和車窗的控制權，緊閉車門和車窗以限制被害人離開車廂，用限制人身自由手段以達到取財目的。
47. 被害人 3 度致電警方求助，多次要求下車離開不果後只能選擇以危險方式將身體伸出車窗外向路人求助，嫌犯完全知悉這一切，卻充耳不聞和妄顧被害人安全，又拒絕服從警員停車命令，將被害人形同囚禁一樣禁錮於車廂內超逾 1 小時。
48. 當警員抵達現場想打開車門救出被害人，發現車門緊鎖，直至警員喝令嫌犯開啟門鎖才同意解鎖，一切情節反應出嫌犯對被害人沒有半點憐憫之心、對警方命令一直作出對抗行為，為澳門旅遊行業、的士行業和社會安寧造成極負面影響，當日嫌犯行為還以負面消息被刊載於傳媒。
49. 總括而言，嫌犯完全拒絕承認犯罪事實，對所作行為連半點悔意也沒有。
50. 那麼，在預見行為人受到刑罰的威嚇和譴責後，即會約束自己日後行為 50，從而不再實施犯罪已變為空想，故單以監禁作威嚇已不適當及不足以實現處罰的目的，因此緩刑對嫌犯已不能起到威嚇和改惡遷善效果。
51. 請求上級法院接納檢察院上訴理據，並依《刑事訴訟法典》第 415 條再次調查證據。
52. 若審閱本案倘存有足夠證據，對嫌犯 A，一項「普通傷害身體完整性罪」和一項「不法價格罪」，判處罪名成立，每一項犯罪各判處 6 個月徒刑；針對一項「脅迫罪」和一項「剝奪他人行動自由罪」兩罪競合後判處 2 年 3 個月徒刑的單一刑罰須實際執行，不予緩刑。倘上級法院判處一項「普通傷害身體完整性

罪」和一項「不法價格罪」罪名成立，則本案 4 罪並罰，經競合後判處 3 年實際徒刑。

53. 又或請求上級法院根據《刑事訴訟法典》第 418 條將本案發回重新審判一項「普通傷害身體完整性罪」。

尊敬的中級法院在分析一切理據後，請作出公正裁決。

嫌犯對上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人認為，原審法院所作出之裁判（以下簡稱為“被上訴裁判”）中存有《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款以及第 2 款 c) 項所指之瑕疵；除了應有的尊重外，嫌犯並不認同，並認為應維持被上訴判決。

關於第一項上訴依據：適用法律錯誤，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 條規定

2. 尊敬的檢察官 閣下認為，原審法院開釋嫌犯被指控的一項“不法價格罪”之裁判部份存有適用法律錯誤之瑕疵，理由是從立法旨意分析，第 3/2019 號法律是一項因應社會需要而特定適用於的士駕駛員和准照持有人的法律，雖然具有專門性，其專門性仍屬行政處罰性質，該法並無明文終止適用第 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，綜觀該法內容亦無顯示這含義；

3. 此外，第 3/2019 號法律沒有顯示將濫收車資定為非刑事化，同時亦沒有廢止、終止和排除執行第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項結合第 4 條的規定。因此，檢察官 閣下認為嫌犯濫收車資的行為應構成一項第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項結合第 4 條，以及第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號

訓令第 1 條規定及處罰的“不法價格罪”。

4. 對此，除了應有的尊重外，嫌犯不予以認同，並贊同原審法院提出之以下法律見解。
5. 原審法院認為，於第 3/2019 號法律未生效之時，在適用第 366/99/M 號訓令核准的《輕型出租汽車（的士）客運規章》的情況下，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，由於嫌犯濫收車資之行為既構成“不法價格罪”，又構成上指的行政違法行為，故認為理應以上述“不法價格罪”論處。
6. 同時，原審法院認為從第 3/2019 號《輕型出租汽車客運法律制度》第 22 條第 1 款第 15 項結合第 6 款（就濫收車資行為之行政處罰）、第 25 條第 6 款（關於行政違法行為的特別程序）以及第 29 條（關於的士准照持有人對繳納行政處罰之補充責任）的規定可見，立法者應是有意訂定《輕型出租汽車客運法律制度》所規範的行政違法行為的專門性和獨特性，故理應排除了第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條在《輕型出租汽車客運法律制度》生效後的適用（但《輕型出租汽車客運法律制度》第 38 條所規定的情況除外）。
7. 除了原審法院指出之上述法律條文外，嫌犯認為還可以通過比較之前生效的第 366/99/M 號訓令核准之《輕型出租汽車（的士）客運規章》第 14 條規定，與第 3/2019 號《輕型出租汽車客運法律制度》第 22 條及第 23 條之規定，得出與原審法院相同的結論。
8. 根據第 366/99/M 號訓令核准之《輕型出租汽車（的士）客運規章》第 14 條第 1 款 g) 項規定“一、對下列違反規定之行為科處

以下處罰，且不影響得對個案科處之較重之處罰：g) 違反第十一條第二款及第三款，以及第十二條之規定者，科澳門幣 1000.00 元之罰款。”；及第 12 條第 3 款 a) 項規定：“三、特別禁止駕駛員：a) 向乘客收取與收費表所定之法定車資有別之款額；”
(粗體及橫線為本人所加)；

9. 在的士駕駛員向乘客收取與收費表所定之法定車資有別之款額之情況下，違規之的士駕駛員應被科處澳門幣 1,000 元罰款，同時，當此濫收車資之行政違法行為同時構成“不法價格罪”的情況下，並不妨礙對其科處“不法價格罪”之刑罰。
10. 然而，現行的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》第 22 條及第 23 條之規定規範了的士駕駛員之行政違法行為以及其後果，當中已摒棄了上述《規章》內“且不影響得對個案科處之較重之處罰”之表述；
11. 上述法律以更體系化的方式就每一種行政違法行為（包括本案濫收車資之行為）訂定罰款，當中更刻意調升了對濫收車資行為所科處之行政罰款金額（就每一個違法行為，由原來之澳門幣 1,000 元調升至現時之澳門幣 15,000 元或 6,000 元，視乎濫收車資的金額是否超過澳門幣 50 元）。
12. 由此可見，立法者有意將的士駕駛員的行政違法行為限定為行政違法性質，排除使其適用刑事處罰；立法者選擇加強行政違法行為（包括濫收車資）之罰款金額，引入第 3/2007 號法律《道路交通法》所定之“行政違法行為的特別程序”，以及規定的士准照持有人應對駕駛員被科處之罰款繳納負補充責任等，作為打擊的士違法行為之手段。（詳見〈第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》（法案）之理由陳述〉，以及《第三常設委

員會 - 第 1/VI/2019 號意見書》)。

13. 相反，倘若上訴之檢察官 閣下提出的見解成立，即第 52/99/M 號法令《行政上之違法行為之一般制度及程序》第 8 條同樣適用於第 3/2019 號法律，由於濫收車資行為同時構成犯罪（不法價格罪）及行政違法，故應以犯罪論處，而不再科處行政罰款；那麼，立法者於第 3/2019 號法律中調升濫收車資行為的處罰金額，豈不是沒有任何意義？
14. 而且，上訴之檢察官 閣下一方面認同以下之立法原意：“基於澳門近年常發生的士司機濫收車資、拒載、繞路和車上乘客被禁錮行為，經社會廣泛反應，政府就的士行業制定新的輕型出租汽車客運法律制度法案交立法會通過。該法律同時考慮到澳門現實狀況大部分的士准照由投資者擁有再出租予駕駛者，經分析研究和規範正常的營運秩序，遂將准照持有人納入監管範圍，由此而產生的士駕駛員作出有關的違法行為時，的士准照持有人亦負相關補充責任。”；
15. 另一方面卻同時認為濫收車資行為應排除行政處罰而適用刑罰，這明顯與其提及的立法意圖相違。
16. 綜上所述，原審法院並沒有過度解釋立法者原意及沾有法律適用之瑕疵；相反，原審法院對第 3/2019 號法律的解釋屬恰當，且完全符合立法者的原意。
17. 為此，請求尊敬的中級法院法官 閣下判處第一項上訴理由不成立，並維持原審法院開釋嫌犯一項“不法價格罪”的決定。
關於第二項上訴依據：審查證據方面明顯有錯誤，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 條 c) 項規定
18. 上訴之檢察官 閣下認為，原審法院開釋嫌犯被指控之一項由

《刑法典》第 137 條第 1 款規定及處罰之“普通傷害身體完整性罪”之決定，在審查證據方面明顯有錯誤，並認為應判處上述指控成立。

19. 上訴之檢察官 閣下指出，嫌犯已知悉被害人曾經將身體伸出窗外向路人求助，亦知悉被害人曾致電 999 報警和向路人求助，故當的士再度起行時，嫌犯再度關上車窗阻止被害人求助而傷害被害人左手，明顯是基於故意作阻撓行為，同時嫌犯是可預見此行為會導致被害人受傷，故屬故意傷害行為；即使嫌犯為非故意，嫌犯已知悉被害人在拉扯車窗應符合《刑法典》第 14 條所規定的過失行為而改判同一法典第 142 條第 1 款之“過失傷害身體完整性罪”。
20. 對於上述見解，在給予應有之尊重下，嫌犯亦不認同。
21. 原審法院在裁判書的理由說明部份，針對嫌犯被指控之上述普通傷害身體完整性罪之證據審查以及事實判斷作出了詳細的闡述(尤其可參見被上訴之合議庭裁判書第 16 頁最後一段至第 17 頁首部份、第 21 頁最後一段至第 22 頁首部份，在此視為完全轉錄)。
22. 根據尊敬的澳門終審法院 2001 年 3 月 16 日在第 16/2000 號刑事上訴案的判決中指出：“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”
23. 從原審法院之理由說明可見，原審法院是分析了各種證據，包

括嫌犯的聲明以及被害人 B 之證言，從而形成其心證，最終認為未能毫無疑問地肯定作為司機的嫌犯在此部份的故意或過失傷人的責任，故開釋嫌犯之上述控罪。

24. 當中並無出現已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論；同時，也不存在任何違反常理和限定證據的價值的規則之情形。
25. 事實上，在尊重不同之見解下，上訴之檢察官 閣下是在質疑原審法院對事實的認定，以個人的意見來試圖質疑法官的自由心證，這是法律所不允許的。
26. 另外，上訴之檢察官 閣下認為嫌犯存有實施普通傷害身體完整性罪之故意或過失之主觀意圖之個人觀點，亦顯然不足以排除原審法院所提出之合理疑點。反觀，原審法院的決定則完全符合及體現了疑罪從無原則。
27. 綜上所述，原審法院之裁判沒沾有由《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 項規定之“審查證據方面明顯有錯誤”之瑕疵，故應裁定本項上訴理由不成立，且應維持原審法院開釋嫌犯一項“普通傷害身體完整性罪”之決定。

關於第三項上訴依據：徒刑給予暫緩執行，違反《刑事訴訟法典》第 400 條第 1 款規定

28. 上訴之檢察官 閣下指出嫌犯在過往濫收車資及駕駛白牌 UBER 之紀錄，並詳細引述本案之犯案情節以及嫌犯拒絕承認犯罪事實，從而認為在預見嫌犯受到刑罰的威嚇和譴責後，即會約束自己日後行為，從而不再實施犯罪已變為空想，故單以監禁作威嚇已不適當及不足以實現處罰的目的，緩刑對嫌犯已

不能起到威嚇和改惡遷善效果，並請求廢止原審法院給予嫌犯緩刑之決定。

29. 對此，嫌犯亦不能認同。
30. 一般來說，原審法院經過遵從直接以及口頭原則下所進行的庭審之後得出的嫌犯的人格之總體印象的結論，尤其是對於單純以監禁作威嚇是否足以適當及充分實現懲罰的目的的結論，對於上訴法院來說，在未能確定明顯的錯誤以及明顯不合適的情況下，沒有任何理由予以改變。（參見澳門中級法院於 2019 年 9 月 26 日作出之第 827/2019 號裁判）
31. 根據原審法院的上述理由說明，其已仔細考慮了嫌犯的人格、生活狀況、犯罪前後的行為犯罪情節，以及嫌犯為初犯，從而得出嫌犯符合《刑法典》第 48 條規定之給予緩刑之實質前提（尤其參見被上訴之合議庭裁判書第 26 頁最後兩段至第 27 頁，在此視為完全轉錄）。
32. 由此，原審法院並無忽略上訴之檢察官 閣下所提出的考量因素，只是根據同樣的事實，原審法院作出了與檢察官 閣下不同的結論。
33. 更重要的是，原審法院對嫌犯適用緩刑的決定，當中並未出現明顯的錯誤以及明顯不合適的情況，因此，該決定不應受到質疑。
34. 雖然嫌犯於過往有數次濫收車資的紀錄，然而，上述行為僅屬行政違法行為，不屬犯罪行為，不應影響嫌犯是初犯這一有利情節，而且，對於上述的濫收車資行為，嫌犯已受到相應的行政處罰，且其已經繳清有關的罰款。
35. 事實上，在庭審中嫌犯坦白承認及交代濫收車資的情況，並承

- 認是因為想賺錢而濫收車資，且明白此行為屬不正確以及感到後悔。由此可見，嫌犯的人格並非如檢察官閣下所言“極度的負面”，相反，嫌犯的悔意及坦白體現了其人格的正面及可塑性。
36. 而且，原審法院最後判處兩年三個月徒刑的單一刑罰，對於是初犯的嫌犯而言，上述刑罰已屬不輕以及具有相當的威嚇性。
37. 另外，在嫌犯的生活狀況方面，嫌犯需要供養岳母、妻子及一名未成年兒子，走家庭的唯一經濟支柱，倘若實際執行上述兩年三個月之徒刑，則可預見嫌犯的家庭將陷入經濟困難。
38. 綜上所述，在特別預防方面，足以得出僅對事實作譴責並以監禁作威嚇可適當及足以使嫌犯汲取教訓，並可預期其於將來可以符合法律的方式生活。
39. 誠然，嫌犯作出本案犯罪的誘因是對金錢的貪婪，手法則是在從事的士駕駛員之過程中濫收車資，其行為對公眾產生一定的負面影響，為此，其刑罰在一般預防方面應有所要求。
40. 不應忽略的是，在一般預防方面，原審法院對嫌犯科處了相對重的徒刑，即使給予其緩刑，亦設定相應的附帶條件，即嫌犯須於裁判確定後三個月內向特區支付澳門幣 15,000 元捐獻，作為彌補其因犯罪所造成的惡害。
41. 此外，也根據《道路交通法》第 94 條第 1 款之規定，合共判處嫌犯禁止駕駛為期兩年的附加刑，以及根據《刑法典》第 92 條第 1 款及第 2 款之規定判處其禁止從事的士駕駛員職業的保安處分，為期三年。
42. 由此，這一系列的處罰一方面彌補犯罪的惡害及加強懲治嫌犯之犯罪，另一方面直接打擊及防止嫌犯再次違犯的士駕駛員固有義務以及作出本犯罪行為，從而重建公眾對法律秩序的信

心，且有效起到以儆效尤的作用。

43. 換言之，綜合上述整體的刑事處罰，給予嫌犯暫緩執行徒刑未見會導致動搖人們對法律的有效性，且足以保障法益及穩定社會大眾對打擊犯罪的期盼。
44. 綜上所述，原審法院認為單純以監禁作威嚇足以適當及充分實現懲罰的目的（一般預防及特別預防），並對嫌犯暫緩執行徒刑之決定符合《刑法典》第 48 條之規定，且未有出現明顯錯誤或不合適的情況，故不應該被推翻並應予維持。

請求：

綜上所述，懇請尊敬的中級法院法官 閣下裁定檢察官 閣下之所有上訴理由均不成立，應予駁回，並維持原審法院的判決。

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，認為檢察院提出的上訴理由部分成立。

本院接受檢察院提起的上訴後，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 26 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，對檢察院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23日晚上約8時40分，被害人B在澳門殷皇子大馬路新葡京酒店的士站登上由嫌犯A駕駛的MR-14-XX的士擬前往路氹連貫公路新濠天地酒店。行車約三分鐘後，嫌犯向被害人表示不打錶及需收取澳門幣貳佰圓（MOP200.00）車資。
2. 被害人拒絕嫌犯的要求及向嫌犯表示需按錶收費，但嫌犯拒絕並繼續駕車行駛。
3. 被害人見狀便打算利用手提電話拍攝嫌犯之的士認別證以作報警求助之用，但嫌犯隨即利用“暫停載客”的紙牌掩蓋其的士認別證。接著，被害人向嫌犯要求下車，但嫌犯沒有理會，並繼續駕駛的士到處繞路，以致的士車門在行車期間自動鎖上，從而達到防止被害人離開車廂之目的。
4. 其間，被害人曾嘗試開啟後車廂左邊車門，但無法打開。
5. 之後，嫌犯繼續駕駛該的士到處繞路，包括曾途經羅理基博士大馬路隧道、高士德大馬路、筷子基及青洲一帶。
6. 同日晚上約9時5分，被害人致電999求救熱線，但由於其不熟悉澳門街道，且嫌犯不斷到處繞路行駛，故被害人無法向警員提供其身處位置的資訊。由於經溝通後仍無法向警員提供正確的地點資訊，故被害人掛掉電話，之後，被害人多次向嫌犯要求開啟車門下車，但嫌犯拒絕為之。
7. 同日晚上約9時15分，被害人再次致電999求救熱線，其間，警員要求被害人開啟手提電話擴音功能並以廣東話著令嫌犯停車，但嫌犯沒有回應。及後，警員建議被害人嘗試打開車窗向他人示意求救。

8. 其後，被害人將手伸出後座左邊車窗以向途人求救，嫌犯見狀立即強行關閉該車窗。
9. 同日晚上約 9 時 22 分，當嫌犯駛至林茂海邊大馬路信潔花園對開馬路時，由於紅燈亮起，故嫌犯停車等候交通燈轉換。被害人見狀伺機從後座右邊車窗探出窗外，再伸手向後方的車輛作出揮手、打電話及求救手勢。約 10 秒後，上述交通燈轉為綠燈，嫌犯隨即駕車離開，嫌犯在關上該車窗的過程中，該車窗夾到被害人的左手手腕，從而導致被害人受傷。
10. 同日晚上約 9 時 26 分，被害人再次致電 999 求救熱線，當時，嫌犯駕車途經美高梅娛樂場，被害人便告知警員其處於美高梅紅綠燈位置。
11. 嫌犯得悉被害人向警方告知正確位置後，便駕車至氹仔機場大馬路近 977A07 號燈柱位置停車及向被害人說“不要搞事”。
12. 直至同日晚上約 9 時 55 分，治安警員到達上址尋獲被害人後，嫌犯方應警員要求打開車門讓被害人離開車廂。
13. 嫌犯的上述行為直接及必然地導致被害人左腕淺表擦傷，共需 1 日康復，傷勢對被害人的身體完整性造成普通傷害。
14. 經第 79/2017 號行政命令修改的第 214/98/M 號訓令第 1 條規定，的士之收費如下：
15. 落旗（首 1600 米）為澳門幣 19.00 元；
16. 每跳（落旗後，每 240 米）為澳門幣 2.00 元；
17. 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 2.00 元；
18. 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。
19. 在本案發生前，嫌犯已有 11 宗濫收車資記錄。

20. 嫌犯拒絕按照收費表所定的法定車資收取服務費，並意圖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，目的是獲取不正當利益，但因其意志以外的原因未有成功。
21. 嫌犯意圖為自己獲得不正當利益，以繼續使被害人困於的士車廂的重大惡害相威脅，強迫被害人向其支付高於法律容許之車資，但因嫌犯意志以外的原因未有成功。
22. 嫌犯明知的士車門在行車期間會自動鎖上，但仍在違背被害人意願的情況下，駕駛載著被害人之的士到處繞路，以致被害人不能離開的士車廂，從而使被害人自 2018 年 12 月 23 日晚上約 8 時 40 分至同日晚上約 9 時 55 分的期間處於行動自由被剝奪的狀態。
23. 嫌犯在自由、自願和有意識的情況下故意實施上述行為，且清楚知道其上述行為是澳門法律所禁止及處罰的。
另外證明以下事實：
 24. 嫌犯現為賭場公關，每月收入為澳門幣 20,000 元。
 25. 嫌犯已婚，需供養岳母、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. 的士車窗夾到被害人的左手手腕，從而導致被害人受傷，是因嫌犯再強行關上該車窗而造成的。

2. 在被害人處於行動自由被剝奪期間內，嫌犯作出目的是傷害被害人身體完整性的行為。

三、 法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 不法價格罪
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 緩刑

1. 檢察院司法官指本案發生於 2018 年 12 月 23 日，嫌犯行為應構成一項第 6/96/M 號法律第 23 條第 1 款 a) 項結合第 4 條和第 79/2017 號行政命令修改的 214/98/M 號訓令第 1 條所規定及處罰的不法價格罪，儘管其後第 3/2019 法律《輕型出租汽車客運法律制度》通過，但原有第 52/99/M 號法令仍繼續生效，且並無排除該法令第 8 條的適用，原審法院不應過度解釋立法者原意，因此，嫌犯行為應適用第 6/96/M 號法律，以直接正犯及未遂方式構成一項不法價格罪。

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

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。」

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》。

本案中，嫌犯拒絕按照收費表所定的法定車資收取服務費，並意圖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，目的是獲取不正當利益，但因其意志以外的原因未有成功。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。

2. 檢察院又認為原審法院開釋嫌犯一項普通傷害身體完整性罪的裁決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認

定：“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在審判聽證中作出聲明，承認部份被指控的事實，講述案件發生的具體經過，主要表示其於案發當晚約 8 時多，到新葡京娛樂場的士站接載一名內地男子（即被害人 B），被害人登上的士要求前往氹仔濠天地酒店，當時其沒有按正常收費，向被害人表示不打錶及索取澳門幣 200 元車資，當時被害人拒絕其要求，故其即時叫被害人下車，但對方拒絕，故其便繼續駕車到處繞路，期間，曾因交通管制燈號而停在法老王娛樂場附近；之後，被害人便打算利用手提電話拍攝其的士認別證以作報警求助之用，但嫌犯隨即利用紙牌掩蓋其的士認別證；過程中，被害人從沒有向其要求讓他下車，其也沒有拒絕讓他下車，由於被害人不肯下車（其估計因被害人仍看不到其的士認別證），故其便繼續駕駛的士到處繞路，期間，亦曾駕駛至青洲跨工區較偏僻一帶停下車，並要求被害人下車，對方拒絕；過程中，被害人曾表示過會致電報警投訴自己，亦知悉被害人應曾致電警方，但其不知被害人有否開啓手提電話的擴音功能，其從沒有聽到警員從有關通話中著令其停車；當的士駛至信潔花園對開馬路時，在等候交通燈轉換期間，看見被害人從後座右邊車窗探出窗外，其沒有留意到對方做了甚麼手勢，當被害人把身體完全伸回入車廂內時，其因擔心被害人的人身安全便把車窗關上，並叮囑他不要再伸出去了，很危險的，在其關上車窗的過程中並非強行關上的，沒有夾到被害人的左手手腕，其不知被害

人手上的傷勢如何造成，不排除是被害人之前衝上前拍攝其的士認別證時遭其阻攔所導致的；及後，其駕車到氹仔機場大馬路附近的有關位置停車，因該處也靠近被害人當初想到達的目的地，且其已到駕車到處繞路很久時，不想再與被害人糾纏了；其後，警員到來，被害人的乘客位置的車門並非其開啓的；其所駕駛的的士車門在起步 10 多秒後便會自動鎖上。同時，嫌犯指出了其個人、經濟、家庭及學歷狀況。

根據《刑事訴訟法典》第 337 條第 2 款 a 項的規定，在審判聽證中宣讀了涉案人 B 在刑事起訴法庭所作的供未來備忘用的聲明（載於卷宗第 98 頁連背頁，當中包括第 13 頁連背頁的相關內容，該等內容在此視為完全轉錄），當中客觀講述了本案所發生的具體經過，主要表示於案發當晚約 8 時 40 分，在澳門殷皇子大馬路新葡京的士站乘坐涉案的士前往路氹連貫公路新濠天地酒店，當其向嫌犯（的士司機）說明目的地後，嫌犯隨即駛離的士站，在行駛約 3 分鐘後，突然向其稱前往新濠天地酒店不打錶要澳門幣 200 元車資，故其立即向嫌犯要求按錶收費，但嫌犯拒絕並繼續行駛，沒有理會其；隨後，其便打算利用電話拍攝他的的士認別證，以便報警，嫌犯見狀又立即將的士認別證掩蓋，不讓其拍攝，故其便向嫌犯要求下車離開，但嫌犯仍不予理會；在的士行駛期間，其嘗試開啓的士後座乘客左邊的車門，但無法打開，其認為嫌犯已將全車的門上鎖，故沒有再嘗試開啓的士車門；由於其無法離開車廂，故其隨即撥打 999 報警求助，但因其不懂澳門地區名稱，無法向警員正確提出的士駛經的地址，故警員便提意其伸手出車窗外向途人求救，當其伸手出後座右邊車窗後，嫌犯見狀後便立即強行關閉左邊車窗，故其便立即到後座右邊打開車窗，但嫌犯見狀後再立即強行關閉右邊車窗，故其用手拉扯右邊車窗，阻止司機關閉車窗，此舉行為導致其左手手腕被右邊車窗夾住，以至其左手手腕受傷；其在報警時開啓免提裝置的，警員在通話中不斷以廣東話與嫌犯對話，當

中其聽到警員曾著司機停車，但司機都不予理會，沒有將車停下；由於經過約 15 分鐘時間其仍無法與警員提出的士的正確地點，故在掛掉電話後，多次向嫌犯要求下車，但嫌犯一直不理會，繼續乘載其在澳門半島地區不斷行駛；直至約 9 時 30 分，的士才途經美高梅娛樂場駛經一條不知名橋樑前往氹仔地區，期間其繼續要求嫌犯停車及讓其下車，但嫌犯不理會，其見狀後便再次撥打 999 報警求助，並在嫌犯途經其所認知的世紀酒家王府大飯店及澳門國際機場時，即時向警員指出正確位置；其後，嫌便駛到澳門國際機場附近的地盤工地停車，並向其說出“不要搞事”及一直互相理論，約 5 分鐘後，便有三至四部警車到達現場，並由警員向嫌犯要求打開的士後座乘客車門，其才正式離開車箱；其繼續追究嫌犯的刑事及民事法律責任。

治安警察局警員 C 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述了接報到場調查本案的具體情況，主要指出當時涉案的士已停在澳門國際機場貨櫃區的偏僻荒蕪之處，的士引擎及車頭燈應仍開啓著，車窗關上了，嫌犯及被害人均在車廂內，由於接報時已初步從報案資訊知悉發生甚麼事及涉案的士的車牌號碼，故其上前要求的士司機（即嫌犯）將其位置的車窗降下，並向他初步詢問情況，他指出他原本向被害人開價乘搭的士的費用為澳門幣 200 元，但對方不肯就範，且又不肯下車，故他便一直繞路；另外其亦有向被害人了解，當時被害人指出他登上涉案的士後，嫌犯向其開價澳門幣 200 元，但他不肯並要求嫌犯按錶收費，嫌犯不答應並繼續駕駛的士繞路，他曾要求對方停車及讓他下車，但嫌犯沒有理會，車門被反鎖，嫌犯不讓其下車，他曾探身車窗外求救，期間被車窗夾到左手；期間，其亦上前從外開啓後座左邊乘客位置的車門，但不成功，門被反鎖了，故其要求嫌犯打開乘客位置的車門，嫌犯才開啓之；對於當時被害人指出嫌犯不讓其下車之說，嫌犯沒有就這方面作出回應或否認。

治安警察局警員 D 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述了接報到場調查本案的具體情況，尤其指出當時的士已停在澳門國際機場貨櫃區的偏僻之處，嫌犯及被害人均在車廂內，僅同事上前嘗試從外開啓乘客位置的車門，但不成功，及後其也分別向被害人及嫌犯了解，當時被害人說要報警，嫌犯則沒有回應。

司法警察局偵查員 E 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述了調查本案的具體情況，尤其指出檢查了涉案的士的手掣及操控開關掣，製作了檢驗及評估筆錄，發現嫌犯可操控總開關掣，倘若嫌犯將後座左邊車門鎖上了，有關乘客不能直接從車廂內打開後座左邊車門，僅能從車門外以自行解鎖方式才能將有關車門開啓；亦有聽回被害人致電治安警察局時的錄音，過程中，曾有警員要求被害人打開手提電話的擴音器，但沒有技術可以辨識當時被害人是否真的打開了擴音器；另外，經調查得知，嫌犯未曾於置地廣場附近位置把的士停下。

載於卷宗第 17 頁及第 126 至 130 頁的觀看全澳城市電子監察系統筆錄及所截取的圖片，以及卷宗第 136 頁的扣押光碟。

載於卷宗第 20 至 27 頁的檢驗及評估筆錄連同照片。

載於卷宗第 38 頁的扣押的士、車匙、登記摺及所有權登記憑證。

載於卷宗第 56 頁的濫收車資記錄。

載於卷宗第 132 頁的臨床法醫學意見書，以及卷宗第 18 至 19 頁的醫生檢查報告連同照片。

載於卷宗第 135 頁的聽取錄音音訊光碟筆錄，以及卷宗第 138 頁的扣押光碟。

本法院客觀及綜合分析了嫌犯、被害人及警員證人在審判聽證中分別所作出及被宣讀的聲明，結合在審判聽證中所審查的扣押物、觀看全澳城市電子監察系統筆錄及所截取的圖片、聽取錄音音訊光碟筆錄、檢驗及

評估筆錄連同照片、書證，以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則下形成心證。

儘管嫌犯僅承認部份被指控的事實，承認曾向被害人開價，但因被害人拒絕而導致不成功，認為其行為只構成濫收車資的行政違法行為，同時，辯稱是因被害人拒絕下車才使其繼續駕駛涉案的士到達繞路，被害人從無要求過下車，沒有對被害人作出禁錮，然而，其辯解顯然是不符合常理及經驗法則的。因為倘若是因被害人拒絕下車才使嫌犯繼續駕駛涉案的士到達繞路而行，按照常理，其大可將的士停在道路一旁，以便等待被害人最終讓步而自行下車，這樣更可節省士所耗費的電油，但嫌犯卻沒有這樣做，即使在過程中嫌犯曾於信潔花園對開馬路及美高梅娛樂場對開馬路停下，其都僅因還上紅燈需等待起步而為之。而且，在信潔花園對開馬路等待紅綠燈的過程中，有關觀看全澳城市電子監察系統筆錄及所截取的圖片顯示到被害人的曾從的士後座右邊車窗把上半身探出車窗外，更伸手向後方的車輛作出揮手、打電話及求救手勢，在燈號轉為綠燈後，有關的士起步，被害人便把身體縮回車廂內。同時，結合聽取錄音音訊光碟筆錄所顯示被害人數次致電治安警察局報警求助所講述的情況，及目擊被害人求救而致電報警的途人的報案內容，加上檢查筆錄所顯示的涉案的士的鎖上車門車窗的具體操作，嫌犯也聲稱知悉車門會在的士起步後一段短時間自行鎖上，以及警方到達鄰近機場貨櫃區的偏僻之處找到有關的士及被害人被困在被鎖上車門的的士內的情況，結合常理及經驗法則，本法院認為這些證據均充份顯示了被害人所講述的案情內容屬實，就嫌犯以到處繞路的方式繼續駕駛有關的士不讓其下車，將其禁錮在車內，從而迫使其向他支付他所索取的高額車資的情況值得取信，嫌犯的解釋並不可信，有違常理，顯然是隱瞞實情。

至於嫌犯被指控觸犯傷害被害人身體完整性的部份，雖然卷宗內的

臨床法醫學意見書及醫生檢查報告連同照片的確顯示了被害人左腕淺表擦傷的傷勢，也對應被害人在口供內所交待受傷的過程，然而，即使嫌犯指出其不知被害人如何受傷之說也很大程度並不可信，但由於被害人指出其是用手拉扯右邊車窗，以阻止司機關閉車窗，可見，當時有關車窗已正在關上，因此，在未有其他更多客觀佐證的情況下，我們認為不排除是被害人自己突然把左手放在正在關上的車窗上而已，不排除嫌犯未能預見有關情況或未能及時停止關窗，被害人又沒有更清楚及具體交待這點細節，故我們未能毫無疑問地肯定作為司機的嫌犯在此部份的故意或過失傷人的責任。

基於此，本法院認為本案有充份證據認定嫌犯實施被指控的事實，因此足以對上述事實作出認定。”

關於這一問題，本院轉錄助理檢察長在意見書中精闢的見解：

“根據本案已證事實，在嫌犯不斷繞路且拒絕開啟車門讓被害人下車之後，被害人再次通過電話報警並聽從了警員要其嘗試打開車窗向他人示意求救的建議，將手伸出後座左邊車窗以向途人求救，嫌犯見狀立即強行關閉該車窗，隨後當的士因紅燈而停車等候交通燈轉換時，被害人伺機再從後座右邊車窗探出窗外揮手求救，10 秒之後交通燈轉為綠燈，嫌犯隨即開車並關上該車窗，過程中，該車窗夾到被害人的左手手腕，從而導致被害人受傷。

應注意的是，本案起始是嫌犯欲向被害人濫收車資，被害人不肯就範，繼而被嫌犯強行關在車內並不斷繞路，期間，被害人曾嘗試開啟車門及致電 999 向警方求救，警員亦曾要求被害人開啟手提電話擴音功能並著令嫌犯停車，但均未能阻止嫌犯。其後，被害人應警員建議打開車窗向他人求救，將手伸出窗外。當時被害人曾要求下車，嫌犯亦清楚知道被害人

報警及打開車窗伸手向車外途人求救，由此可見，嫌犯關上車窗的行為並非單純的不小心，而是故意為之，目的是阻止被害人向外求助。

正如檢察院司法官在其上訴狀中所拍，被害人上車至左手被夾傷，期間在狹窄的的士車廂內已被嫌犯限制人身自由 42 分鐘，期間被害人兩次致電 999 報警求助，並曾探身車外求助，故嫌犯顯然清楚知道被害人再次探出車外的目的也是求助，但在此情況下，仍然關上車窗，毫無疑問其存在故意，並清楚知道其行為會對被害人造成傷害。

故此，原審法院認為不排除嫌犯未能預見其行為會導致被害人受傷的結論明顯與一般經驗法則有謬，存在上訴狀中所指的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵。

事實上，即使認為嫌犯沒有傷害被害人的直接意圖，其故意行為不僅導致了被害人身體的受傷，且這種傷害至少也是嫌犯所放任或接受的結果。

此外，亦正如上訴狀中所指，即使認為嫌犯並無預見其關窗行為可能會導致被害人受傷，嫌犯的行為亦屬於過失，因為按照事件發生的經過，嫌犯作出相關行為時必須注意並能注意被害人當時的情況。

其實，單純從被上訴判決的獲證事實中，包括獲證事實中的第 1 點至第 8 點事實，特別是第 9 點、第 13 點及第 19 點事實，已經能認定嫌犯存在傷害他人身體完整性的故意(至少存在或然故意)，故上訴法院可以對案件直接作出裁判，改判嫌犯所被指控的(故意)傷害他人身體完整性罪名成立。”

本院完全同意檢察院司法官上述的見解，並根據已證事實第 1 至 8 點、第 9 點、第 13 點及第 23 點事實，嫌犯行為已經滿足了傷害他人身體完整性罪的客觀及主觀構成要件。

故此，檢察院提出的上述上訴理由成立，本院改判嫌犯以或然故意方式觸犯一項《刑法典》第 137 條第 1 款所規定及處罰的普通傷害身體完整性。

嫌犯所觸犯的一項《刑法典》第 137 條第 1 款所規定及處罰的普通傷害身體完整性，可被判處一個月至三年徒刑或科罰金。

考慮嫌犯之過錯，亦考慮到嫌犯的行為對法律秩序及社會安寧帶來的負面影響，因此，本合議庭認為嫌犯觸犯的普通傷害身體完整性罪，判處四個月徒刑最為適合。

競合原審法院判處嫌犯

- 以直接正犯及未遂方式觸犯一項《刑法典》第 148 條第 1 款及第 2 款結合第 21 條及第 22 條，並配合《道路交通安全法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的脅迫罪，判處五個月徒刑；
- 以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 152 條第 1 款，並配合《道路交通安全法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的剝奪他人行動自由罪，判處兩年徒刑。

按照《刑法典》第 71 條第 2 款規定，犯罪競合可科處的刑罰最低限度為各罪刑罰中最重者，而最高限度為各罪刑罰中之總和，因此，嫌犯三罪競合，可判處四個月至二年九個月徒刑的刑罰。根據《刑法典》第 71 條之規定，判處嫌犯二年四個月徒刑的單一刑罰。

3. 最後，檢察院認為原審法院對嫌犯處以緩刑的決定是違反了《刑

法典》第 48 條之規定。

根據《刑法典》第 48 條之規定，經考慮行為人之人格、生活狀況、犯罪前後之行為及犯罪情節後，認定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，法院得將所科處不超逾三年之徒刑暫緩執行。

換言之，法院若能認定不需通過刑罰的實質執行，已能使行為人吸收教訓，不再犯罪，重新納入社會，則可將對行為人所科處的徒刑暫緩執行。因此，是否將科處之徒刑暫緩執行，必須考慮緩刑是否能適當及充分地實現處罰之目的。

根據原審法院判決中指出：“根據《刑法典》第 48 條的規定，經考慮嫌犯的人格、生活狀況、犯罪前後的行為及犯罪的情節，尤其嫌犯為初犯，本法院認為在本案中僅對事實作譴責並以監禁作威嚇應可適當及足以實現處罰的目的，因此，決定暫緩執行上述徒刑，為期三年，但緩刑附帶條件，嫌犯須於裁判確定後三個月內向本特別行政區支付澳門幣 15,000 元捐獻，作為彌補其因犯罪所造成的惡害。”

本院考慮雖然嫌犯身為的士載客職業司機，有多宗濫收車資違規紀錄，還利用的士司機身份向外地遊客索取高價車費，並向不願就範的被害人作出上述侵害行為，其作案手法惡劣。然而，嫌犯是初犯，對被害人造成的傷害不算十分嚴重，本院認同原審法院的考慮，認為對嫌犯以監禁作威嚇以足夠實現處罰的目的。

本院認為對原審法院判處緩刑的決定應予維持，但緩刑附帶條件，改為嫌犯須於裁判確定後三個月內向本特別行政區支付澳門幣 18,000 元捐

獻。

四、 決定

綜上所述，合議庭裁定檢察院的上訴理由部分成立。

合議庭裁定嫌犯以或然故意方式觸犯一項《刑法典》第 137 條第 1 款所規定及處罰的普通傷害身體完整性，判處四個月徒刑。

競合原審法院判處嫌犯

- 以直接正犯及未遂方式觸犯一項《刑法典》第 148 條第 1 款及第 2 款結合第 21 條及第 22 條，並配合《道路交通安全法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的脅迫罪，判處五個月徒刑；
- 以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 152 條第 1 款，並配合《道路交通安全法》第 94 條第 1 項所規定及處罰的剝奪他人行動自由罪，判處兩年徒刑；

三罪競合，判處嫌犯二年四個月徒刑的單一刑罰。暫緩執行該徒刑，為期三年，上述緩刑附帶條件，嫌犯須於裁判確定後三個月內向本特別行政區支付澳門幣 18,000 元捐獻。

維持原審法院其餘裁決。

判處嫌犯繳付 3 個計算單位之司法費，以及二分之一上訴的訴訟費用。

訂定嫌犯辯護人辯護費為澳門幣 2,500 圓。

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)
(附投票聲明)

**就澳門中級法院第 587/2020 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，對今天的上訴判決有關「不法價格」罪無罪的部份，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。

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。

另根據上述第 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