

編號：第 155/2026 號（刑事上訴案）

上訴人：A

日期：2026 年 5 月 14 日

主要法律問題：偽造技術註記

摘 要

《刑法典》第 243 條(定義)規定如下：

“為著本法典之規定之效力，下列各詞之定義為：

a) (…):

(一) (…);

(二) (…);

b)技術註記:藉著全部或部分自動操作之技術器械,對某一數值、重量、計量、狀況或某一事件之過程所作之註記,該註記係令一般人或某一圈子之人得以識別其結果,且係用作證明法律上之重要事實,而不論在作出註記時係作為此用,或之後方作此用者;

c) (…);

d) (…)”

-

《刑法典》第 247 條(偽造技術註記)規定如下：

“一、意圖造成他人或澳門特別行政區有所損失,又或意圖為自己或他人獲得不正當利益,而作出下列行為者,處最高三年徒刑或科罰金:

a) 製造虛假技術註記;

- b) 偽造或更改技術註記；
- c) 使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上；或
- d) 使用由他人製造、偽造或更改之以上各項所指之技術註記。

二、擾亂技術器械或自動器械之作為，藉此影響技術註記之結果者，等同於偽造技術註記。

三、犯罪未遂，處罰之。

四、上條第一款之規定，相應適用之。”

*

裁判書製作人

簡靜霞

澳門特別行政區中級法院

合議庭裁判書

編號：第 155/2026 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2026 年 5 月 14 日

一、案情敘述

於 2025 年 12 月 9 日，第一嫌犯 A 在初級法院刑事法庭第 CR2-25-0208-PCS 號卷宗內被裁定：以共犯、既遂及連續犯方式觸犯了《刑法典》第 247 條第 1 款 b 項及第 2 款結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰的一項“偽造技術註記罪”，改判以共犯、故意、既遂及連續犯方式觸犯《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰一項“偽造技術註記罪”，決定判處一百二十日罰金，每日罰金金額訂為 100 澳門元，合共 12,000 澳門元(壹萬貳仟澳門元)，倘不繳納罰金或不獲准以勞動代替，須監禁八十日。

*

嫌犯 A 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. 上訴人 A 現被指控與另一嫌犯 B 以共犯、故意、既遂及連續犯方式觸犯《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰一項“偽造技術註記罪”，決定各判處一百二十日罰金，

每日罰金金額訂為 100 澳門元，合共 12,000 澳門元(壹萬貳仟澳門元)，倘不識納罰全或不獲准以勞動代替，須監禁入十日。

2. 上訴人不認同原審法院的判決，並認為判決沾有以下瑕疵：

一) 審查證據方面明顯有錯誤(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 c 項)：

- 錯誤認定上訴人 A 透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促成一連串包含不實內容的法定資料上載至車載智能終端系統。
- 錯誤認定“車載智能終端系統”誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務。
- 錯誤不認定「在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 的的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。」

二) 在說明理由方面出現不可補救之矛盾(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 b 項)。

三) 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 a 項)-未能證明法律上之重要事實，不實登載於技術註記上。

四) 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 a 項)-未能證明“偽造技術註記罪”主觀構成要件之特定故意。

五) 法律適用錯誤(《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定的“偽造技術註記罪”)違反在客觀構成要件：

- 法律上之重要事實；
- 不實登載；
- 於技術註記上。

● 審查證據方面明顯有錯誤(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 c 項)

3. 第一個明顯的錯誤：A 沒有且無法冒認 B 以及“車載智能終端系統”也沒有誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務。
4. 一方面，根據原審法院在判決中第 9 頁“答辯狀內具有重要性且獲證明的事實：”中，證實了“9. 在「車載智能終端系統」人臉識別系統下，A 合共 65 次借用嫌犯 B 之第 20XXX 號的士駕駛員證登入車載智能系統時，均清楚顯示「不是車主」。14. 在「車載智能終端系統」以及當局的系統中，顯示「不是車主」，並在人臉識別系統中顯示的照片均是 A 本人。”。
5. 以及根據原審法院在事實判斷中指出，“編號:XXXX 的警員證人在庭審中簡述了本案的調查經過，稱的士司機不得使用他人之的士駕駛員證登入車載機，但若使用他人之的士駕駛員證，且在隨後的三次面容識別中測出與證件資料不匹配，仍可登入系統接單工作。……”
6. 在此可詳細參見庭審錄音 CR2-25-0208-PCS-2025-11-10_4Z6BKEM101920121 - Part 24:53-25:08 證人 C 警員回答律師詢問從影像紀錄能否得出當時誰在駕駛的士，證人回答“都清楚嫁啦，應該就係 A 嘅。”，及後在 Part 25:38-26:04 證人 C 警員回答律師詢問是否認為顯示「不是車主」，是完全紀錄了 A 在駕駛，是將真實的數據記錄，及是否也是這樣理解，證人回答，“係啊，冇錯係”。隨後在 Part 26:07-26:21 證人 C 警員回答律師詢問其實是沒有虛假的數據被不實上載，證人回答“唔會有，全部依個呢，有一個係個保密系統黎嘅，正常嘅情況之下就話你有可能會干擾到佢。”
7. 隨後在庭審錄音 CR2-25-0208-PCS-2025-11-10_4Z6BKEM101920121 - Part 29:20-29:58 證人 C 警員回應檢察官閣下詢問雖然在紀錄中顯示「不是車主」，但這紀錄能否反映到真實狀況是 A 在駕駛，證人回答

“個影像應該都好清楚。”，及後檢察官閣下再追問顯示「不是車主」，但在事實是否應夠反映到，證人回答“反映到，根本。”，隨後證人已被打斷發言。

8. 換言之，從證人 C 警員的證言可得出，即使非為持證人，在無須冒充持證人下，仍可在系統預先保留下的特定形式下登入。因此在本案中，嫌犯 A 並沒有冒認，也無須冒認，更無法冒認，便可登入車載智能終端系統。
9. 實際到本文中，從證人的證言結合卷宗的資料所得出的認定事實，在「車載智能終端系統」、當局的系統以及卷宗第 54 至 109 頁的系統錄像報告中，均顯示駕駛人為 A 本人，亦顯示其在拍卡登入時，沒有作出任何遮擋，更沒有假冒成另一嫌犯 B 的形象，以欺騙人臉識別系統登入車載智能終端系統，「車載智能終端系統」也真實記錄是 A 正在駕駛。
10. 另一方面，如本書狀第四點所認定事實的前提下，證實了在車載智能終端系統以及當局的系統中，顯示「不是車主」，並在人臉識別系統中顯示的照片均是 A 本人。
11. 原審法院在事實判斷中指出，“編號:XXXX 的警員證人……該證人表示他曾向交通事務局人員瞭解，獲悉該局因擔憂車載機系統在辦公時間以外出現訊號等問題，令的士司機無法登入，會妨礙司機工作，所以即使面容識別三次失敗，都會讓司機登入系統工作。此外，證人確認第 22 至 50 頁的車載機系統資料是治安警察局按該局獲交通事務局授權查閱的資料列印而成。”。
12. 因此即使是由持證人拍卡登入車載智能終端系統，也有機會因識別失敗後登入系統工作，而會出現確是車主但顯示「不是車主」的情況。

在此情況下，當局同樣需要結合車載錄像及其他數據得出實際駕駛人，絕非單純基於個別錯誤資料而對有關人等作出刑事檢控。

13. 因此從作為執法人員的證人 C 警員的證言也可反映出，即使表格上姓名有出入或顯示「不是車主」其實並不重要，因為錄像是最為清晰的證據，只要結合系統上的數據便能真實反映出實際的情況。
14. 故此，原審法院證實「自 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間，嫌犯 A……，透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統……」以及「兩名嫌犯 A 及 B 的上述合謀行為，導致嫌犯 A 成功將其獲嫌犯 B 借出的“他人之證”登入裝設於涉案電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，……誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務……」的事實，完全屬顯而易見的錯誤！
15. 第二個明顯的錯誤：根據原審法院在判決中的已獲證明的事實第四點所述，“嫌犯 B 與嫌犯 A 兩人皆持有由交通事務局簽發之“的士駕駛員證”，從而具備駕駛的士載客的資格，前者於 2021 年 4 月 8 日獲發第 20XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2025 年 1 月 2 日】，後者則於 2021 年 4 月 23 日獲發第 34XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2026 年 4 月 22 日】。”
16. 以及卷宗第 7 頁中所載有之 A 的的士駕駛員證，清楚顯示有效日期至 2026 年 4 月 22 日。
17. 而上訴人 A 至今仍駕駛的士維生，是一名具備駕駛的士並提供的士客運服務資格的的士司機。
18. 因此，私人公司作出的內部停職行為並不造成上訴人失去駕駛的士載客的資格，行政當局也從沒有針對上訴人之的士駕駛員證作出註銷等行為。

19. 故此，原審法院仍不對「在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 的的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。」的具有重要性的事實作出認定，以致形成不利於上訴人的事實及心證，屬也一顯而易見的錯誤！
 - 在說明理由方面出現不可補救之矛盾(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 b 項)
20. 在本案所指控的《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰一項“偽造技術註記罪”中的其中一項構成要件，為使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上。
21. 然而，無論是原審法院在判決中第 9 頁的已證事實均清楚顯示「車載智能終端系統」以及當局的系統中「不是車主」以及在人臉識別系統中顯示的照片均是 A 本人。
22. 以及本書狀第六及第七點的庭審錄音中，證人 C 警員的證言已清楚指出記載於技術註記上的數據，即使部分載有「不是車主」，但是完全紀錄了駕駛人的實況，是將真實的數據記錄，反映出事實狀況，清晰明瞭地得出是 A 在駕駛，而沒有誤認為 B。
23. 證人 C 警員更指出，車載智能終端系統是具備保密系統，是不可能進行到干擾。
24. 結合卷宗第 54 至 109 頁的系統錄像報告，清晰地記錄了是上訴人在正常駕駛的士提供客運服務，並沒有冒認，也沒有干擾車載智能終端系統，清晰地紀錄了是上訴人在正常駕駛的士提供客運服務。
25. 因此在上述事實已證實及已採信證人的證言下，原審法院仍在已獲證明的事實中得出「透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統」及「致使當局依法透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號系統中收錄了

上述不實之的士工作證及相關接載資料如此法律上屬重要的事實，誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務」的矛盾事實！

26. 同理，原審法院錯誤不認定「在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 的的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。」和已獲證明的事實第四點所述，「嫌犯 B 與嫌犯 A 兩人皆持有由交通事務局簽發之“的士駕駛員證”，……後者則於 2021 年 4 月 23 日獲發第 34XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2026 年 4 月 22 日】」也相互存在矛盾。
27. 綜上，原審法院針對同一事實，作出與已獲證明的事實、卷宗所載的資料及證人的證言完全相反的認定，故沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b 項所規定的在說明理由方面出現不可補救之矛盾之瑕疵！
 - 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判（《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 a 項--未能證明上訴人的行為為使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上。）
28. 在本案中的被原審認定為被不實登載於技術註記上的法律上之重要事實，包括載於卷宗第 22 至 43 頁、第 44 至 50 頁及第 54 至 109 頁所載的內容。
29. 但正如本書狀第六及第七點中所載有關證人 C 警員的證言，有關被上載至車載智能終端系統的數據資料，並沒有將不實的資料登載於技術註記上，反而因為車載系統有完善的保密系統及防擾亂技術，令所有真確無誤的數據得以紀錄，將事實反映出來。
30. 以及在 CR2-25-0208-PCS-2025-11-10_4Z6BKEM101920121 - Part 24:06-24:50 證人 C 警員在回答尊敬的法官閣下提問有關卷宗第 22 至 44 頁及 46 後面的的士收費數據是否從車載機系統導出（庭上用“gen 出嚟”），警員分別回答，“係啊，冇錯正確。”及“係，正確。”

31. 因此，即使有部分表格沒有顯示「不是車主」或其他關於 A 的信息，僅是在人手導出數據的設定上(或選擇欄目上)出現遺漏而顯示不完全，並不等於將「不實」的資料上載，更不能得出「使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上。
32. 加上在 CR2-25-0208-PCS-2025-11-10_4Z6BKEM101920121-Part26:28-26:38 證人 C 警員在回答律師車載系統難以干擾時，證人回答“喲，咁樣，因為入面戈度其實有一啲入面佢嘅功能嘅話呢，交事局講話係鎖左嘅，但鎖到去邊度呢，警察就唔知嘅”。即當局實務操作也是與介紹影片是完全吻合的。
33. 在本案的卷宗資料中，並沒有證據顯示 A 有曾破壞的士車載智能終端系統的封條，亦沒有顯示到 A 曾對車載機的數據進行任何形式的入侵或篡改。因此，不能單純將數據導出的表格缺漏歸責於 A 將不實資料上載。
34. 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判(《刑事訴訟法典》第 400 條第二款 a 項)--未能證明上訴人的行為為具備構成要件的特定故意。
35. 此外，在原審法院已獲證明的事實中，並沒有證實上訴人存有「意圖造成他人或澳門特別行政區有所損失，又或意圖為自己或他人獲得不正當利益」的構成要件。
36. 在本案中，A 的主觀故意需要同時包含：一般故意：明知自己的行為會篡改到技術注記；特定故意：意圖造成他人/地區損失，或為自己/他人獲得不正當利益。
37. 原審法院僅證實「自 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間，嫌犯 A……從而更合共取得 26,282.00 澳門元的車資。」，但該事實並沒有證明該等車資屬不正當的利益。

38. 相反，原審判決是證明了答辯狀的其中一條事實：“A 是以自僱方式，承租澳門電召的士服務有限公司之電召的士，自行收取乘客費用及自行繳交的士租金。”
39. 再一次強調，嫌犯由始至終的的士駕駛員證是合法有效，從未被行政當局注銷，是具備提供的士客運服務的資格，因此其所賺取的收入都應是合法的收入。
40. 其次，嫌犯亦沒有意圖造成他人或本地區損失，實際上本案也沒有任何事實能夠獲得證明造成他人或澳門特別行政區有所損失。
41. 即使原審法院在判決中的“法律通用”中，強行認定電召公司被上訴人所誤導，但事實上，上訴人與電召公司僅為租賃的關係，上訴人按時繳付租金下，電召公司已無任何的損失，況且在本案中沒有任何資料顯示電召公司在本案中有任何損失，電召公司從來不是本案的參與人甚至不是證人。
42. 因此，在缺少了事實基礎的前提下，不能認定嫌犯具備造成他人或本地區有所損失、又或為自己或他人獲得不正當利益的偽造文件罪的特定犯罪故意。
43. 綜上，在原審法院已獲證的事實中以及所有的卷宗證據，明顯欠缺滿足被控之罪狀構成要件，但原審法院仍作出被上訴之裁判，故明顯沾有獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵！
- 法律適用錯誤(《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定的“偽造技術註記罪”)
44. 上訴人 A 現被指控觸犯《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰一項“偽造技術註記罪”：“一、意圖造成他人或澳門特別行政區有所損失，又或意圖為自己或他人獲

得不正當利益，而作出下列行為者，處最高三年徒刑或科罰金：c)使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上。”

45. 但從被上訴判決中的已獲證明事實，並不構成上述條文 c 項所指的客觀構成要件。

◇ 「車載智能終端系統」所登載的內容不是「技術註記」

46. 根據原審判決中已獲證明的事實第八點，“自 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間，嫌犯 A 合共 65 次使用嫌犯 B 所獲發之第 20XXX 號的士駕駛員證登入裝設於車牌編號為 MZ-XX-XX 之紅色電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，並駕駛該的士合共提供了 422 次之客運服務，透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統，從而更合共取得 26,282.00 澳門元的車資。

47. 當中認為「促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統」，上述系統指的是車廂內之「車載智能終端系統」。

48. 上訴人並不同意「車載智能終端系統」屬於「技術註記」。

49. 根據《刑法典》第 243 條 b 項規定「技術註記」的定義，在司法實踐中亦有一貫的見解，技術註記是指通過技術儀器全部或者部分製作的可以讓利害關係人認識其所代表的一個法律上重要的事實，該等事實如所記錄的價值、重量、長度或者一個時間或者過程的紀錄。

50. 而本案所涉及之技術註記器械為一車載智能終端系統，根據第 21/2019 號行政法規第 6 條第 2 款及第 3 款的規定，車載智能終端系統的登入，必須以人手方式拍卡或手動輸入駕駛證編號，以及透過生物辨識技術才能進入系統。

51. 有葡萄牙學者指出，若然是透過人手方式作出，則不能視作註記，因並非透過技術設備去作出。

52. 除了必需人手操作外，「車載智能終端系統」如此多的功能，也明顯亦不符合僅記錄價值、重量、長度或者一個時間或者過程的紀錄的器械。

53. 因此，結合上述司法見解及條文的規定，在「車載智能終端系統」並非技術器械的前提，所登載的內容也不能構成「技術注記」，故不適用《刑法典》第 247 條 1 款 C 項的偽造技術註記罪。

◇ 本案涉及的資料不是法律上重要事實

54. 本案中所涉及載於卷宗第 22 至 50 頁以及第 54 至 109 頁的數據資料非為法律上之重要事實。

55. 「法律上重要事實」的認定需具備「適合用作證明法律上重要事實」的特性，即該內容直接影響法律關係的建立、變更或消滅，是否屬於對法律判斷具有決定性作用的不實事實。若其內容不具備此類證明功能，不影響核心法律關係，則不構成刑法意義上的「法律上重要事實」。

回到上指卷宗之內容：

- 卷宗第 22 頁為「智能考勤」表，記載了上傳時間、比對結果時間、相識度百分比、司機等資料，第 23 至 43 頁為人面識別比對的結果。
- 卷宗第 44 頁為「司機考勤明細」，記載了車牌 MZ-XX-XX 的士的簽到簽退時間、公里數、收費總額等資料。
- 卷宗第 45 至 50 頁為「計程表收費記錄明細」，記載了里程、上車下車時間、交易金額等資料。
- 卷宗第 54 至 100 頁為治安警察局作成的觀看影像筆錄，記載了 A 駕駛的士的影像紀錄。

56. 以上卷宗的內容，都並非“可以讓利害關係人認識其所代表的一個法律上重要的事實”。

57. 然而，根據中級法院第 530/2018 號案的合議庭裁判引述初級法院 CR3-16-0485-PCC 裁判所認為，考勤表格(卷宗第 22 頁及 44 頁)僅為考勤記錄，並不屬於技術註記，而是屬於普通文件。因此，該兩份文件不能成為構成本罪的證據。
58. 而卷宗第 45 至 50 頁的「計程表收費記錄明細」，亦不構成法律上之重要事實。
59. 具體對於電召公司而言，經原審法院在判決中作出認定，上訴人以自僱方式，承租澳門電召的士服務有限公司之電召的士，自行收取乘客費用及自行繳交的士租金。為此，司機與公司不存有勞動關係，不需向公司上繳收入及打卡考勤，因此「計程表收費記錄明細」及前述的考勤對電召公司並非法律上之重要事實。
60. 必須強調的是，對於執法部門而言，所有里程、收費、時間、導航、錄影錄像都是真實！
61. 正如本書狀第十五及十六點所載的庭審錄音，證人 C 警員的證言，即使表格上會出現「不是車主」，但其結合所有資料下，是十分清晰判斷到實際駕駛人是上訴人。換言之，只要結合系統上的數據便能反映出實際駕駛人，因此，對於執法部門而言，該等事實不屬法律上之重要事實。
62. 因此，在本案中登載於的士車載智能終端系統(參見卷宗第 22 頁至第 50 頁及第 54 頁至第 109 頁)的數據資料不屬法律上之重要事實的前提下，並不適用《刑法典》第 247 條 1 款 C 項的偽造技術註記罪。
- ✧ 本案涉及的資料不是不實登載
63. 承上所分析，結合卷宗的資料以及證人的證言，並沒有顯示出上訴人將任何不實的數據資料上載至車載智能終端系統。

64. 從本書狀第十五及十六點所載的庭審錄音，證人 C 警員的證言可得出，在執法人員的專業分析中，認為所有數據資料為真確無誤地記載於系統上，以及基於該系統的保護功能，及沒有證據上訴人破壞車載系統的封條下，在客觀上是不可能進行干擾或修改。
65. 首先，從卷宗第 22 至 43 頁為「智能考勤」資料中，清晰地記載了因相識度百分比(%)不足，因而顯示駕駛司機為「不是車主」，以及在人面識別的介面中清晰顯示 A 本人的樣貌，並沒有任何冒充另一嫌犯的行為及試圖令自己不被紀錄的遮掩行為。
66. 亦歸功於車載終端機的科技先進，設有人面識別功能，令任何人都不可能發生冒認的事實。
67. 因此從卷宗資料及證人的證言已可得出，卷宗第 22 至 43 頁中的數據資料，並沒有將不實的資料登載於技術註記上，反而因為車載系統有完善的保密系統及防擾亂技術，令所有真確無誤的數據得以紀錄，將事實反映出來。
68. 至於卷宗第 44 至 50 頁，分別為「考勤明細」及「計程車收費明細」表格，內容雖然出現了 B 的名字及其的士證編號，但車牌編號 MZ-XX-XX 的紅的承租人為 A，以及所有的里程、公里數、收費、時間等資料都真實無誤。
69. 正如前述，關於上指表格的生成是由人手從車載機系統導出，因此即使有部分表格沒有顯示「不是車主」或其他關於 A 的信息，僅是在人手導出數據的設定上(或選擇項目上)出現遺漏，並不能等於將「不實」的資料上載，更不能得出「使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上」。

70. 及後卷宗第 54 至 109 頁為觀看影像筆錄及影像的截圖，從報告內容可見，是清晰顯示由 A 駕駛的士接載乘客的畫面，並沒有顯示出其在冒認他人，或試圖修改任何系統紀錄的行為。
71. 正如證人 C 警員在作證時多次指出車載機的數據由交管局封鎖，以及在交通事務局於網上平臺發佈題為「的士車載智能終端系統」的影片，系統設有保護應用程式，防止不法收集、複製或刪改終端機收錄的資料。換言之，在設備的設計及執法的實務經驗上均顯示，是不可能發生「使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上」。
72. 在本案中上訴人被認為犯案的動作為「拍卡三次識別失敗後自動登入」。
73. 但在根據證人譚振暉回答律師提問是否聽過車載系統在拍卡三次失敗後會自動登入，證人回答“有啊，我自己都試過依啲情況”，及律師提問是否每個行家都知悉這一登入方式時，證人回答“係。”，以及證人 C 亦確認有關方式是當局刻意留有的。
74. 因此「拍卡三次識別失敗後自動登入」並非上訴人為犯罪而作出的行為。
75. 綜上，在客觀不可能以及卷宗並無任何證據顯示上訴人不實將資料上載下，亦不能適用(《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定的“偽造技術註記罪”)。
76. 然而，在被上訴判決中，原審法院引用了葡萄牙波爾圖上訴法院第 26/12.1GTPNF.P1 及葡萄牙科英布拉上訴法院第 69/12.5GRGRD.C1，以支持閣下的見解。亦要必須指出，上述被引用的判決所觸犯的偽造技術註記罪背後是關於最長連續駕駛時間和強制休息時間的規定。

77. 但前述已一再強調，作為執法部門從來沒有認為該系統因為 A 的此一行為而生成了不實的訊息，並在系統上清晰地辨認出駕駛人為上訴人，在執法上不構成任何妨礙。
78. 具體到本案，禁止將的士駕駛證交予第三人使用的立法目的，根據立法會第 1/VI/2019 號意見書第 74 頁，是因為考慮到第三人可能使用有關身份以欺詐方式提供的士客運服務。
79. 因此，在保護法益不同，以及立法原意不同下，原審法院所引用的兩個判決不應適用於本案。
80. 但為審慎辯護，上訴人亦引用葡萄牙科英布拉地區法院 60/12. 1GTGRD. C1、24/11. 2GTCTB. C1 以及 113/12. 6TAVZL 號案判決中的見解，認為同為本案的情節下不符合該罪的客觀構成要件，亦反映出該罪即使在葡萄牙仍存有很大的分歧。
81. 綜上分析，根據本案的卷宗資料以及原審法院已獲證明的事實結合證人的證言，上訴人並沒有發生使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上的事實，原審判決在法律適用上出現了明顯的錯誤！
82. 回看本案所歷經的各個程序，在控訴書中，最初上訴人被指控觸犯一項《刑法典》第 251 條第 2 款所規定的「使用他人之身份證明文件罪」。上訴人提起預審後，尊敬的預審法官改起訴《刑法典》第 247 條第 1 款 b 項及第 2 款結合第 243 條 b 項及第 29 條所規定的「偽造技術註記罪」。而經過刑事法庭進行審判聽證後，原審法庭再一次改控《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項及第 2 款結合第 243 條 b 項及第 29 條所規定的「偽造技術註記罪」。
83. 在上述不斷改控罪名，意味著有可能本案獲證實的事實以及卷宗所載的資料對相關控罪成立與否已存有重大疑問，懇請尊敬的中級法院法官閣下考慮到一切有利上訴人的事實，作出公正裁判！

84. 綜上，基於本案事實所指向的資料不符合技術註記、上訴人亦沒有且不能將不實的資料上載的車載系統上，以及該等資料亦不屬法律上重要之事實，因此原審判決明顯出現了適用法律的錯誤。

綜上所述，和依賴法官閣下之高見，應裁定本上訴理由成立。基於以上所述，上訴人請求尊敬閣下：

應開釋上訴人一項《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項及第 2 款結合同一法典第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰的「偽造技術註記罪」。

*

檢察院對上訴作出了答覆(具體理據詳載於卷宗第 418 至 425 背頁)，認為上訴人提出的上訴理由及請求明顯不成立，應予駁回，並維持被上訴的判決，並提出了以下理由（結論部分）：

1. 審查證據方面有明顯錯誤方面，針對第 8 及 9 點已證事實，上訴人認為判決中證實了車載機系統顯示“不是車主”，警員證人表示使用駕駛員證與面容識別不匹配仍可接單工作，無須冒充持證人下仍可登入，認為上訴人並沒有冒認，又認為沒有欺騙人臉識別系統，即使持證人也有機會因識別失敗而顯示“不是車主”，認為原審法庭認定相關事實，完全屬顯而易見的錯誤。
2. 針對第 8 點已證事實部份，上訴人提出多個理據認為其沒有作出冒認行為。
3. 此事實內容簡單，就是上訴人明知自己被公司禁止駕駛該司的車輛下，使用他人的駕駛證成功登入系統，並在重點——車載系統顯示駕駛者為他人的情況下，上訴人仍違反公司規則接單駕駛。
4. 上訴人在庭上表示：「承認因被電召公司處罰，不獲派訂單，所以借用 B 之的士駕駛員證登入“車載智能終端系統”（以下簡稱為車載機），以便能

獲派訂單繼續從事的士司機的工作，…」單憑此聲明已經可以認定“冒認”持證人的事實。卷宗第 22 頁文件所見，涉案上訴人駕駛的紀錄，均顯示為第二嫌犯的駕駛紀錄，正如法庭所述：「電召的士公司至少 422 次誤以為 B 才是駕駛的士之司機，因而多次向 A 分派了電召的士訂單。由此可見，至少電召的士公司已多次被誤導，從而未能落實執行對 A 的處罰。」足以供法庭認定第 8 點事實。

5. 第 9 點被爭議的事實，誠言屬結論性事實，主要用於完整控訴書之用，我們亦可以從上段證據，足以得出此等結論，與證據反映的客觀事實相吻合，未見有任何審查證據的瑕疵。
6. 上訴人提出系統辨認問題，似乎只是系統問題，與本案犯罪事實沒有直接關係，而系統容許未能成功進行辨認的人能以“不是車主”的狀態下駕駛，只是當局為了避免不會因辨認系統而影響真駕駛者工作而已，並不能以此來將冒充行為正當化或合理化，難道辨認系統錯誤地辨認出上訴人為持證人，事件便變成合法？這絕對是否定的。
7. 另外，上訴人認為法庭在認定第 4 點已證事實下，未有證實答辯狀中第 6 點事實出現審查證據的明顯錯誤。
8. 首先，法庭在認定答辯狀內的事實的表述是「答辯狀內具有重要性且獲證明的事實」，非所有事實，故我們分析答辦事實是否具重要性；否則，將案件無關的事實交法庭審理，與訴訟經濟原則、控訴及審判標的原則相違背。
9. 分析上述第 6 點由上訴人提出的答辯狀事實，首先，“A 至今亦沒有失去營運的士的資格”乃一個法律定性或結論，並非事實。對此，在第 4 點已證事實已證明案發時上訴人持有一張有效期至 2026 年 4 月 22 日的駕駛證的前提下，已足夠作出上述法律定性或推論，實未見此事實的重要性。

10. 試問，已證實二人已婚，婚姻一直維持，是否還需要證實二人沒有離婚的否定性事實？又如已證實嫌犯在某段期間被禁止入境，是否還需要另外證實當局在其間沒有撤銷有關決的否定性事實？此舉無疑是否定的。
11. 因此，在第 4 點已證事實下，第 6 點答辯狀事實根本不具重要性，亦無任何矛盾，故並沒有如上訴人提出的審查證據問題，此上訴理據應予駁回。
12. 說明理由方面出現不可補救之矛盾方面，上訴人認為車載系統顯示“不是車主”及人臉識別中的照片均是上訴人本人，反映了實況，認為上訴人沒有冒認，也沒有干擾系統，認為法庭得出「透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統」、「致使當局依法透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號系統中收錄了上述不實之的士工作證及相關接載資料如此法律上屬重要的事實，誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務」的矛盾事實；以及認為法庭認定第 4 點已證事實與不認定第 6 點答辯狀事實出現矛盾。
13. 此上訴理據，上訴人似乎只是再次爭議審查證據的問題，認為已證實與證人供詞不同，而其提出的矛盾亦只是已證事實與未證事實之間的矛盾，未有提及法庭哪項結論出現不可補救錯誤。
14. 經分析原審法庭的理由闡述，內容與客觀證據相符，與本案控訴邏輯吻合，本院認為原審法庭的理由說明中沒有出現任何矛盾之處。
15. 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判方面，上訴人主要以警員證言，認為沒有將不實資料登載於技術註記上，又認為系統顯示“不是車主”不能得出使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上，不能將收數據導出表格歸責於上訴人，上訴人亦指出其沒有特定犯罪

意圖，上訴人的駕駛員證是合法有效，又認為法庭強行認定電召公司被上訴人所誤導，認為獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。

16. 上訴人再次以 C 警員的證言作為此上訴理據，此理據非屬“事宜不足以支持作出該裁判”，而是爭議法庭在審查證據方面出現錯誤。
17. 為穩妥起見，我們也一同分析已證事實是否足以支持作出有罪裁判。
18. 從第三點已證事實所見，車載智能終端系統是一個可以存取及處理的士證持證人的具體工作時間及身份資料的監管設備，以供當局辨別駕駛者及行駛紀錄之用，符合技術註記的規定“藉著自動操作之技術器械，對某一數值、計量、狀況或某一事件之過程所作之註記，該註記係令一般人或某一圈子之人得以識別其結果，且係用作證明法律上之重要事實。”
19. 第八點已證事實所見，判決已證實上訴人使用及冒充第二嫌犯身份駕駛的行為，已成功“透過冒認自己為「的士駕駛員 B」促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統”，結合此等事實，足以認定“將事實，不實登載於技術註記上”。
20. 上訴人似乎以系統顯示“不是車主”、拍到真實容貌，認為未有作出假冒行為，但上訴人似乎完全忽略了第二嫌犯的駕駛身份及資料已然登載在系統內的事實，將似乎將面容識別功能混為一談，因為無論面容是否成功辨別，也不影響系統內已登實了第二嫌犯的駕駛資料的虛假事實。
21. 而上述登載的虛假事實是否屬重要事實方面，上訴人未提出爭議（上訴人在法律適用上才提出）。然而，該等虛假事實是否屬重要，我們要分析設置相關登載系統的目的，亦難以單憑當事人個人想法作出判斷。
22. 本院完全認定法庭以下的理由闡述：「法庭認為嫌犯 A 將屬 B 所有之的士駕駛員證“拍卡”登入車載智能終端系統時，已干預及操控了該系統作

出紀錄的程序，使該系統因為 A 的此一行為而生成了一個不實的訊息(有關的士駕駛者的身份)，而且若有乘客投訴、交通違例或交通意外後逃逸，甚至其他類型的刑事案件，的士駕駛者身份尤為重要，顯然是一個在法律上重要的事實」。

23. 再者，車載智能終端系統是由第 21/2019 號行政法規所規範，當中規定了的士必須安裝有關系統。故此，涉案車載智能終端系統並非用於私人記錄之用，而是行政長官透過行政法規強制的士必須安裝的系統，該法規第 6 條 規定該系統需要收集的資料，否則亦無需製定此法例，重要性無容置疑，足以認定系統內容屬重要的法律事實。
24. 而特定意圖方面，第五及第六點已證事實，已明確認定了因上訴人未能使用其個人駕駛證駕駛涉案公司的的士，即本身其無權駕駛涉案的士營利，故借來第二嫌犯的駕駛證及冒充第二嫌犯營業，並賺取營利，足以認定上訴人的特定意圖。因此，此上訴理據並不成立。
25. 錯誤適用法律方面，上訴人認為車載系統不屬技術註記、涉案系統記載的資料非法律上重要事實，又再提出有人面識別、顯示“不是車主”等理據認為其不可能冒認，又引述了一些葡萄牙裁判，認為原審法庭錯誤適用法律。
26. 分析此上訴理據，與其提出的審查證據、事實不足以支持裁判的上訴理據相約，故本院不再贅述相關的議題。
27. 就偽造技術註記罪方面，誠如尊敬的中級法院於編號 800/2014 號裁判書精闢見解所見，從保護法益角度上看，此罪名所保護的法益包含的證據的完整性及有效性，故此，上訴人提出的人臉識別問題，並不影響上訴人因使用他人證件而令系統登載有不實駕駛者的資料。
28. 結合上述第 3 點的答覆內容，本院認同原審法庭的法律認定，上訴人的行為已然符合偽造特別註記罪的構成要件，未有違反相關法律。

*

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，並維持原審法院所作出的裁決。(具體理據詳載於卷宗第 436 至 440 背頁)

*

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

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

獲證明的起訴書事實：

1. 為有效監察的士客運服務，立法會制定了第 3/2019 號法律——《輕型出租汽車客運法律制度》，其於 2019 年 6 月 3 日生效。該法律規定的士須安裝商標及型號已獲交通事務局核准的計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備，以及具備補充法規和競投案卷規定的其他設備。
2. 另外，於上述日期同日生效的第 21/2019 號行政法規——《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》則補充規定了的士須安裝“**車載智能終端系統**”，該系統由終端機、計程錶、錶旗、收據列印器、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備，以及報警裝置組成。有關規定尚要求當時已獲發執照之的士必須於 18 個月內（即 2020 年 12 月 3 日前）安裝上述設備。
3. 按照上述行政法規規定，“**車載智能終端系統**”須具有資料收集、處

理、儲存、傳輸及顯示的功能，且能讓交通事務局及治安警察局在各自的職權範圍內透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號，其中尚規定上述終端系統必須透過讀取有效之的士駕駛員證或手動輸入該證編號，以及透過生物辨識技術，識別有關的士駕駛員並記錄其上班及下班時間，並自動將該等資料實時上傳至監管設備，意即每名上崗之的士司機在開車提供客運服務時也須按上述方式登入系統。

4. 嫌犯 B 與嫌犯 A 兩人皆持有由交通事務局簽發之“的士駕駛員證”，從而具備駕駛的士載客的資格，前者於 2021 年 4 月 8 日獲發第 20XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2025 年 1 月 2 日】，後者則於 2021 年 4 月 23 日獲發第 34XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2026 年 4 月 22 日】。
5. 2023 年 5 月初，嫌犯 B 接獲友人即嫌犯 A 的來電，獲後者告知其剛被“澳門電召的士服務股份有限公司”停職且直至另行通知，而停職期間其本人不得再以自己的「的士駕駛員證」登錄到設於電召的士車廂內的“車載智能終端系統”，因而無法再獲公司派發電召的士之訂單，無法再駕駛電召的士賺取收入。
6. 正因如此情況，一心欲繼續駕駛電召的士謀生的嫌犯 A 便要求嫌犯 B 提供協助借出其本人的“的士駕駛員證”，以便嫌犯 A 可使用嫌犯 B 的“的士駕駛員證”冒認其身份登入裝設於車牌編號為 MZ-XX-XX 之紅色電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，從而可獲公司派發電召的士訂單接載乘客以賺取收入。
7. 嫌犯 B 聽到上述情況後同意向嫌犯 A 借出其本人的“的士駕駛員證”，並於 2023 年 5 月中旬將其上述第 20XXX 號“的士駕駛員證”交予嫌犯 A，以供後者使用該證登入有關設於電召的士車廂內之“車

載智能終端系統”載客謀生。

8. 自 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間，嫌犯 A 合共 65 次使用嫌犯 B 所獲發之第 20XXX 號的士駕駛員證登入裝設於車牌編號為 MZ-XX-XX 之紅色電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，並駕駛該的士合共提供了 422 次之客運服務，透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統，從而更合共取得 26,282.00 澳門元的車資。
9. 兩名嫌犯 A 及 B 的上述合謀行為，導致嫌犯 A 成功將其獲嫌犯 B 借出的“他人之證”登入裝設於涉案電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，致使當局依法透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號系統中收錄了上述不實之的士工作證及相關接載資料如此法律上屬重要的事實，誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務，偽造技術註記資料，無疑損害了有關技術註記所包含的證據之完整性及有效性。
10. 兩名嫌犯 A 及 B 是在自由、自願及有意識之情況下，共同故意作出上述行為。
11. 兩名嫌犯 A 及 B 清楚知悉彼等行為屬觸犯澳門法律，會受到法律制裁。

*

答辯狀內具有重要性且獲證明的事實：

4. A 以自僱方式，承租澳門電召的士服務有限公司之電召的士，透過電召平台派單，自行收取乘客費用，自行繳交的士租金。

5. 但在 2023 年 5 月 2 日，A 因違反澳門電召的士服務有限公司的內部公司規定，電召公司決定至 2023 年 5 月 4 日起停止派單，直至另行通知。

9. 在「車載智能終端系統」人臉識別系統下，A 合共 65 次借用嫌犯 B 之第 20XXX 號的士駕駛員證登入車載智能系統時，均清楚顯示「不是車主」。

14. 在「車載智能終端系統」以及當局的系統中，顯示「不是車主」，並在人臉識別系統中顯示的照片均是 A 本人。

68. 嫌犯 A 為澳門非永久居民，於 2018 年與其妻子 XXX 締結婚姻，育有一名 6 歲的女兒。

*

另外亦證實下列事實：

根據刑事紀錄證明，嫌犯 A 在澳門沒有犯罪紀錄。

刑事紀錄證明顯示嫌犯 B 在本澳沒有犯罪紀錄，但根據法院系統(並經該嫌犯在庭審中確認)：

1. 該嫌犯曾因觸犯一項“搶劫罪”而於第 CR2-03-0101-PCC 號案內被判處一年六個月實際徒刑。有關裁判於 2004 年 1 月 12 日轉為確定。隨後，嫌犯先後獲得假釋及確定性自由。

第一嫌犯 A 在審判聽證中聲稱具有中學五年級的學歷，為的士司機，月入 18,000 澳門元，須供養母親及與在職的妻子一同供養一名女兒。

第二嫌犯 B 在審判聽證中聲稱具有中學四年級的學歷，任職私人司機，月入 18,000 澳門元，須與在職的妻子一同供養兩名子女。

*

未獲證明的事實：

沒有其餘載於起訴批示的事實有待證明。

答辯狀內具有重要性，但未獲證明的事實：

6. 在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 的的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。

11. 在此期間，A 沒有向第三者冒認自己為 B、濫收車資、惡意「兜路」、更改車載系統數據等不實行為。

15. 在客運期間，A 均是向第三者展示其本人的有效的士駕駛員證。

68. 嫌犯 A 已於澳門生活十多年。

69. 除此之外，A 還需背負房屋供款、裝修還款、各自父母生活費用、家庭各種開支等龐大壓力，因此當 A 收到停運通知時，其家庭當月已無法支撐上述種種的開支。

原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“根據已獲證明的事實，兩名嫌犯：A 及 B 明知前者被澳門電召的士服務股份有限公司處罰及不獲派電召的士訂單，為使 A 能繼續獲派訂單以搭載乘客賺取收入，B 便向 A 借出其的士駕駛員證，以便後者在 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間使用該證登入車載智能終端系統載客謀生。

為支持其立場，辯方引用了葡萄牙科英布拉上訴法院第 24/11.2GTCTB.C1 號及 69/12.5GTGRD.C1 號等裁判(當中認定在重型車輛行車紀錄儀插入他人的身份資料卡，令車輛顯示由他人駕駛的行為，並不構成“偽造技術註記罪”)。法庭認同該等裁判中所主張：符合“偽造技術註記罪”罪狀的行為必須是針對全部或部分自動運作的儀器(即本案中裝設在的士內之車載智能終端系統)，導致儀器記錄了與事實不符的註記，而非針對註記本身。

然而，在尊重不同見解的前提下，法庭認為嫌犯 A 將屬 B 所有之的士駕駛員證“拍卡”登入車載智能終端系統時，已干預及操控了該系統作出紀錄的程序，使該系統因為 A 的此一行為而生成了一個不實的訊息(有關的士駕駛者的身份)，而且若有乘客投訴、交通違例或交通意外後逃逸，

甚至其他類型的刑事案件，的士駕駛者身份尤為重要，顯然是一個在法律上重要的事實，故此，法庭認定兩名嫌犯的行為構成以共犯、故意及既遂方式觸犯了一項“偽造技術註記罪。為著比較法的效力，葡萄牙波爾圖上訴法院第 26/12.1GTPNEP1 及葡萄牙科英布拉上訴法院第 69/12.5GRGRD.C1 亦有相同見解。

另外，辯方在答辯中主張雖然嫌犯 A 使用另一嫌犯 B 之的士駕駛員證多次登入車載智能終端系統，但該終端系統透過人面識別，每次都能辨識到駕駛的士之人並非 B，並在系統中顯示“不是車主”。然而，正如上述所指，“偽造技術註記罪”所保障的是技術註記自動生成方式不受人為干擾或操縱，而非保護技術註記本身的真確性。再者，根據本案的已證事實，電召的士公司至少 422 次誤以為 B 才是駕駛的士之司機，因而多次向 A 分派了電召的士訂單。由此可見，至少電召的士公司已多次被誤導，從而未能落實執行對 A 的處罰。

然而，考慮到嫌犯 A 並非針對已有的技術註記進行事後操作，以更改之前透過技術儀器所製作的註記，在尊重不同見解的前提下，就兩名嫌犯：A 及 B 被起訴以共犯、既遂及連續犯方式觸犯了《刑法典》第 247 條第 1 款 b 項及第 2 款結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰的一項“偽造技術註記罪”，決定改判該兩名以共犯、故意、既遂及連續犯方式觸犯《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定及處罰一項“偽造技術註記罪”。

三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 審查證據方面有明顯錯誤

- 說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判
- 錯誤適用法律

*

第一部份 - 審查證據方面有明顯錯誤

本上訴狀中，上訴人(第一嫌犯 A)指出原審判決犯有二項在審查證據方面出現的明顯錯誤。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均不同意上訴人之見解。

以下，我們來作出分析。

*

第一項為：上訴人有否「冒認」持證人、上訴人有否欺騙「系統」？

第一，上訴人指出，涉案車載機系統顯示上訴人“不是車主”，且車內錄像已攝得上訴人是駕駛者，警員證人亦表示的士駕駛員證與面容識別不匹配仍可登入系統接單工作，認為系統是否能辯認持證人及是否讓其繼續駕駛是系統本身的問題，故上訴人指其並無冒認持證人(即第二嫌犯)登入的載機，也無從冒認或欺騙車載機的人臉識別系統。

檢察院指出，本案證據能予認定的是(包括兩名嫌犯之大部份自認聲明)，上訴人(第一嫌犯)明知自己被公司禁止駕駛該司的車輛下，使用他人的駕駛證成功登入“車載智慧終端系統”，並在重點“車載

智能終端系統”即使顯示駕駛者為“不是車主”或“他人”的情況下，上訴人仍然是在違反公司規則下接單駕駛，於在 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間使用該證登入車載智能終端系統載客謀生。

以下，我們來看看。

~

關於《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c) 所規定的“審查證據方面明顯有錯誤”的瑕疵，司法見解普遍認為¹，“如果在審查證據時從某事實中得出的結論無法接受、如果違反限定或確定證據價值的法律規定或者違反經驗或職業準則，就存在審查證據方面的明顯錯誤。該錯誤必須是顯而易見的，明顯到不可能不被一般留意的人所發現。”

在上訴狀中，上訴人指本案證據尤以警方證人證言表明，關於“車載智慧終端系統”中，即使非持證人也能登入系統。系統明確顯示“不是車主”及顯示人臉識別下的本人照片，所以上訴人沒有冒認、也無從冒認。因此，原審判決存有審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

助理檢察長所總結的意見顯示，上訴人(第一嫌犯)對的士車載機提出的一連串問題，主要想表達其沒有冒認第二嫌犯登入的士車載機，的士載機是否容許其接單工作是機器本身的問題，與上訴人沒有關係。

本上訴法院認為，上訴人之主張只是其對庭審證據的個人解讀及一面之詞。

事實上，上訴人本人的聲明、第二嫌犯的聲明及上述大量證據已

¹ 參閱終審法院第 649/2025 號、653/2024 號、808/2024 號、第 29/2013 號、第 70/2012 號、第 52/2010 號合議庭裁判等相關裁判。

否定了上訴人在上訴狀中所講的事實版本。

接著，我們來看看。

~

首先，從卷宗之證據可見，上訴人在原審法庭上表示：「承認因被電召公司處罰，不獲派訂單，所以借用 B 之的士駕駛員證登入“車載智能終端系統”（以下簡稱為車載機），以便能獲派訂單繼續從事的士司機的工作，…」。

憑此聲明足以認定上訴人是在“冒認”持證人的事實，儘管他的用意是為了冒名頂替下獲公司派訂單。

另卷宗第 22 頁文件所見，涉案上訴人駕駛的紀錄顯示為第二嫌犯的駕駛紀錄，正如原審法庭所表述：「電召的士公司至少 422 次誤以為 B 才是駕駛的士之司機，因而多次向 A 分派了電召的士訂單。由此可見，至少電召的士公司已多次被誤導，從而未能落實執行對 A 的處罰。」

在這足以供法庭認定第 8 點事實。

事實上，卷宗除了兩名嫌犯之聲明以外，尚有客觀證據，尤其是涉案的士監控系統已攝得上訴人(第一嫌犯)曾使用第二嫌犯之的士駕駛證予以登入車載機期間駕駛的士，車載機出勤紀錄及收費資料顯示駕駛者所使用的的士駕駛證為第二嫌犯等，這些證據足以認定是由上訴人(第一嫌犯)使用了第二嫌犯的駕駛證登入車載機系統並接單工作，儘管其沒有破壞車載機的實體，但其實際上已將“不實的的士駕駛員身分”上載及記錄於車載智能終端系統，而系統導出的資料表格正能反映其所作所為，故絕非上訴人在上訴中所述該等資料並不重要。

故此，上訴人面對本案的充足證據，其辯稱沒有或無需冒名頂替第二嫌犯的說法，實難以自圓其說。

~

另外，本上訴法院認為，上訴人此項爭議並不是單純的證據審查出現錯誤的瑕疵問題，而是上訴人對證據之判斷和分析持不同見解。上訴人之爭議中，主要針對原審判決中所認定之核心事實(已證第8、9點)。上訴人指出，即使真正的的士駕駛證的持證人也有機會遭遇系統識別失敗的情況，故不能單純將從車載系統導出的數據表格錯誤，歸責是上訴人作出了不實上載的資料而為。而且，上訴人指該等資料表格上的駕駛者姓名有“出入”或顯示“不是車主”都並不重要。上訴人指出，警員證人的證言可反映出，即使表格上姓名有出入或顯示「不是車主」其實並不重要，因為錄像是最為清晰的證據，只要結合系統上的數據便能真實反映出實際的情況。

我們來分析這問題。

誠然，車載智能終端系統由於足夠智能，故此兩名嫌犯的行為並沒有誤導了系統，系統上並沒有錯誤識別插卡人的資料，主因乃系統是透過人臉識別予以辨識。涉案系統發現登入卡的持卡人資料、與登入之人的人臉並不相同，故此車載智能終端系統顯示「不是車主」、人臉識別照片為上訴人本人，它出示的結果顯然是警號信息。根據警方證實，即使系統出現了這樣的“不正確信息”，或者，即使人臉識別失敗，系統仍是可以登入，且錄像清楚顯示實際駕駛人為 A。

上訴人(第一嫌犯 A)使用了第二嫌犯 B 之的士駕駛員證件、拍卡

登入車載終端系統——該拍卡動作觸發了設備自動生成一項初始技術記錄：當中持證人為 B、登入時間、車輛編號等。而這些自動生成的資料是被二名嫌犯將不實的事實載於重要的文件上，即使後續人臉識別顯示「不是車主」並記錄 A 本人照片，但是，該初始技術記錄依然是一項不實的技術記錄（記錄顯示 B 正在操作系統，實則為 A）。

刑法上的「冒用他人身分證件」或「偽造技術記錄」均不要求行為人必須騙過所有人臉識別環節。即使車載終端系統在後續時透過人臉識別顯示「不是車主」及 A 本人照片，但該“初始技術記錄”的真實性已被破壞，它錯誤地顯示「B 正在登入或操作該的士的車載系統」，而實際操作者卻為 A。這等行為已屬觸犯了法律。

換句話說，第一嫌犯 A 持有及使用了同案第二嫌犯 B 的「的士駕駛員證」拍卡、登入車載智能終端系統，該拍卡動作自動觸發系統生成一項“初始技術記錄”，內容包括：持證人身份：B、登入時間、對應的士編號等。而第一嫌犯所使用的是別人(B)的證件拍卡，已產生「B 正在登入或駕駛」的虛假技術記錄，該記錄上載至交通事務局系統，即構成對技術記錄真實性的侵害。至於後續的人臉識別失敗後的登入許可，已不改變那些已發生的偽造行為。至於警員證人稱「三次面容識別失敗仍可登入」，僅說明系統的技術寬容機制，並不是先前使用他人證件拍卡的行為合法化，也不消滅已生成的虛假記錄。

因此，原審法院認定“促使一連串包含不實內容的法定資料上載”，比如拍卡登入時上傳的資料包含 B 的證件資訊，這部分是不實的，因為實際駕駛人是 A。所以系統記錄雖然有人臉識別照片，但拍卡資料仍包含虛假資訊。

正如原審判決中指出，系統「誤以為在有關被登入的時間內，持證人 B 正以有關的士向公眾提供客運服務」，此表述係指系統在接收拍卡資料後自動生成的記錄內容，而非指系統的最終綜合判斷。亦是這項事實，被視為構成了被指控之犯罪。即便系統後續透過人臉識別得出「不是車主」的結論，也無法抹去「初始記錄為 B」這一事實上的錯誤。

因此，原審此項認定並非審查證據上發生明顯錯誤，而是符合技術記錄運作邏輯的合理推論。

*

上訴人提出，原審判決中出現的第二個明顯審查證據下的錯誤：

第二，原審法院認定第 8 點及第 9 點(部份)已證事實存在明顯錯誤；還指，原審法院認定第 4 點已證事實，但沒有證實答辯狀中第 6 點事實，出現審查證據的明顯錯誤。

駐初級法院的檢察院代表及對駐中級法院的檢察院代表均不予認同上訴人之觀點。

以下，我們來看看。

~

首先，我們來分析原審判決中所認定之事實：

- 自 2023 年 5 月 15 日至 2023 年 6 月 6 日期間，嫌犯 A 合共 65 次使用嫌犯 B 所獲發之第 20XXX 號的士駕駛員證登入裝設於車牌編號為 MZ-XX-XX 之紅色電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，並駕駛該的士合共提供了

422 次之客運服務，透過冒認自己為“的士駕駛員 B”，和促使包含不實內容的資料上載於車載智慧終端系統，從而更合共取得 26,282.00 澳門元的車資。
(控訴書已證事實第 8 點)

- 兩名嫌犯 A 及 B 的上述合謀行為，導致嫌犯 A 成功將其獲嫌犯 B 借出的“他人之證”登入裝設於涉案電召的士車廂內之“車載智能終端系統”，致使當局依法透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號系統中收錄了上述不實之的士工作證及相關接載資料如此法律上屬重要的事實，誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務，偽造技術註記資料，無疑損害了有關技術註記所包含的證據之完整性及有效性。(控訴書已證事實第 9 點)
- 嫌犯 B 與嫌犯 A 兩人皆持有由交通事務局簽發之“的士駕駛員證”，從而具備駕駛的士載客的資格，前者於 2021 年 4 月 8 日獲發第 20XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2025 年 1 月 2 日】，後者則於 2021 年 4 月 23 日獲發第 34XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2026 年 4 月 22 日】。(控訴書已證事實-第 4 點)
- 在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 之的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。**(答辯狀未證事實-第 6 點)**

*

上訴人重申，一方面原審法院認定了(已證事實第 4 點)，“B 與 A 均持有有效的士駕駛員證，其中 A 的證件有效期至 2026 年 4 月 22 日”。但另一方面原審法院卻未認定答辯事實(第 6 點)，“此期間交通事務局未登出 A 證件，其至今仍具備的士營運資格”。在這，形成了對上訴人不利的**事實與心證**，屬明顯錯誤。

本上訴法院認為，值得注意的是，這兩項事實來看，一證實一不證實，二者之間並不矛盾。因為答辯狀之事實是一項否定內容事實，即使證實了它，也不能顯示它是肯定還是否認定內容，更重要是它沒有重要性。事實之證明是為了判斷行為人的行為有否構成犯罪，倘非為重要性之事實，便不應構成應予判斷的事實範圍，故也不屬於審查證據上出現任何錯誤的瑕疵。

至於原審法院認定第 8 點及第 9 點(部份)已證事實存在明顯錯誤方面，我們已在上面作出了分析及判斷，在這不予重覆。

綜上，上訴人之此方面上訴依據並不成立。

*

第二部份 - 說明理由方面出現不可補救之矛盾

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b)項規定，上訴亦得以在說明理由方面出現不可補救之矛盾為依據，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。

尊敬的終審法院於 2001 年 3 月 16 日第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“理由說明中不可補救的矛盾之瑕疵，指事實部分的證據性理據中的矛盾，以及已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間的矛盾。矛盾必須是不可補正、不可克服的，也就是說，依靠被上訴的判決的整體內容和一般經驗法則不能克服。”

不僅如此，終審法院亦精闢、細緻地澄清（參見其在第 40/2021 號程序中之裁判）：“只有在按照邏輯推理，能夠得出理由說明論證的恰好是與所作裁判相反之決定的結論，或者按照同樣的推理，得出

結論認為所提出的理據之間相衝突，使得決定並不清晰時，才存在“說明理由方面不可補救的矛盾”。這樣，如已認定的事實與被指為所作裁判之依據的事實相對立，則存在“理據與裁判之間的矛盾”，如已認定的事實與未認定的事實之間相矛盾或者相互排斥，則存在“事實之間的矛盾”。

~

上訴人指出，原審法院仍在已獲證明的事實中得出「透過冒認自己為“的士駕駛員 B”和促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統」及「致使當局依法透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號系統中收錄了上述不實之的士工作證及相關接載資料如此法律上屬重要的事實，誤以為在有關被登入的時間內，持證人嫌犯 B 正以有關的士向公眾提供客運服務」的矛盾事實！

同理，原審法院錯誤不認定「在此期間，交通事務局從沒有註銷 A 的的士駕駛員證，A 至今亦沒有失去營運的士的資格。」和已獲證明的事實第四點所述，「嫌犯 B 與嫌犯 A 兩人皆持有由交通事務局簽發之“的士駕駛員證”，……後者則於 2021 年 4 月 23 日獲發第 34XXX 號“的士駕駛員證”【有效期至 2026 年 4 月 22 日】」也相互存在矛盾。

*

針對這二點上訴理據，本文已在上文作過分析，並給予了決定。

在這，很明顯，上訴人(第一嫌犯)只是把自己對證據之判斷，藉此企圖否定法院形成的心證，嘗試改變法院形成心證的方式。但是這

並不是“在說明理由方面出現不可補救之矛盾”的瑕疵。

我們知道，“在說明理由方面出現不可補救之矛盾”是指事實部分的證據性理據中的矛盾，以及已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間的矛盾。矛盾必須是不可補正、不可克服的，也就是說，依靠被上訴的判決的整體內容和一般經驗法則不能克服(參見終審法院 2013 年 7 月 10 日第 29/2013 號卷宗中的合議庭裁判)。

本上訴法院認為，經分析上述已列出、涉及上訴人之事實來看，亦翻查了原審判決中已證事實和未證事實，當中，已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間未見存在任何矛盾，且原審法院的理由說明與已證事實之間也未見存在任何矛盾。因此，原審判決不存在“理由說明中不可補救的矛盾之瑕疵”。

事實上，在原審判決依據的文字內容中並無任何自相矛盾之處，反而是該等判決依據的上文下理均屬互相對應且思路清晰時，原審判決是無從患有澳門《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b 款所指的瑕疵。

故此，上訴人所提出的上指上訴理由並不成立。

*

第三部份 - 獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判

上訴人認為，被上訴裁判沾有「獲證明之事實上之事宜不足以支持裁判」之瑕疵。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均不認同

上訴人之意見。

以下，我們來看看。

*

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定，上訴亦得以獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判為依據，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 2009 年 7 月 15 日，在第 18/2009 號刑事上訴案判決中認定：“被認定的事實不足以支持裁判就是在案件標的範圍內查明事實時存在漏洞，以致在作為決定依據的被認定事實存在不足或不完整。”

同樣理解可見於 Germano Marques da Silva 教授所著的“刑事訴訟課程 III”²。

上訴人指出，原審判決存在獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判之瑕疵。

我們認為，根據本案卷宗資料顯示，原審法院在審判聽證中已對案件標的之全部事實事宜進行調查，除了認定控訴書及答辯狀內的事實，亦審查了各嫌犯所提出的辯解意見，並作出了相關事實的認定。因此，原審判決沒有存在查明事實的漏洞。

² “A contradição insanável da fundamentação respeita antes de mais à fundamentação da matéria de facto, mas pode respeitar também à contradição na própria matéria de facto (fundamento da decisão de direito). Assim, tanto constitui fundamento de recurso ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do art. 410.º a contradição entre a matéria de facto dada como provada ou como provada e não provada, pois pode existir contradição insanável não só entre os factos dados como provados, mas também entre os dados como provados e os não provados, como entre a fundamentação probatória da matéria de facto.

A contradição pode existir também entre a fundamentação e a decisão, pois a fundamentação pode apontar para uma dada decisão e a decisão recorrida nada ter com a fundamentação apresentada.” – Prof. Germano Marques da Silva, Curso de Processo Penal, III, ed. VERBO, pág.340 a 341

原審判決在案件標的範圍內查明事實時不存在漏洞，且所依據的裁決事實充足，獲證實之事實主觀要件、客觀要件方面均已符合了“偽造技術註記罪”的描述，不存在被認定事實不足或不完整的問題。

因此，不存在上訴人所提出《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 a) 項規定的獲證明之事實上之事宜不足以支持作出該裁判的瑕疵。

本上訴法院認為，上訴人所指的瑕疵非「獲證明之事實不足以支持裁判」，理由是上訴人只是以自己的事實版本來否定原審法院認定的事實版本，故該瑕疵應屬「審查證據的明顯錯誤」之性質。

亦即是說，該上訴人所謂的事實不足，其實，只是質疑原審法院對事實的認定，這屬於證據審查的問題，而非事實不足的問題。

故此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

*

第四部份 - 錯誤適用法律

上訴人指，原審判決中存有法律適用錯誤(《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項及第 29 條第 2 款所規定的“偽造技術註記罪”)。其認為，從被上訴判決中的已獲證明事實，並不構成上述條文 c 項所指的客觀構成要件。簡單而言，上訴人並不同意「車載智能終端系統」屬於「技術註記」。

駐初級法院的檢察院代表及駐中級法院的檢察院代表均不認同上訴人之意見。

以下，讓我們來分析。

《刑法典》第 243 條(定義)規定如下：

“為著本法典之規定之效力，下列各詞之定義為：

a) (…):

(一) (…);

(二) (…);

b) 技術註記：藉著全部或部分自動操作之技術器械，對某一數值、重量、計量、狀況或某一事件之過程所作之註記，該註記係令一般人或某一圈子之人得以識別其結果，且係用作證明法律上之重要事實，而不論在作出註記時係作為此用，或之後方作此用者；

c) (…);

d) (…)”

-

《刑法典》第 247 條(偽造技術註記)規定如下：

“一、意圖造成他人或澳門特別行政區有所損失，又或意圖為自己或他人獲得不正當利益，而作出下列行為者，處最高三年徒刑或科罰金：

a) 製造虛假技術註記；

b) 偽造或更改技術註記；

c) 使法律上之重要事實，不實登載於技術註記上；或

d) 使用由他人製造、偽造或更改之以上各項所指之技術註記。

二、擾亂技術器械或自動器械之作為，藉此影響技術註記之結果者，等同於偽造技術註記。

三、犯罪未遂，處罰之。

四、上條第一款之規定，相應適用之。”

*

為有效監察及管理的士客運服務，經第 13/2023 號法律所修改的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》第 12 條第 1 款(三)項規定，每一輛的士均須安裝商標及型號已獲交通事務局核准的計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備，以及具備補充法規和競投案卷規定的其他設備。

同時，根據第 21/2019 號行政法規《輕型出租汽車的要件、檢驗及使用期限》第 6 條的規定，的士須安裝由終端機、計程錶、錶旗、收據列印器、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備，以及報警裝置組成的車載智能終端系統，此一終端系統須具有資料收集、處理、儲存、傳輸及顯示的功能，且能讓交通事務局及治安警察局在各自的職權範圍內透過遠程傳輸方式與其用於監管的士客運服務的設備連接訊號。

由此可見，安裝於的士內的車載智能終端系統，是專為的士客運行業而設、具全部或部分自動操作的綜合多功能的技術器械，系統旨在蒐集的士於營運及服務過程中產生的各類數據，包括的士駕駛員身分、登入記錄、接單情況、行程及收費等資料，該等資料用作對的士客運業務的管理、監察及處罰，以確保的士服務質素及維護乘客及的士從業人員的合法權益(第 3/2019 號法律第 12 條第 1 款 3 項及第 34 條第 7 款)。

*

原審法院指出，從上述法律的描述，可以得出結論，“車載智能終端系統”是《刑法典》第 243 條 b 項中所指的藉著全部或部分自動操作而對某一數值、重量、計量、狀況或某一事件之過程作出註記的技術器械。理由是，該終端系統所紀錄的數值、狀況及事件過程等資

料，即為紀錄的士駕駛者身份、提供客運服務的時間及收費等資料，而根據第 13/2023 號法律所修改的第 3/2019 號法律《輕型出租汽車客運法律制度》之相關規定，每一輛的士均須安裝商標及型號已獲交通事務局核准的計程錶、全球衛星導航系統、錄音及錄影設備，以及具備補充法規和競投案卷規定的其他設備。

正如中級法院第 800/2014 號裁判中所宣示，“技術註記是通過技術儀器全部或者部分製作的可以讓利害關係人認識其所代表的一個法律上重要的事實。然而，那些構成偽造罪所指的文件並非技術註記，而是那些技術註記所代表的東西——如所記錄的價值、重量、長度或者一個時間或者過程的紀錄，必須構成一個關於生活的特定的過程或者現象的參考數據的證據。”

在比較法系中，技術註記是由符號、標記或標識構成，對應某一數值、現代證明手段、度量標準、狀態，或由通常為自動運行的技術設備生成。此類符號可呈現為多種形式，例如文字、數位、圖表、繪圖、圖像、色彩、聲音、動態資訊等；具體實例包括心電圖、X 光片、警方雷達、監控攝像頭、行車記錄儀記錄、自動衡器記錄、溫度記錄、水錶與電錶記錄等。

根據 LEAL HENRIQUE 於《刑法典》第 247 條之註釋中引述了：1.- Em considerações produzidas à sombra do estatuído no art. 243.", já nos pronunciamos acerca da definição de notação técnica adoptada pelo legislador, tendo constituídos por símbolos, sinais ou representações, referenciados a um valor, a um de de prova modernos, a uma medida, a um estado ou por aparelhos técnicos de funcionamento quase sempre automático, símbolos esses susceptíveis de assumir as mais variadas formas, tais como

palavras, números, gráficos, desenhos, imagens, cores, sons, movimentos, etc, e de que são exemplos, entre outros, os electrocardiogramas, as radiografias, os radares das entidades policiais, as câmaras de vigilância, os registos dos tacógrafos, os registos de balanças automáticas, os registos de temperatura, os contadores de água e luz, etc.

Ultimamente em Portugal, e em razão de compromissos comunitários, têm surgido variados e complexos problemas relacionados com o uso dos chamados tacógrafos, primeiramente na modalidade analógica (através de registos mecânicos ou eléctricos em papel térmico revestido a cera) e a partir de 01.05.2006, obrigatoriamente, por via digital.

Os tacógrafos são aparelhos de controlo instalados em veículos automóveis (normalmente de carga ou de transporte de passageiros), destinados a registar determinados dados (velocidades do veículo, distância percorrida pelo mesmo, tempo de condução e de repouso dos respectivos condutores, etc), por forma a criar condições de segurança nos transportes e de respeito pelos direitos individuais dos próprios motoristas.

Como os actuais tacógrafos digitais operam por interação entre o aparelho propriamente dito e um cartão tacográfico de condutor (este enquanto documento de identificação), que nele é inserido sempre que se inicia uma viagem, tem acontecido que alguns condutores, esgotadas as suas horas/limite de condução, e pretendendo continuar a laborar na mira de maiores lucros, utilizam um cartão tacográfico alheio, assim cometendo infracções criminais que vêm sendo consideradas inscritas quer no tipo de uso de documento de identificação alheio, quer ainda no de falsificação de notação técnica.

Ou seja: logo que o cartão tacográfico é introduzido no aparelho de controlo começa a ser produzida notação técnica falsa em dois suportes na memória de massa do aparelho de tacógrafo e no chip do cartão porque, desde logo, eles emitem e recebem informação um do outro no mesmo momento, ao não se produzir notação técnica no cartão de que o condutor é titular, resulta a notação técnica que o condutor se encontra em repouso» (JOSÉ JOÃO

MOURINHO MARCELO, op. cit., pág. 99).³

因此，偽造技術記錄罪旨在保護一項特定的刑法法益，即技術記錄自動生成方式的真實性。偽造技術記錄罪構成要件行為的客體，是全部或部分自動生成相關技術記錄的實物載體。

就澳門《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項而言，該罪的成立必須滿足：通過技術設備自動生成虛假數值、虛假重量、虛假度量或虛假事件經過記錄，且由此產生的技術記錄在客觀上應足以具備證明效力或某種法律意義。

在這引用書中一個實例，指被告人在重型貨運車輛的數位式行車記錄儀中插入屬於另一駕駛員的身份卡，致使相關設備在無後續人為干預的情況下自動生成內容虛假的技術記錄，記錄顯示車輛由第三人而非被告人駕駛。該事實具有法律重要性，因為它使駕駛員得以超出法定駕駛時長而不被記錄，從而避免產生可能導致行政違法責任的技術記錄，符合偽造技術記錄罪的構成要件。（葡萄牙科英布拉合議庭裁判，2013 年 12 月 10 日，《法律彙編》XXXVIII，第 5 冊，第 48 頁。）

因此，可以認定“車載智能終端系統”屬於上指條文所指的技術註記。由該系統所生成及保存的一切記錄，均屬法律上之重要事實，為此，車載智能終端系統完全符合《刑法典》第 243 條 b 項所規定的

³ 簡單而言，就是指行車記錄儀為安裝在機動車（通常為貨運或客運車輛）上的監控設備，用於記錄特定資料（車輛行駛速度、行駛里程、駕駛員駕駛時長與休息時長等），以此保障運輸安全並維護駕駛員個人權利。當前數位式行車記錄儀通過設備本體與駕駛員行車記錄卡（兼具身份證件屬性）交互運行，每次行程啟動均需插入該卡片。實踐中出現部分駕駛員在駕駛時長達到法定上限後，為謀取更多收益繼續駕駛，擅自使用他人行車記錄卡的情形。該行為構成刑事違法，相關情形既被歸入冒用他人身份證件類型，也被認為偽造技術記錄。簡言之：行車記錄卡插入監控設備後，便會在行車記錄儀大量存放區與卡片晶片兩個載體上同步生成虛假技術記錄——二者即時雙向傳輸資訊。由於駕駛員本人持卡並未產生相應技術記錄，系統便會顯示“該駕駛員處於休息狀態”（若澤·若昂·穆裡尼奧·馬塞洛，同前引，第 99 頁）。

技術註記。

根據本案已證事實，車載智能終端系統是一個可以存取及處理的士證持證人的具體工作時間及身份資料的監管設備，以供當局辨別駕駛者及行駛記錄之用，符合技術註記的規定藉著自動操作之技術器械，對某一數值、計量、狀況或某一事件之過程所作之註記，該註記係令一般人或某一圈子之人得以識別其結果，且係用作證明法律上之重要事實，上訴人使用及冒充第二嫌犯身份駕駛的行為，已成功透過冒認其為的士駕駛員 B(第二嫌犯)並促使一連串包含不實內容的法定資料上載至上述系統，故上訴人的行為已符合《刑法典》第 247 條第 1 款 c 項結合第 243 條 b 項所規定及處罰的偽造技術註記罪的主觀及客觀構成要件，原審法院判處其該罪罪名成立，完全正確，不存在上訴人所指的法律適用錯誤，故不能開釋其被判處的罪名。

亦即是說，上訴人的此部份上訴理由同樣不成立。

四、決定

綜上，合議庭裁定上訴人的上訴理由均不成立，維持原審裁決。

判處上訴人繳付 8 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。

著令通知。

*

2026 年 5 月 14 日

簡靜霞
(裁判書製作人)

盧映霞
(第一助審法官)

譚曉華
(第二助審法官)