

第三章 酗酒駕車行為之規範

第一節 前言

酗酒駕車所產生嚴重危險性，各國無不訂定規範加以處罰，就我國而言，刑法第 185 條之 3 酗酒駕車罪在暫行新刑律及舊刑法均無處罰規定，雖然於 1968 年 2 月間公布道路交通管理處罰條例第 35 條，對與酗酒駕車之情形，雖有處罰規定，但交通管理處罰條例性質屬於行政罰¹，直到 1999 年 4 月 21 日才於我國刑法公共危險罪章增訂第 185 之 3 酗酒駕車罪，將「危險駕駛」行為納入刑罰射程，而有刑事處罰的明文，並於 2008 年 1 月 2 日號修改加重罰金刑責。

從而，原屬於行政罰規範疇之酗酒駕車行為，現以「是否能安全駕駛」為分水嶺，而被分為兩個態樣：一、酒後尚未達酒醉程度之駕車行為；二、飲酒後已達酒醉程度之駕車行為。前者仍屬行政罰之範疇，後者則為現行刑法規制之對象。因此，酗酒駕車行為也由單純的行政不法(處行政罰)行為提升為刑事不法(處刑事罰)行為；換言之，酗酒駕車者也由單純之「交通違規者」變為「犯罪嫌疑人」，對付酗酒駕車行為之手段與程序，變成較注重便宜行事之行政行為轉換為較講究人權保障之司法行為。

第二節 刑事制裁之規範

我國對付酗酒駕車的法律，在刑事法方面有刑法第 185 之 3 條之規定，其內容為「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處 1 年以下有期徒刑

¹ 蔡墩銘，刑法各論，自版，2008 年 2 月，頁 328。

拘役或科或併科 15 萬元以下罰金。」，其保護法益為交通之安全。由於本條對於規範酗酒駕車深具重要性與嚴厲性，且一般人都有可能是本條「潛在的犯罪人」²，因此，本文試著先分析本條構成要件，再說明本條與有關酗酒駕車行為相關的行政罰之間性質的差別：

第一項 客觀構成要件要素

客觀構成要件要素係指外觀上可以感官察覺到或評價之行為現象，因而設定為犯罪之客觀要件，由法律文義可知只討論客觀層面，不考慮主觀層面，有關客觀構成要件要素包含行為主體、行為客體、行為方式、行為結果及保護法益等方面³。

行為主體係指實施犯罪行為之人而言，原則上，構成要件有針對行為主體是否須有何種特定資格之限制，分為一般犯與特別犯二種情，一般犯係以實施犯罪構成要件行為人，概無特定資格之明文規定，如此一來，任何人皆可以成為該構成要件之行為主體，一般犯占刑法規定處罰中之大部分⁴。

例如殺人罪、傷害罪、強盜罪之成立並不以一定身分為必要，一般人均可違犯之；而特別犯或所謂身分犯，係以實施犯罪構成要件之行為人，必須具有特定的法定資格或特定法定身分的人方可實施⁵，而成為該構成要件之行為主體，例如，受賄罪、生母殺嬰罪、背信罪。

檢驗酗酒駕車罪之行為主體，規定必須符合該罪的法律要件，就是服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物而不能安全

² 張麗卿，交通刑法，學林，2002年12月，頁89。

³ 例如見：林山田，刑法通論(上)，元照，2008年1月，頁275；蔡墩銘，刑法精義，自版，2007年3月，頁97；陳子平，刑法總論，元照，2008年9月，頁134。

⁴ 張麗卿，刑法總則理論與運用，五南，2007年9月，頁110-111；林山田，註3書，頁256。

⁵ 林東茂，刑法綜覽，一品文化，2007年9月，頁1-255；張麗卿，註4書，頁111；蔡墩銘，註3書，頁98；林山田，註3書，頁256。

駕駛之人才能成立本罪。因此，本罪應為真正身分犯，不符合此一身分者，不能該當於酗酒駕車罪之行為主體⁶。

就行為客體而言，係指行為所危害或侵害之對象⁷，行為客體並非存在一切之犯罪⁸，從而，行為客體是否客觀可見，可區別出客觀可見與客觀不可見兩種。其分類方法大致上認為前者係指客觀上人之感官可直接查覺之有形物體而言，大體上，就構成要件所明定的行為客體向來為一具體可見之有形客體。至於客觀不可見客體係指客觀上人之感官不可直接查覺之物體而言，而是間接經由其他方法始能有認知。

酗酒駕車罪之行為客體，未明文指出危害對象，然行為人一旦駕駛交通工具，將使公眾交通往來道路失去安全之保障。因此，行為人在實施其行為實係以供公眾交通往來之路線，既有之安全狀態為其侵害之對象⁹，侵害的對象屬客觀不可見的客體。

就行為方式而言，係就行為人實施符合犯罪構成要件所設定之行為而言，一個獨立構成要件有時只含有一個行為，例如：侵占罪、傷害罪、殺人罪等；有時含有兩個以上行為之犯罪係稱雙行為犯¹⁰，另有學者稱複行為犯¹¹，例如：交通肇事逃逸罪（刑法第 185 條之 4）。

酗酒駕車罪有關於行為方式方面，係屬於雙行為犯之犯罪類

⁶ 張麗卿，註 2 書，頁 89。然有學者認為「以刑法第 185 條之 3 認為是特別犯之犯罪類類型，無非在於行為人一方面有著服用酒類或毒品等物品，他方面處在駕駛動力交通工具之狀態。如此觀點之指出，將使得歸屬於行為現象之問題，即服用酒類或毒品等物品，甚且如駕駛動力交通工具，竟然淪為一種資格或特定關係之限制，原則上凡此情形不妨以構成要件之行為方式予以稱之，就無必要置於行為主體之層面討論之」，參考陳仟萬，探討不能安全駕駛一語之概念-以刑法第 185 條之 3 之構成要件為範疇，刑事法學雜誌，第 48 期第 2 卷，2005 年 2 月，頁 32。

⁷ 林山田，註 3 書，頁 276。

⁸ 張麗卿，註 4 書，頁 128。

⁹ 陳仟萬，註 6 文，頁 32。

¹⁰ 林山田，註 3 書，頁 258；林鈺雄，刑法與刑訴之交錯適用，元照，2008 年 8 月，頁 197。

¹¹ 張麗卿，註 4 書，頁 112；林鈺雄，同註 10，頁 197。

酗酒駕車不二罰之研究

型，一方面乃在於行為人「服用」酒類的行為，他方面從事動力交通工具之「駕駛」行為，惟有如此，進而導致不能安全駕駛之危險結果時，具備這兩個行為方才充足於客觀構成要件中之行為要素。

反面推論，如果行為人只實施其中一行為，比如：僅從事動力交通工具之「駕駛」行為，至於前述酒類等物品，的確未有「服用」行為，在此前提下，縱使陷於不能安全駕駛之事證，仍然不符合雙行為犯之犯罪類類型。申言之，如行為人未服用酒類，然如果致發生不能安全駕駛之危險行為或危險結果，無論如何，因只有一個駕駛的行為，均不符合酗酒駕駛罪客觀構成要件要素中須具備兩個行為的方式¹²。

另外，酗酒駕車罪不只是規範陸路交通，條文中所指的駕駛「動力交通工具」，包括水上、海上、空中上或鐵道上的車輛¹³。規範的範圍極廣，可謂包山包海，此外，交通工具之推動系統係利用電力或引擎動力作用者而言，不管是蒸氣機、內燃機，或者引擎係消耗的是柴油、汽油、核子、抑或電池等，在所不論。

至於交通工具之種類，包括機器腳踏車、小汽車、大卡車、動力船舶及各種動力航空器在內¹⁴，但是如果是單車，因沒有引擎或電動或電力推動，酗酒後騎單車不成立本罪。

再者，條文所指的交通，是提供給不特定多數人使用的公眾交通，而不是只提供給某特定範圍人使用的私人交通¹⁵。比如：私人莊園內的主人自己開闢用來採果的產業道路上酗酒駕車，就不是本條所規範的交通。不過，假如這個莊園內的私關產業道路一但開放給一般不特定的人進入採果使用，此時，裝園主人酒後開動力交通工具在這條開放的私關產業道路上，這個莊園主人還是成立本條之罪。

¹² 陳仟萬，註6文，頁33。

¹³ 林山田，刑法各論(下)，自版，2006年11月，頁312。

¹⁴ 張麗卿，註2書，頁91。

¹⁵ 林山田，註13書，頁312。

此外，所謂的「駕車」，要有移動的現象，是指車輛實際上已經發動行走；如果只是熱車準備上路，尚未移動，就不是駕車¹⁶。只要移動是不考慮距離的長短，所以實務上判決認為駕駛的過程中所可能產生之危險並不會因距離較短，就不具危險性，因而認為只要行駛移動就是駕車行為，不管駕車距離多少¹⁷。

再者，就法益保護係指在構成犯罪要件中所欲保護之權利或利益而言¹⁸，依照酗酒駕車罪規範目的，不在於針對個別交通參與人的生命、身體或財產等權益，當成保護之對象，而是把交通安全看待成一個集體法益，使之作為本法條所欲保護之法益¹⁹。換言之，此一法益保護的著眼點乃在於公眾往來交通安全之維護，以防止交通事故之發生。

然不能安全駕駛何所指？惟飲酒至何種程度，始符合本罪所定不能安全駕駛，其標準實難界定。法務部遂於 88 年 5 月 10 日邀集各界會商，訂出「呼氣酒精濃度達每公升 0.55 毫克」（相當於血液中酒精濃度 0.11%）²⁰，即合本罪之要件移送偵辦，此為「絕對不能安全駕駛」的標準。

觀諸實務對於該法條構成要件中「不能安全駕駛」一語之概念，如就酗酒駕車一事來說明，則基於「吐氣測試酒精濃度」是否達於一定數值以上為主要認知方式，而此由法院對被告判決成

¹⁶ 張麗卿，註 2 書，頁 91。

¹⁷ 92 台非 168 號略謂：「 刑法第 185 條之 3 之公共危險罪，考其立法意旨係因人酒後注意力、反應力均較常人為低，若驅車上路，對路上其他汽車或行人之生命、身體安全均存有危險性，故特立法嚴禁酒後駕車以保障路上過往車輛及行人之法益，且酒後駕駛車輛者不論其駕車距離之長短為何，對於該駕駛過程中所可能產生之危險並不會因駕駛距離較短而免除，因此被告就此執詞辯稱所行進距離甚為短暫，不致於發生危險，乃誤解立法目的，委不足採 」。

¹⁸ 張麗卿，註 4 書，頁 128；陳子平，註 3 書，頁 10；蔡墩銘，註 3 書，頁 81；黃榮堅，基礎刑法學(上)，2006 年 9 月，元照，頁 22。

¹⁹ 陳志輝氏譯，交通刑法之憲法界限與刑事政策問題(一)，司法周刊第 1006 期，2000 年 11 月 15 日，第 2 版。

²⁰ 警政署 88 年 5 月 21 日(88)警署交字第 56870 號函，對於駕駛人「吐氣測試酒精濃度」已達每公升 0.55 毫克，或「抽血檢驗酒精濃度」已達 0.11% 以上者，即適用於刑法第 185 條之 3 之構成要件。

酗酒駕車不二罰之研究

立公共危險罪確定一案²¹，其判決文中所稱有罪事實即是如此。

簡言之，承審之法官所形成「不能安全駕駛」之心證，係建立於被告之「吐氣測試酒精濃度」超過一定之數值而為認定事實最佳之證據，此一指標，讓法官根本毫無更動自由心證之餘地，只要超過一定之數值，即不可以反證推翻，而該當不能安全駕駛之要件，此一原理形成，則測試觀察紀錄表²²，對於所謂「吐氣測試酒精濃度」超過每公升 0.55 毫克以上時，似乎是多餘之證據資料。

但若在 0.25 毫克至 0.55 毫克之間，執行警察有其他客觀事實認定不能安全駕駛（如蛇行）時，亦應依刑法第 185 條之 3 規定，移送法辦處以刑罰，這屬於「相對不能安全駕駛」的範圍。這個看法與德國實務界的作法相同²³。

因此，是否相對不能安全駕駛範圍，法院仍須依具體個案調查重要事證，按自由心證認定事實，再透過多數判決，逐一統一法律見解。如果執行取締酗酒駕車的單位，於取締當時增做諸如單腳直立、直線步行、接物或畫同心圓等測驗，並作成書面報告附卷，必定可以增強法院對於認定是否屬於「相對不能安全駕駛」範圍的裁判依據²⁴。

²¹ 以台灣高本院為例：98 年度交上易字 74 號判決、97 年度交上易字 222 號判決、97 年度交上易字第 237 號判決 97 交上易字第 182 號判決 97 年交上易字第 206 號判決。

²² 參照警政署 89 年 4 月 5 日（89）警署交字第 049479 號函。「測試觀察紀錄表」，該表目的在於提供法官心證形成的參考資料，此與立法院所制定法律，用來當成執法者依循之標準，應不能等同論之。「測試觀察紀錄表」觀察結果一覽中所列事項，共計有十幾項之多，規定的方式有採例示與概括之形式，前者如「駕駛有蛇行，車身搖擺」，後者即末後一項「其他」。實際上，凡此表所列的現象應是歸納推論而來，「測試觀察紀錄表」結果一覽中所列事項，係由「不能安全駕駛」一語之概念加以衍生而出。反過來說，從「測試觀察紀錄表」就觀察結果一覽中所列事項，進而可以歸納出所謂「不能安全駕駛」之概念。「測試觀察紀錄表」一經引用，等於決定「能不能安全駕駛」。

²³ 張麗卿，註 2 書，頁 95。

²⁴ 張麗卿，註 2 書，頁 95。

第二項 主觀構成要件要素

主觀構成要件係指行為人在實現構成要件時，其內在之意思而言，茲依照刑法第 12 條第 1 項規定指出，行為非出於故意或過失者不罰，此即表示刑法所言主觀構成要件仍以故意或過失為限，若非如此，行為人在主觀上無該當於構成要件可言，再者同條第 2 項規定指出，過失行為之處罰，以有特別規定者為限。

酗酒駕車罪之主觀構成要件並未進一步規定過失行為，自應在處罰上以故意行為為限而已，而包含刑法第 13 條第 1 項規定：「行為人對於構成犯罪之事實，明知並有意使其發生者，為故意。」的直接故意及同法第 13 條第 2 項規定：「行為人對於構成犯罪之事實，預見其發生而其發生並不違背其本意者，以故意論。」的間接故意。

酗酒駕車罪主觀要素只及於故意，而本條所謂「故意」應該如此解釋成駕駛人知道飲酒後會發生不適任駕駛的情形，或放任自己在這種情形下開車。本條只要有間接故意即可成立。也就是，行為人認為可能將無法安全行車，卻又放任這個危險，那就是有故意。

血液中酒精含量或呼氣酒精濃度的高低程度，對於行為人是否蓄意不能安全駕車，是一個判斷是否故意的最重要指標。然而，也沒有準確的經驗法則可以清楚的指出，駕駛人血液中的酒精含量在什麼樣的數據之下，他會知道自己沒有安全開車的能力，但可以肯定的是，血液中的酒精含量如果過越高，駕駛人通常會出現體能及體力衰退的現象，因此，認定駕駛人此刻有故意，應該是合理的。但是這樣的說法是有問題，因為駕駛人血液或呼氣的酒精含量太高，會導致批判能力及守法意識的喪失，反而往往也不能查覺自己無法安全開車²⁵。故判斷酗酒駕車行為人是否具備故意，應是最困難的工作。

²⁵ 張麗卿，註 2 書，頁 93。

除此之外，一般犯罪成立是不考慮動機的，酗酒駕車罪也不例外，因動機僅是犯罪成立後量刑的依據，故對於酗酒駕車行為人服用酒類之動機到底是參加喜宴或朋友聚會、慶功、心情不好等動機為何，究非所問。

然相較於德國刑法第 316 條，與我國酗酒駕車罪規定幾乎相同，唯一不同的是德國刑法對本罪亦處罰過失²⁶，而我國酗酒駕車罪卻未規定，關於此點，我國學者一致認為應該是立法上的漏洞²⁷。

但對於過失酒醉駕車的應有處罰之規定。這個規定在實務上深具規範的意義。因為儘管行為人不知自己究竟喝了多少酒，但卻不小心未自行檢驗能否安全開車，此時行為人應認為即有過失。換言之，每一個人，特別是在酗酒之後，或其他特殊情況下應該自我觀察並且檢驗自己的駕駛能力²⁸，如疏而未注意，理應自負過失之責任。

第三項 學理上爭議

酗酒駕車罪所指的是，在不能安全開車的情況下駕駛，是一種與一般交通參與者相較之下的特別情況。行為人必須是自己直接使用動力機械，在車輛行駛於公共道路的當時，對於車輛親自做機械的控制。因此，依德國通說，德國刑法第 316 條與相同立法例的我國刑法第 185 條之 3，均認為是己手犯（親手犯）²⁹，也是繼續犯³⁰（詳見第四章論述），學說上並無爭論，但較有爭議的是本條是否為具體或抽象危險犯，學說有不同見解。

²⁶ 林東茂，註 5 書，頁 2-257；張麗卿，註 2 書，頁 94。

²⁷ 黃榮堅，刑法增修概說，台灣本土法學雜誌第 2 期，1999 年 6 月，頁 207；林山田，評 1999 年刑法修正，月旦法學雜誌第 51 期，1999 年 8 月，頁 35；黃常仁，困頓新法—論刑法 185 條之 3，軍法專刊，第 46 卷第 4 期，2000 年 4 月，頁 3-6；張麗卿，新刑法探索，元照，2008 年 9 月，頁 393。

²⁸ 張麗卿，註 2 書，頁 94。

²⁹ 黃常仁，註 27 文，頁 5；張麗卿，註 2 書，頁 91

³⁰ 張麗卿，註 2 書，頁 90。

一、抽象危險犯說

本條是抽象危險犯³¹，立法理由在於法益做前置性的保護。保護法益前置化係指為了更周全的保護法益，在尚未發生侵害或損害之前，即對於法益予以前置性的保護。推究保護法益前置化的最主要的緣由，目的在於為了更周全完備的保護法益³²。

原則上，對於何種法益或對其理應如何予以前置性的保護，誠屬立法形成自由的權限。立法者未設限於特定的法益，但也不是意味著任何法益，皆要從事保護法益前置化的措置。從法益的概念是指法律保護的利益或價值³³，並以保護法益被認為是刑法的重心所在³⁴，對於還沒有造成實際侵害的交通違規行為，運用了抽象危險構成要件，在立法上規定為犯罪，就是為了保護超越個人的生活利益。並能避免訴訟程序上舉證的重大困難³⁵。

換言之，行為人因喝酒，致不能安全駕駛的情況下，而駕駛具有公共危險的動力交通工具，即足以構成本罪。由於駕駛行為本身，即足以成罪，而不以其駕駛行為果真發生車禍而對他人的生命或身體有死傷或對他人的財物有損害的具體危險為必要，故

³¹ 立法院公報，第 88 卷第 13 期，立委發言紀錄，頁 197 以下；林山田，酒後駕車相關問題座談會議會討論，台灣本土法學雜誌第 8 期，2000 年 3 月，頁 101-102；張麗卿，註 2 書，頁 89-90；陳志輝，註 19 文；台灣高本院 98 年度交上易字第 41 號判決、97 年度交上易字第 320 號判決、97 年度交上易字第 257 號判決、96 年度交上易字第 322 號判決、96 年度交上易字第 348 號判決、96 年度交上易字第 88 號判決、96 年度交上易字第 68 號判決、95 年度交上易字第 283 號判決、95 年度交上易字第 248 號判決、95 年度交上易字第 258 號判決、95 年度交上易字第 188 號判決；黃常仁，註 27 文，頁 1 以下；林東茂，肇事逃逸，台灣本土法學雜誌第 16 期，2000 年 11 月，頁 98。

³² 張麗卿，註 27 書，頁 384。

³³ 陳仟萬，「酒醉而不能安全駕駛罪」的立法形成自由與比例原則的研究，警大法學論集，2005 年 3 月，頁 36。

³⁴ 按刑法的目的，即在於保護法益（法律利益），此係不爭之論，德國刑法學者 Jakobs 所認為刑法的任務在於保障規範的效用，以刑罰當成破壞規範的反應，即刑法的任務無不在於保護法益，其實有了刑法規範的設立，方使得保護法益在刑法中加以具體化，詳見許玉秀，刑法的任務與效能的小小對話，刑事法雜誌，第 47 卷第 2 期，2003 年 4 月，頁 1-12。

³⁵ 張麗卿，註 28 書，頁 383。

酗酒駕車不二罰之研究

本罪屬於抽象危險犯³⁶，德國的實務與學界毫無異議認為，酗酒駕車是抽象危險犯³⁷。

為有效防止酗酒駕車在交通往來中所可能衍生的危險，我國早在 1968 年制定道路交通管理處罰條例第 35 條及道路交通安全規則 114 條有行政罰的處罰規定。對於酗酒駕車的處罰規定，不論是行政法或刑法上的構成要件，都屬於學說上所稱的「抽象危險犯」³⁸。

運用抽象危險構成要件的主要理由是，可以避免實害犯舉證上的困難，減輕追訴機關的負擔，是非常有實用性的構成要件。另外，抽象危險構成要件也符合刑法所要求的一般預防功能³⁹。由於任何人都可能是交通犯罪的潛在犯罪人，所以，抽象危險構成要件被認為是對付交通犯罪的重要手段⁴⁰。

二、具體危險犯說

酗酒駕車罪構成要件描述方式可以稱為抽象危險犯，也可以稱為具體危險犯，不論稱為什麼，都不影響證明危險的證據方法。所謂不能安全駕駛，正是在描寫某種危險的酗酒駕車之行為，是有危險的，而非沒有危險的酗酒駕車行為，構成要件上除了酗酒駕車行為之外，還附加一個不能安全駕駛或的危險條件，所以實質上是具體危險犯。但也可以說，該條規定針對酒後的危險駕車行為，換言之，認為危險已描述在行為當中，因為飲酒行為本為日常生活中的合法行為，解讀酗酒駕車罪必須把不能安全駕駛和酗酒駕車一起解讀，因為酗酒行為非構成要件行為，與危險駕車行為拆開即毫無意義，相類似的例子有刑法第 293 條之遺

³⁶ 林山田，註 13 書，頁 310-311；類似見解有林東茂，註 5 書，頁 2-256-2-257；張麗卿，酒醉駕車應屬有罪，台灣本土法學雜誌第 8 期，2000 年 3 月，頁 81。

³⁷ 林東茂，註 5 書，頁 2-256。

³⁸ 林東茂，危險犯與經濟刑法，五南，1996 年，頁 1-60。

³⁹ 林山田，刑罰學，自版，1993 年 1 月，頁 64 以下。

⁴⁰ 張麗卿，註 2 書，頁 90

棄罪⁴¹。

採此說認為不能安全駕駛就是要有危險的結果，沒危險便不符合不安全駕駛，所以危險就是具體的結果，而推論出本罪是具體危險犯。

第三節 行政制裁之規範

第一項 道路交通管理處罰條例

規範酗酒駕車行為的行政制裁其中有道路交通管理處罰條例 35 條第 1 項第 1 款的規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有酒精濃度超過規定標準者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照 1 年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領⁴²。」

⁴¹ 許玉秀，無用的抽象、具體危險犯，台灣本土法學雜誌第 8 期，2000 年 3 月，頁 96。又如黃榮堅謂：「本條從立法目的來看，當然就是發生事情才叫做不能安全駕駛，如果是這樣子，那實質上來看它是具體還是抽象？恐怕逃脫不了它實質上是一個具體危險犯的規定」，引自酒後駕車座談會，議題討論，台灣本土法學雜誌第 8 期，2000 年 3 月，頁 96、107。不容否認的是，立法的目的是要處罰酒醉駕駛的行為，歸咎於此等行為涉及不能安全駕駛的情形，從而指出刑法第 185 條之 3 實質上是一個具體危險犯的規定；持平說來，這樣的觀點未免忽略所謂具體危險犯的立法，係以個案有無發生危害於他人法益的事實，為其必須要加以考量的問題，亦因此使得具體犯的規定，則在司法方面就不能無視於個案中，是否有發生危害於他人法益的事實；原則上，當前對於該條文的解釋適用，並不以考量個案到底有無致生危害於他人法益的安全為其要件。

⁴² 林山田教授從刑事政策觀點來看，認為應加重本條法律效果，並廢除刑法 185 條之 3，其理由為 1. 因為我國自古以來在敬酒、罰酒與接近強制之勸酒方式而形成濫行乾杯的飲酒文化下，本以道路交通管理處罰條例規範酗酒駕車行為為已足，不必透過刑事立法而對酗酒駕車行為動以刑罰；2. 大舉動用警力在大都會區當街臨檢執法移送法院，不但耗費大量人力與司法資源，也平白產生許多實務運作及學理上的問題酗酒駕車，在大都會區比在鄉村容易發生，因都會生活燈紅酒綠營業場所比比皆是，警察投入不少人力在都會區臨檢酗酒駕車行為，如果不符合酒精濃度標準者移送法院，這樣一來，法院終將淪為選擇性的只在大都會區執法，要避免此種情狀，倒不如強化行政罰的執行；3. 無論行政罰鍰或緩起訴處分，目的是要達到預防、嚇阻的效果，如果行政罰的高額罰金能達到這樣的效果，行政罰只要對酗酒駕車行為人科處夠重之罰鍰，一樣可以達到遏止酗酒駕車之目的，不

酗酒駕車不二罰之研究

本條所稱的「測試檢定」解釋上應該必須以科學儀器檢測取得酒精濃度數據，應不包含警察依照內政部警政署 89 警署交字第 049479 號函頒「刑法第 185 條之 3 案件測試觀察紀錄表」中，列有駕駛為異常、判斷力、平衡測試、駕駛人的言語外觀等約十幾種「觀測項目」所實施如平衡測試、同心圓圖樣等。

理由為 1.舉發或處罰是警察及監理所行政機關所做成，其過程當然不比刑法酗酒駕車罪係由公正的司法機關之制裁程序來的嚴謹；2.警察之舉發判斷基礎若僅以外觀面或經驗上來判斷，很容易流於主觀擅斷；3.平衡測試、同心圓等之檢測，只能反應出駕駛人受酒精濃度影響到何種程度而已⁴³。

本文認為因有上開觀測酒駕之行政函釋的頒布，函中所指觀測方法是否為道路交通管理處罰條例第 35 條所規定「測試檢定」文義所涵蓋範圍？應採否定說，但應有必要修法明定，以符合法律明確性，減少爭議。

第二項 道路交通安全規則

道路交通安全規則第 114 條第 1 項第 2 款規定：「汽車駕駛人有飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精成份超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過 0.05%以上者，不得駕車。」

需要利用刑法這道社會最後的防線來處罰；4 依據交通警察之執行酗酒駕車行為案件的經驗可知，對於酗酒駕駛人依刑事訴訟程序移送地檢署的執法之流程，比依行政罰的執行流程更耗費時間人力，從攔下駕駛人經檢測酒精濃度超過標準之違規，然後送上警車到分局或派出所製作筆錄，由分局刑事組或派出所移送轄區地檢署，要耗費時間約一到一個半小時，然依行政罰程序，從攔下駕駛人到完成填寫罰單後放行，則前後不過 5 到 10 分鐘。只要呼氣酒經超過 0.55 毫克，就必須要移送地檢署依法處罰之，大量增加刑事司法體系負荷，5.酗酒駕車刑度以刑法第 185 條之 3 規定處 1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金。檢察官予以緩起訴時會附帶要求酗酒駕駛人繳交一定金額給國庫或公益團體(捐款)，均是與行政罰之罰鍰同樣是剝奪行為人財產之結果，除了增加數以萬計的公共危險罪的前科犯之外，對於酗酒駕車行為動用刑罰的目的構想，並沒有比透過行政罰之科處更易達成。參閱林山田，刑法各論(下)，元照，2006 年 11 月，頁 316-319。

⁴³ 陳景發，試論幾則取締酒駕的法律問題，月旦法學雜誌第 127 期，2005 年 12 月，頁 87-88。

道路交通安全規則第 114 條及道路交通管理處罰條例 35 條規定僅就具體的酒精濃度加以指摘，至於得對哪些人要求酒測，在何種情況下得對該人要求酒測以及如何實施酒測等實施之要件、程序等規定，均漏未規定。目前實務上係透過警察職權行使法第 8 條加以補充⁴⁴，而有學者認為如此規定方式不妥，似有整合之必要⁴⁵。本文以為把警察職權行使法第 8 條規定增移至道路交通管理處罰條例 35 條第 9 項，體例較為完整，似乎可以解決學者所提出的問題。

以上綜合制裁酗酒駕車的刑事行政制裁規範，可分為三個階段：第一、最嚴重者稱為絕對不能安全駕駛，認定標準為吐氣每公升酒精含量 0.55 毫克以上（相當於血液中酒精含量 11% 以上），適用刑罰制裁即刑法第 185 條之 3 酗酒駕車罪來對付之。

其次，是相對不能安全駕駛，其認定標準為吐氣每公升酒精含量 0.25 毫克至 0.55 毫克之間（相當於血液中酒精含量在 5% 到 11% ），此時須進行生理狀況檢測，未通過者以酗酒駕車罪處罰之。

最後，正常判斷能力受損無法安全開車，其判斷標準為吐氣每公升酒精含量 0.25 毫克以上（相當於血液中酒精含量達 5% 以上 ），此時僅以道路交通管理處罰條例第 35 條及道路交通安全規則第 114 條裁處之。當然如果酒精濃度未達此標準時，是不需要受裁罰。

從上開歸納可以明確了解對付酗酒駕車行為應處以刑事制裁或僅處以行政制裁甚至並無違法而不必受任何制裁，但行政制裁與刑事制裁之性質有何不同，對付酗酒駕車為何要有不同法律領域的規範，此牽涉到刑事罰與行政罰之區別理論。

⁴⁴ 警察職權行使法第 8 條規定：警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並採行下列措施：一、要求駕駛人或乘客出示相關證件或查證其身分。二、檢查引擎、車身號碼或其他足資識別之特徵。三、要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定。（第一項）

警察因前項交通工具之駕駛人或乘客有異常舉動而合理懷疑其將有危害行為時，得強制其離車；有事實足認其有犯罪之虞者，並得檢查交通工具。（第二項）

⁴⁵ 陳景發，註 43 文，頁 88-89。

第四節 刑事罰與行政罰之競合

酗酒駕車該當於刑事罰及行政罰之要件，形式上兩種處罰不同主要是制裁手段及法律效果均不同，實質上不法內涵及程度上的也有所差異。惟縱然如此，法律效果的發生，必然以違犯法律的行為為前提，無違法行為即無法律效果，故法律效果可說是具有不法內涵行為概念的延伸，兩者有發展進程的關聯性，區隔行政罰與刑事罰，學說上主要可分為三種見解。

認為兩者本質不同之「質的區別說」，與認為兩者僅係立法者對於違法性高低不同之行為，所為不同制裁程序之規定，稱之為「量的區別說」，如認為兩者本質與違法性高低均不同，則稱之為「質量綜合理論」以下分別介紹之。

第一項 學說

一、質之區別說

有關行政罰及刑事罰區別之爭議由來已久，傳統上有法定犯與自然犯的區別，就應受行政罰之行政犯而言，國家基於行政目的之達成，會以行政法規對人民課以種種行政法上義務，違反此項意義者，只是對於行政法規上之命令或禁止有所違背而已，並不具社會倫理非難性，故屬法定犯；而對於刑事犯之刑罰只要是社會的一份子，即有為該行為之道德責任，若有所違背應以反倫理及反道德之行為受到非難，此種非難無需依靠法律之規定，故稱為自然犯⁴⁶。

上述理論為質的區別說之重要根據，可知行政罰與刑罰係基

⁴⁶ 韓忠謨，論行政犯之法律性質及其理論基礎，國立台灣大學法學論叢，第10卷第1期，頁4以下。

於社會之價值判斷，對犯罪表示譴責、非難，而著重於道德倫理的侵害觀點及非價內容與社會道義的非難性，兩者之間具有「本質上」的不同⁴⁷。早期實務亦採此一見解⁴⁸。

刑事罰與行政罰除上述處罰性質之不同外，尚有處罰主體不同：前者屬法院，後者為行政機關為主；處罰對象不同：前者以自然人為主，且有共犯概念，後者以自然人、法人均可，無共犯概念，採單一行為人概念；處罰程序不同：前者採行刑事訴訟法，後者採用行政程序法；處罰種類不同：前者有主刑從刑之別，後者無；處罰效果不同：前者有累犯規定，後者無；救濟途徑不同：前者以普通法院審理為主，後者以訴願、行政訴訟途徑為主⁴⁹。

本文歸納此說，認為行政罰處罰之重點在於行為人單純地違反行政秩序，而並非直接侵害共同生活利益之違法有責行為為制裁對象，其係保護行政面向之社會秩序，促使行政目的得以順利達成。所以行政罰的內容不含贖罪之因素與倫理之評價，處罰只是在於督促違反秩序之行為人注意履行其義務，而無報應與倫理非難之評價，相反地，刑事罰之處罰內容便含有贖罪報應與倫理非難評價之因素。

二、量之區別說

此說認為刑罰與行政罰皆在對人民不法行為之處罰，本質上並無差異，僅在違法程度上有輕重不同，行政罰係針對違法程度較輕微者處罰，刑罰則係制裁程度較重之違法行為，且行政罰主

⁴⁷ 梁添盛，行政法與刑法—行政罰得否準用刑法總則有關規定，城仲模主編，行政法裁判百選，月旦，1996年3月，頁490；洪家殷，行政罰，收錄於翁岳生編，行政法，元照，2006年10月，頁641。

⁴⁸ 行政法院78年度判字第1705號判決認為：「...補徵逃漏稅款係屬依法所為之行政處分，並未涉及刑事責任，原告援刑法第12至14條規定為免責之依據，不足採取，被告機關補徵營業稅並無違誤...」；行政法院79年度判字第568號判決認為：「...大陸地區的物品管理辦法係於本案進口後發布之命令，而刑罰之從經從新原則於行政罰並非當然適用，當然自難溯及適用本案。...」

⁴⁹ 蔡震榮，行政罰之管轄權確定原則，收錄於廖義男編，行政罰法，元照，2007年11月，頁300以下。

酗酒駕車不二罰之研究

要在補充刑罰之不足，兩者僅係在「量」上有所不同，與性質是否涉及社會倫理之可非難性無關，至於何種行為應受行政罰或刑罰，則委由立法者本於立法政策上決定⁵⁰。

倘若二者之區別僅在處罰之分量有所差異，在處罰之目的上無本質之差異，則以不同之處罰類型作為區別處罰目的之標準，於此即有缺失⁵¹。此外，現行行政罰法對提升對人民權益之保障，改善過去較為寬鬆行政罰體系，往往援引規範較為嚴謹之刑法作為重要之參考對象，因此，不少條文係採取與刑法相同，例如：處罰法定主義、從新從輕、主觀構成要件要素、消極不作為之處罰、職務命令、阻卻違法、緊急避難、一行為不二罰原則等。

整體而言，行政罰與刑罰之關係應較接近學說上之應較接近學說上之「量的區別說」，即傾向兩者間並無本質上之明顯差異⁵²。此說亦為目前多數學者所採⁵³。

三、質與量綜合論

顧名思義，質與量的綜合理論，乃量的區別說和質的區別說二者的綜合。此說認為行政罰與刑事罰所處罰的行為，不管是量或質均有所不同。詳言之，在論斷兩種處罰時，均必須論述質與量兩部分。

就刑事罰而言，在質的部分具有深度的倫理非價內涵與社會非難性，而量的部份上則有高度損害性；相對的，行政罰在質的方面具較低的倫理可非難性，在量的方面上並不具有重大的損害與社會危險性。

我國刑法學者林山田採此說，因此當吾人評價不法行為時，

⁵⁰ 洪家殷，註47文，頁643。

⁵¹ 洪家殷，行政罰論，五南，2006年11月，頁131。

⁵² 洪家殷，新行政罰法簡介，台灣本土法學雜誌第67期，2005年2月，頁241。

⁵³ 例如見：吳庚，行政法之理論與實用，三民，2008年9月，頁474；陳敏，行政法總論，新學林，2007年10月，頁706。

在質與量均能兼顧的條件下，將面臨應該如何作決定的問題。關於這個問題，林山田氏提出下列四項標準供參考⁵⁴：1.不法行為在倫理道德上的非難性。此乃對於不法行為本身的價值判斷。2.不法行為所破壞與危及之法益的價值與程度。此乃就不法行為的結果所為的價值判斷。例如：公益高於私益。3.不法行為的社會危險性，亦即該行為有加以制裁的必要。4.刑罰的無可避免性(最後手段性)。

然質與量的相互變化的問題，從自然科學的觀點，量的增減，並不會影響質的變化；但在人文科學上，則與自然科學上有所不同。某種不法行為就其本質上觀之，行為本身並不具社會倫理的非價內容，或者可能稍具微量的倫理非價內容，但因其可能造成的損害與危險程度相當高，久而久之，這種不法行為也就會逐漸具有社會倫理的非難性，或者升高其倫理的非價內容，由於社會大眾對於此一不法行為的非價判斷，將促使該行為在質上產生變化，而由行政罰轉化成為刑事罰。

因此，在不法行為的價值判斷中，可能由於量的增加而影響到質。換言之，對於不法行為的價值判斷，含有量變導致質變的現象，故認為行政罰與刑事罰的界限並非確定⁵⁵。

由上開三種理論得知，立法者對違反法律規定之行為制訂罰則時，常著眼於當時立法政策之考量，而非依循一定之法律原理，何種行為構成行政犯應受行政罰之制裁，以及何種行為構成刑事犯罪應受刑罰之制裁，往往為立法政策上之考量，而與其本質並無必然之關聯，從對付酗酒駕車之行為本來只有行政罰，過了30幾年後，立法者才增訂使用刑事罰來規範，更足以證明。

⁵⁴ 林山田，論行政不法與刑事不法，刑事法論叢(二)，自版，1997年3月，頁43。

⁵⁵ 林山田，註54書，頁44。

第二項 我國實務

我國行政法院向來採取質的區別說，例如對於刑罰與行政罰，是否有「一行為不二罰」原則的適用，行政法院認為行政與刑罰性質並不相同，發生競合情形時並非不能併科。故同一行為依懲治走私條例判刑，海關亦可依據海關緝私條例為沒收貨物及罰金的處分，因為二者不同，分別依照規定予以處罰，於法並無限制，不生重複問題（行政法院49年判字第40號判例、48年判字第83號、42年判字第16號等判例均有相同意旨）。

另外，我國刑事法院亦從刑罰的角度採相同見解，例如：最高法院89年度臺非字第87號判決：「...刑罰復可分為一般刑罰與行政刑罰，前者，通常是就違反社會性之犯罪行為，基於防衛社會與矯治教化為目的所施以之制裁；後者，則係基於行政政策上之考量，對違反行政法上之義務行為，以前揭刑法所定主刑及從刑之刑名加以制裁，此類處罰，屬於刑罰之性質，應由刑事法院依刑事訴訟程序處理之。至行政罰，乃就違反行政法上義務之行為，本於維持行政秩序之目的，由該管主管機關以刑法刑名以外之方法予以處罰，其種類繁多，常見之拘留，罰鍰、罰役、沒入、勒令歇業、禁止發行、限期改善、勒令恢復原狀等皆屬之。足見行政刑罰與行政罰，二者性質有別，不容混淆，然刑罰若未能完全達其功能，自非不得再加行政罰予以併罰之...」。

上開判決採質的區別說，並肯定此判決就一般刑罰及行政罰之間的差別，予以釐清，以糾正法律適用法則，對刑法體系的完整性，與刑罰及行政罰判斷有指導性的參考價值⁵⁶。

可知，學術界及司法實務，早期態度趨向保守，除因於學理上的研究不夠深入外，對於當時強大的行政權，故堅採質的區別說。因採質的區別說，可使行政機關在為行政罰時，不須受到如

⁵⁶ 蘇俊雄，論刑罰與行政刑罰及行政罰之範疇界線—評最高法院 89 年台非字第 87 號判決，月旦法學雜誌第 73 期，2001 年 6 月，頁 156。

刑事罰般的嚴格牽制，排除刑法的適用，這樣有利行政權的壯大，故在威權體制下，質的區別說有其存在的空間⁵⁷。

晚近，一方面因時空環境變遷，另一方面受到德、奧等國法制的影響，開始有所檢討及改善，今改採量的區別說者逐漸成趨勢⁵⁸。行政法院態度轉變認為規範在刑法上適用之原則，在行政罰領域亦有適用之餘地，顯示出兩者間之區別不再如以往一般如楚河漢界、涇渭分明，例如：在稅法上違法行為符合數行政罰之規範時，亦援用刑法上有關法條競合理論之概念者⁵⁹。

行政法院態度之轉變應係受到近日學說之影響，惟其立場尚非十分明確，難以武斷的認定已完全放棄質的區別說而改採量的區別基礎，仍有待進一步之觀察⁶⁰。

第五節 小結

酗酒駕車罪構成要件解釋適用的範圍，為服用酒類而駕駛動力交通工具者，係以檢測值超過法定值為標準，無須判斷個案究竟有無形成具體危險或實害結果，則適用於該條文的法律效果，即處 1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金。

考量其間刑罰的種類，分別包含徒刑、拘役或罰金；再者，刑度設限的範圍只有上限，即 1 年以下有期徒刑或 15 萬元以下

⁵⁷ 吳庚，註 53 書，頁 386。

⁵⁸ 例如就業服務法於 2002 年 1 月 21 日修正公佈，同年月 23 日生效，依修正前就業服務法第 57 條第 1 款規定，雇主有聘僱或留用未經許可或可失效之外國人等行為時，應處刑罰，為修正後的就業服務法第 57 條第 1 款雖仍有相同之規定，但修正後的新法則於第 63 條規定改處罰鍰，僅 5 年內再違反者才處以刑罰。新法係以違法次數作為行政罰與行罰的分水嶺，足見立法者認為，兩者的關係為量之區別說而非質的區別。2002 年 11 月 6 日台灣高等法院暨所屬法院 91 年法律座談會彙編，頁 406-425。

⁵⁹ 例如行政法院 84 年 7 月第 2 次庭長評事聯席會議決議：「...按海關緝私條例第 37 條第 1 第 2 款，係以報運貨物進口有虛報所述貨物之品質、價值或規格為處罰前提，而貨物稅條例第 32 條第 10 款則以國外進口之應稅貨物未依規定申報為科罰要件，兩者之處罰要件相同，係屬法條競合，應從一重處罰...」。

⁶⁰ 洪家段，註 51 書，頁 109。

酗酒駕車不二罰之研究

罰金。既然該條文所能適用的刑罰，含有多種選擇的可能，就是賦予法官能充分針對具體個案的情節，處以輕重不等的罪責，使符合罪責相當，進而實現司法上分配的正義，因此嚴格而言，如此本刑作為科處一方面離實害較遠，他方面無危害他人的抽象危險，罪刑尚屬相當。

大體上，抽象危險與具體危險事物本質並非相同，立法機關自得斟酌其差異，在規範相關條文時加以適當的區別對待，不僅較為合理，而且較能符合平等原則。試觀酗酒駕車的事件中對於離實害較近，致有危害他人安全的具體危險時，其行為本身惡害之程度，終究較重於只以檢測值有所指證的抽象危險，理該另行制定具體危險犯的構成要件，與適當擴張可罰性的範圍，特別是重於刑法第 185 條之 3 規定的刑度，使其罪刑達於相當。

立法者係有感於酗酒駕車的案件中，往往造成死亡、傷害或財物損害的現實災難，因而為了周全保護交通往來安全，防止酗酒駕車發生死亡、傷害或財物的現實災難起見規範出本條文的構成要件與法律效果。

申言之，該條文的設立旨在遏止酗酒醉駕車與相關的交通事故，斷然不能等到酗酒駕車肇事，造成侵害的結果時，方才動用法律制裁之，而是要在酗酒駕車尚未肇事之前，亦即在有發生人命財產侵害的可能性或蓋然性時，就要趁早在危險形成之際加以制止，從而，將相關法益予以前置化的保護，應屬抽象危險犯，當然也因此擴張可罰性的範圍，但美中不足是酗酒駕車罪漏未規定過失犯，與解釋成抽象危險犯來擴張可罰以性抑制酗酒駕車行為之良法美意背道而馳。

再者，刑事罰與行政罰之間，確實存有各自核心領域之部分，刑法係以倫理非價為其重點，例如：偽造文書、強盜、竊盜、殺人等；而違反行政法規之行為，只是純粹技術性行政不服從為其特徵，行政不服從，往往於係出於「行政目的」之達成的考量，例如：駕駛汽車闖紅燈、或未攜帶行車執照、駕照等。

是以，二者核心部分並無差異，而只有在邊界地帶存在著量的不同，而邊界地帶範疇的考量，則委由立法者本其立法裁量之權限做自由判斷，將此一邊界地帶之違法行為，分別劃歸為刑事不罰或行政不罰，再以刑罰或行政罰之手段來區別其法律效果⁶¹，針對刑事罰與行政罰之區別，學界亦以量的區別說為多數說⁶²，基於國家制裁性質且處罰越趨相對化，本文以為應採量的區別說，理由如下。

從處罰的本質觀之，無論刑事罰或行政罰，其制裁皆係來自國家對人民違法行為處罰權力的實施，對人民而言，不管受到行政罰或刑事罰之制裁，其均達到處罰的效果，均屬於國家之處罰⁶³，因此，即便承認立法者對人民違法行為之制裁採取刑事罰或行政罰之手段，享有自由立法的形成空間，但處罰在本質上並無差異。

倘若認為國家採取刑事罰手段，或採取行政罰手段因制度設計之差異，逕認為本質上的不同，等於承認兩者之處罰得以併罰，立法便得以透過規範制裁的設計，訂立兩種以上處罰制度，導致無一行為不二罰原則之適用，使得人民之一行為遭受二次以上處罰，造成一行為不二罰原則終將失去其具有憲法位階之意義及保障人民權利之功能及效用（詳見第四章）。

另從處罰方式觀之，刑罰與行政罰以往在處罰對象上或有顯著的差異，刑罰基於個人責任原則，處罰犯罪之自然人即個人為原則，而減少及於法人，行政罰係基於社會連帶責任，其處罰對象是以法律上被視為活動主體者，然此種主體不以有實際意志之自然人為限，故其處罰範圍包括法人、非法人團體 或其代表人，並及於實際行為人。

⁶¹ 陳文貴，從行政罰法看行政不罰與行事不罰之交錯，法令月刊，第58卷第11期，2007年11月，頁48。

⁶² 類似見解有：林山田，行政刑法與行政法之辨正，法令月刊，第40卷第9期，1989年9月，頁20；蘇俊雄，註56文，頁155。

⁶³ 相同見解之學者，例如見：蔡震榮、鄭善印，行政罰法逐條釋義，新學林，2006年9月，頁49；陳春生，論行政罰中之共同違法，收錄於廖義男編，行政罰法，元照，2007年11月，頁120。

酗酒駕車不二罰之研究

然而，隨著刑罰規範目的之越趨廣泛，處罰手段的多樣化以及兩罰主義的廣泛採用，此種區別標準亦漸趨模糊，刑事罰以法人為主體，科以經濟上不利益（罰金），同樣可以產生制裁之功能，例如：公平交易法第38條⁶⁴。此外，不論是違反刑事規範或行政規範，其處罰之主觀要件，法規明訂均採過失責任，皆以有故意或過失為必要（參照行政罰法第7條），兩者已越近相同。

若以酗酒駕車行為為例，依道路交通管理處罰條例第35條規定，汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定之標準者，得由主管機關處新台幣1萬5千元以上6萬元以下罰鍰，對應於刑法第185條之3規定，服用酒類致不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，構成酗酒駕車罪。

兩者之規範，依目前我國司法與行政實務運作之觀察，對於汽車駕駛人酒後駕車經測定酒精濃度在0.25毫克至0.54毫克之間，輔以其他客觀事實如屬正常(如未蛇行)，僅認為構成道路交通管理處罰條例第35條之行政不法，而處以行政罰，但倘若酒測值達0.55毫克以上時，即認為已構成刑法第185條之3酗酒駕車罪之刑事不罰，而處以刑事罰，可知構成行政罰或刑事罰是以酒測值數量的高低為判斷標準，從而，足以證明，行政罰與刑罰間僅有量的差異。

⁶⁴ 公平交易法第38條：「法人犯前3條之罪者，除依前3條規定處罰其行為人外，對該法人亦科以各該條之罰金。」