

酒醉駕車的教唆與幫助

湯儒彥¹ 林幸蓉²

摘要

為了抑制酒後駕車的行為，近年來實務界除在道路勤務上，以增加臨檢方式，達到抑制酒駕之目的外，更在法律設計上，不斷持續加重對酒駕者之處罰強度，並擬擴大行政法義務的承擔對象，以從各個管道防堵酒駕行為的發生，其中以酒駕的教唆者與幫助者，最具代表。事實上，現行酒醉駕車的處罰對象中，本不侷限在駕駛者本身。汽車所有人雖非直接實現酒醉駕車違法行為之人，但卻透過提供車輛，誘引或助益酒醉駕車行為的實現，而成為法律與社會責難的對象，這種間接參與違法行為的實踐者，即是法律上所稱之教唆與幫助，行政處罰中則統稱之為「參與者」。惟，對於所謂的「間接參與」，若不劃出明確的界限，很容易造成無辜民眾的受罰。究竟如何界定酒醉駕車的教唆與幫助？其處罰之要件為何？如何才不致使無辜之民眾，成為政府處罰之對象？相關問題確實亟待釐清。

本文將針對酒醉駕車行為中的參與者做一探討，文中將探討處罰之基本意義，與處罰的責任條件與責任能力要件，繼而分析參與者的型態，與各型態參與者處罰的依據及差異。希望透過理論性之探討，找出現行法規或討論中擴大處罰對象規範之適法性，釐清目前的相關爭議問題，並作為未來法律修正與執法取締之參考。

壹、前言

酒醉駕車肇事一直以來是交通案件中非常重要的課題，道路交通管理處罰條例關於酒醉駕車的內容更是一修再修，無非是希望藉由法條的規定，來減低酒醉駕車事件的發生。但國人飲酒的積習難改，也使得酒醉駕車的肇事問題層出不窮，對於社會上所造成的損失，更是不可單單只用表面的量化金額所可計算。舉例來說，酒醉駕車肇事的受害者若是一個家庭重要且唯一的支柱，這個人過世了，全家的生計頓時會成為問題，若是不幸重傷，龐大的醫藥費更可能導致一個原本美滿的家庭陷入生活的困境，而這樣的例子，卻在現在的社會上屢見不鮮。

我國酒醉駕車處罰的對象，一直以來便不只限於駕駛者本人而已，現行的法條文中，同時亦明確可見其對於汽車所有人處罰之規範。92 年底，政府主管機關更提出了新的修法構想，擬將受罰的對象擴大到乘客、提供酒類與勸人飲酒者。惟，這樣的一個「連坐」處罰的觀念，將導致酒醉駕車處罰對象的大幅擴大，必須要有合理的處罰依據與嚴謹的條文設計，才能夠令受罰者心服口服，否則造成無辜民眾的受罰，徒然增加政府施政的爭議。

究竟，如何界定酒醉駕車案件中的參與者對象及範圍？現行及討論中之參與者是如何的一個概念，相關的條文或草案設計是否盡皆合理可行？諸此問題確實均鮮見相關文獻之討論。因此，本文將先從行政罰的基本觀念談起，進而探討參

1 交通部運輸研究所研究員。

2 中華大學運輸科技與物流管理學系學士。

與者處罰的理論基礎，並針對現行條文中之汽車所有人處罰，及警政署所提出供酒者與販酒者處罰的課題進行檢討，冀以釐清相關爭議，並作為未來法律修正與執法取締之參考。

貳、行政罰的意義與其責任條件和責任能力

2.1 行政罰的意義

行政罰乃為維護公共利益或維持行政上秩序，達成國家行政之目的，而對違反行政法上義務者，所科處之制裁^[註一][1]。一般而言，行政罰可分為廣義與狹義兩種定義，廣義的行政罰，是指凡對於行政上義務之違反者為之一切處罰，不論是被科以秩序罰、執行罰或是行政刑罰者皆屬之^[註二][2]；而狹義之行政罰一般則又稱行政秩序罰，則是指行政刑罰以外的各種公權力制裁都包含之。惟，目前通說上，多不贊成將行政刑罰，亦包含於行政處罰的討論範疇中^[註三][1]。

2.2 行政罰的責任條件

對於違反行政法上義務之處罰，應以行為人主觀上具可歸責性為前提，倘行為人主觀上並非出於故意或過失，則其因欠缺主觀上的可歸責性，處罰將失其正當性，而不為社會所接受，是現代國家基於「有責任始有處罰」之重要行政法原則^[註四][3]。惟，以往我國行政罰因缺乏統一一致的法典，因此，實務上多認為，行政罰不以故意、過失為責任條件^[註五][4]。惟，此一見解一直延續至民國八十年，司法院大法官會議釋字第二七五號解釋文，做出行政處罰應以故意或過失為責任條件的重要解釋，行政罰之觀念始有重大改變。

司法院大法官會議釋字二七五號解釋文明確揭示：「人民違反法律上之義務而應受行政罰之行為，法律無特別規定時，雖不出於故意為必要，仍須以過失為其責任條件。但應受行政罰之行為，僅須違反禁止規定或作為義務，而不以發生損害或危險為其要件者，推定為有過失，於行為人不能舉證證明自己無過失時，即應受處罰。…」其中，「雖不出於故意為必要，仍須以過失為其責任條件」，即揭棄了行政罰須以故意或過失為責任條件，一舉推翻了原本不以故意或過失為責任條件的說法。同時，基於「應受行政罰之行為，僅須違反禁止規定或作為義務，而不以發生損害或危險為其要件者，推定為有過失，於行為人不能舉證證明自己無過失時，即應受處罰。…」的文字，亦明顯可看出，大法官們為減輕行政機關的舉證責任負擔，對於行政罰的責任條件要件，係採「推定過失主義」，故在無法律明文規範之下，行為人一旦客觀上實現作為義務的違反，行政機關即可推定其有過失，並進行處罰，至於其責任條件的舉證責任，將由行為人自行承擔。民國94年2月頒佈之行政罰法，更將行政處罰之舉證責任直接加諸於行政機關^[註六][3]，

[註一] 吳庚(民92)，行政法之理論與實用(增訂八版)，三民書局。

[註二] 管歐(民82)，行政法精義，五南書局。

[註三] 行政刑罰無非特別刑法之一種，應屬刑法之範圍，不在行政法研究之列，參見吳庚(民92)，行政法之理論與實用(增訂八版)，三民書局。

[註四] 參見行政罰法第7條第一項(94.02.05總統令頒佈「行政罰法」)

[註五] 洪家殷，「行政秩序罰論」，五南圖書，2000.7。

[註六] 行政罰法第7條第一項：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰。」

惟，考量交通違規案件數量龐大，行政機關實將難以負擔，未來交通部與警政署非常可能透過修法途徑，維持現行之「推定過失主義」，因此，本文亦將以此作為後續討論之基礎。

2.3 行政罰的責任能力

有關行政罰的責任能力，本文參照行政罰法之規範內容，作成表 1。

從表 1 可看出，行政罰法中認為，未滿十四歲之人，生理及心理發育尚未臻成熟健全，是非善惡之辨別能力尚有未足，故其行為縱有違反行政法上義務者，仍不予處罰。而十四歲以上未滿十八歲之人，因涉世未深，辨識其行為違法與否之能力較低，思慮有欠周延，故其行為如違反行政法上義務者，得減輕其處罰。

相同的道理，行為時行為人若精神有障礙或心智有欠缺，導致其無法辨識自己行為是非善惡的能力時，將免除其罰；而若精神障礙或心智喪失程度較為輕微，雖影響其辨識之能力，但非完全喪失，則僅減輕其處罰。

表 1 行政罰法中對於行為人責任能力之分類型態

型態	無責任能力人	限制責任能力人	完全責任能力人
區分方式	1、十四歲以下 2、行為時因精神障礙或其他心智缺陷，致不能辨識其行為違法或欠缺依其辨識而行為之能力者。	1、十四歲以上未滿十八歲 2、辨識行為違法或依其辨識而行為之能力，顯著減低者。	1、十八歲以上 2、行為時之精神障礙或其他心智缺陷，係因行為人故意或過失自行招致者，不適用減輕或免責規定。
處罰差異	不予處罰	減輕處罰	完全處罰

參、談教唆與幫助的處罰理論基礎

3.1 行政處罰中參與者的定義

單一人違反行政法上之義務而受行政罰制裁時，此種情形較為單純，亦屬行政罰中主要之處罰型態，但若違反行政法義務之行為，同時有多人共同參與時，就會使問題變得複雜。這種情形相當於刑法上的共犯。

所謂參與者，係指兩人以上共同實施侵害行政法上所保護法益之行為。其中侵害行為之行為人，為行政罰處罰的主要對象，亦即刑法上所稱之正犯，其他對該侵害行為或違反行政法上義務行為之發生或實施，具有因果關係上的助益者，則稱為參與者，或刑法上所稱之「共犯」，包括教唆者、幫助者、共同參與者與必要參與者等，後兩者（共同參與者與必要參與者）在酒醉駕車行政罰之領域中並不存在^[註七]，此處不擬討論，故只針對教唆者與幫助者兩種態樣加以分析。

由於國內行政罰上並未有關於參與者與教唆者的統一規定，導致有關於這類

^[註七] 本文不討論共同參與者的部分，因為酒醉駕車中，真的開車的人只有一位，不可能出現有二人坐在駕駛座上共同駕駛的情形，故真正駕駛的人即主要行為人，視同刑法上之正犯，而除了駕駛以外的其他參與人，稱為參與者，亦即共犯。故本文所稱之參與者僅指教唆者與幫助者兩種型態。

的違法型態，係個別規定於各行政法條文之中，加諸各行政法法律之立法，各自為政，導致條文設計良莠不齊，行政機關解釋亦非全然正確，處理時相當棘手，並可能因曲解法令，而造成無辜者的受罰。

3.2 教唆與幫助的處罰理由

行政法上，對於教唆者處罰的主要理由，在於教唆者誘引一個本無違法意圖之人，使其產生違法行為之意思決定，並實現該違法行為^[註八] [5]，故教唆者最嚴重的行為，在創造了一個違法的人，其惡性甚至更在違法行為的行為人之上，屬社會所不能容忍之行為，於是加以制裁。幫助者則不相同，所謂幫助者，係在助益行為人實現其違法行為，但幫助者並不創造該違法意圖，意即必須先有已經決意實施違法行為之行為人，始有成立幫助之可能^[註九] [5]。因此。教唆與幫助兩者之內涵並不相同，處罰時亦不應毫無區隔。

3.3 教唆與幫助的處罰主、客觀要件

1. 客觀要件

- (1) 主要行為人之違法行為符合法規所規範之構成要件該當。
- (2) 主要行為人之違法行為具有「有責性」。
- (3) 參與的行為是法律所規範之違法態樣。

2. 主觀要件

- (1) 主要行為人之行為係基於主觀上的故意，而非僅止於過失。
- (2) 參與者之行為，亦必須是基於主觀上之故意，而非僅止於過失。
- (3) 參與者需具備責任能力，屬限制責任能力人或完全責任能力人。

3.3 所謂教唆與幫助之故意

1. 在教唆者部分係指：

- (1) 教唆者基於主觀上的意願，去誘發違法行為之發生。
- (2) 其誘發行為，確實導致違反秩序行為之發生。
- (3) 違法行為人基於該誘發，並有意使違法行為付諸實現。

換言之，主要行為人與教唆者都必須是基於主觀上的故意，而為違法之行為，同時，兩者之故意需有先前犯意聯絡之前提，始構成處罰。

2. 在幫助者部分則是指：

- (1) 參與者知道其已經共同加入他人之行為。
- (2) 其加入行為係出於本身之意願。

[註八] 參見林山田（民 87），刑法通論(下)，第 419 頁，增訂六版，台大法學院。

[註九] 參見林山田（民 87），刑法通論(下)，第 438 頁，增訂六版，台大法學院。

(3) 其加入行為對違反秩序行為之實現有貢獻。

不過幫助者的參與，主要行為人與幫助者雖同時均具有故意，但與教唆不同，兩者並不需要行為前犯意的聯絡，換言之，無論在主要行為人知情或不知情之情形下，幫助者故意的助益該違法行為之發生或實現，均將構成幫助之事實，並得加以處罰。

因此，無論是何種型態之參與，皆須在主觀上具有「**雙重故意**」，即「**故意的參與與故意的主要行為**」，始具備幫助者處罰之要件^[註+] [6]。

肆、92.11 警政署所提之修正草案

表 2 為 92.11 警政署所提草案內容及立法理由，其中與現行的 35 條規定中，較為不同的是增加了第一項：「**汽車駕駛人經測試檢定帶有酒氣者，處新台幣一千元以上三千元以下罰鍰**」、第三項：「**汽車駕駛人有前項第一款之情形，提供其酒類或勸其飲酒者，處新台幣一萬二千元罰鍰**」，與第四項：「**機器腳踏車及自用小汽車駕駛人有第二項第一款之情形，與其同車且年滿十八歲之乘客，處新台幣三千元以上一萬二千元以下之罰鍰。**」之規定。

依據第一項規定將原先酒後駕車取締標準，即駕駛人呼氣酒精濃度需達每公升 0.25 毫克以上，降低至「有酒氣」即受罰。第三、四項增加對提供酒類者、勸飲酒者與年滿十八歲的乘客也須受罰，可以看出警政署想以擴大酒醉駕車的處罰對象，來達到減少酒後駕車及酒後駕車事故案件之結果。再觀其立法之理由可看出，草案係將提供酒類給駕駛人或勸駕駛人飲酒之人，均列為「**幫助犯**」^[註+-]，並一併追究其責任。很顯然的，警政署此次的修正草案中，係認為提供酒類者與勸酒者均屬「**幫助**」酒醉駕車之幫助者，而應加以處罰，但事實是否如此？提供酒類者及勸酒者，是否真構成法理上之幫助行為？其實仍然有待商榷。後文亦將針對此一問題進行深入討論。

表 2 警政署 92 年底針對酒醉駕車所提出之修正草案條文與立法理由

條次	草案條文內容
92.11.警政署所提第 35 條修正草案	<p>汽車駕駛人經測試檢定帶有酒氣者，處新台幣一千元以上三千元以下罰鍰。</p> <p>汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有左列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊扣其駕駛執照一年；因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：</p> <p>一、酒精濃度超過規定標準。</p> <p>二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品。</p> <p>汽車駕駛人有前項第一款之情形，提供其酒類或勸其飲酒者，處新</p>

^[註+] 參見洪家殷（民 89），「行政秩序罰上之參與者（共犯）」，行政法爭議問題研究（下），第 782 頁，五南書局。

^[註+-] 立法理由中稱「幫助犯」，係用詞之疏漏，蓋幫助犯係刑事處罰上之用語，在行政處罰上，應稱之為「幫助者」，以區別兩者之處罰。

	<p><u>台幣一萬二千元罰鍰。</u></p> <p><u>機器腳踏車及自用小汽車駕駛人有第二項第一款之情形，與其同車且年滿十八歲之乘客，處新台幣三千元以上一萬二千元以下之罰鍰。</u></p> <p>汽車駕駛人經依第二項規定吊扣駕駛執照，並於吊扣期間再有前項情形者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p> <p>汽車駕駛人拒絕接受第一項及第二項測試之檢定者，處新臺幣六萬元罰鍰，並當場移置保管其車輛及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p> <p>汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。</p> <p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，並吊扣其汽車牌照三個月。</p> <p>第一項至第三項汽車駕駛人之罰鍰，不得依本條例第六十五條第一項第三款易處吊扣駕駛執照，其逾十五日後仍不繳納者，依法移送強制執行。</p>
(立法理由)	<p>一、近三年來酒醉駕車事故死亡人數分別為八十九年死亡三五六人，九十年死亡四三五人，九十一年死亡四四三人，九十二年一至九月計發生酒醉駕車事故死亡三三一人，較九十一年同期死亡三一〇人增加二十一人(增加六·八%)。道路交通管理處罰條例歷經三次修正，加重處罰，當場扣車，並由各級警察機關嚴正執法，卻仍無法改正國人酒後駕車之習慣。日本於九十一年六月修正「道路交通法」及「道路交通施行令」，將取締處罰之酒精濃度值，由每公升0·二五毫克調整降低為每公升0·一五毫克，罰鍰由日幣五萬元提高至日幣三十萬元，並對提供酒類給駕駛人或勸駕駛人飲酒列為「幫助犯」，追究其公共危險之責任，一併處罰，去年日本交通事故死亡人數創下新低。</p>

伍、酒駕教唆者處罰之依據

5.1 勸酒者的處罰

民國92年底警政署所提出之修法草案，將販酒者、勸酒者與乘客均列入酒醉駕車處罰的範圍（見第四節）。從草案的立法理由中（見表2），可清楚發現政府希望透過「幫助犯」的概念，擴大酒醉駕車的處罰對象，以期減少酒醉駕車事件，進而促進道路之安全。惟，從前文之討論可知，法律上對於參與者之處罰，有其前提要件；對於參與者的認定，亦有其界線與依據，絕非端視立法者之自由判斷。

將勸酒者以幫助者視之，其實是一本質上的認知錯誤，殆勸酒者並非對酒駕人提供助益，而係在創造一個酒醉駕車人的酒醉駕車違法行為。換言之，勸酒者係「教唆」的問題，而非「幫助」。草案不察，其立法理由仍用「幫助犯」以為說理，係引據之錯誤，足見該草案提出時之草率。

勸酒者，究竟構不構成教唆酒駕？依據前文對於教唆者之討論可知，教唆者成立之要件，在於酒駕者需本身原無酒醉駕車之決意，而係經過教唆之人的誘發

或勸誘，始有酒醉駕車之決意，同時，該勸酒人的勸酒，既是勸誘他人實現酒醉駕車的行為，則該勸誘亦必是主觀上的故意行為。因此，倘勸酒人主觀上只是勸其飲酒，並未勸其駕車，或酒駕人本已決意酒駕，並非勸酒者之勸誘所造成，甚或勸酒人雖勸其酒駕，但酒駕人並未接受，而俟後之酒駕決意，係後來之事，與該勸酒無關，則均不能成立「教唆」，亦不得加以處罰。草案中未查此節，甚為可惜，因此，本研究建議，對勸酒者處罰之條文文字應修正為：「勸誘他人酒後駕車者，處新台幣…」。

至於勸酒人的責任能力部分，與供酒者同，對於十四歲以下之勸酒人，因不具責任能力，其即便有勸誘酒醉駕車之事實，亦將不能構成處罰。

陸、酒駕幫助者處罰之依據

6.1 汽車所有人的處罰

現行道路交通管理處罰條例中，本即存在對酒醉駕車幫助者之處罰。

依據道路交通管理處罰條例第 35 條第五項之規定：「汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。」事實上，汽車所有人並非酒駕之違法行為人，其既無喝酒開車，亦未以自己行為，直接造成道路安全之危害，卻需與酒醉駕車者一同受到處罰，其處罰似乎欠缺合理的基礎。然而，仔細思之，其處罰之基礎，乃在於汽車所有人提供車輛予酒醉駕車之行為人，而該車輛對酒駕者實現酒醉駕車違法行為，發生實質上之助益，故成立客觀上「幫助」的參與者構成要件該當。尤其，該借車之行為係在汽車所有人「明知」之情形下所為，因此，汽車所有人明知酒醉駕車將造成道路安全之危害，卻仍有意促成或助益其發生，該主觀心理上對社會規範與社會價值的對立態度，即為法律所要責難的標的。又，依據刑法對於「故意」之定義，「明知並有意使其發生」或「預見其發生而發生不違背其本意」（刑法第 13 條）可知，該借車行為確實屬於法律上所定義之「故意」，成立酒醉駕車「幫助」之主觀構成要件該當，為酒醉駕車之「幫助者」，故應加以處罰。是為現行道路交通管理處罰條例中，對酒醉駕車參與者處罰的典型。

6.2 販酒者的處罰

販酒者，指基於營利目的，販賣酒品予酒醉駕車駕駛人者。事實上，就幫助者的概念觀之，更精準的說應該是「供酒者」，而非必須限定在營利目的之前提，因此，本研究以「供酒者」為對象，進行分析。

供酒者，在抽象的概念上，究竟是否與汽車所有人一般，亦是一種對酒醉駕車的「幫助」行為，只是兩者所提供之物，有所差異，後者所提供之「物」為「車」；前者則為「酒」，如此而已呢？

事實上，提供何種「物品」做為幫助違法行為實現之用，並非重點，甚至是無形的幫助（如，幫忙傳遞訊息），亦構成幫助者之處罰，因此，討論處罰幫助者之關鍵核心，乃在於供酒者是否係基於主觀上的意欲助益酒駕者違法行為實現之故意，而為之提供行為，且該所提供之「物」，亦確實對該違法行為之實現有所助益，則其參與之行為，即已足勘認定，至於該提供之「物」，對酒醉駕車違法行為實現之助益大小，與直、間接關係，其實均非法律之所問，換言之，倘酒駕者尚未決意將遂行酒醉駕車行為，或供酒者並不知其已決意酒醉駕車，則其供酒之行

為，根本不構成法律上之幫助行為，更遑論在不知或不欲的情形下，幫助他人遂行違法行為，當然亦不應構成處罰。

草案中未對「故意」之要件，提供明確之規範文字，將使供酒者之處罰範圍過分擴大，導致無辜之民眾亦將受罰，並不可行。相反的，今草案中之文字，將處罰限定在以營利為目的之「販酒者」，雖然亦是一種限縮處罰對象的設計方式，並非不可，但卻與行政罰中之幫助者概念，並不全然一致，仍有不當，因此，本研究建議，如要對供酒者進行處罰，應將草案文字修正為：「明知或故意提供酒品予意圖進行酒醉駕車者，處新台幣…」，以符合行政法上處罰之法理。

此外，對於十四歲以下之供酒人，因不具責任能力，其即便有供酒幫助之事實，亦不能構成處罰。

6.2 乘客的處罰

如上文對於供酒者與勸酒者之討論，幫助者需有故意幫助之行為，教唆者則需有故意勸誘之行為，單純的酒駕者車上乘客，若無任何勸誘與幫助之行為，實均不足以成立參與者之地位，更不能只因乘客與駕駛人之因緣際會，處於同一空間，即應被處罰。換言之，表 2 草案中對於乘客之處罰規定，僅「十八歲以上」與「與酒駕者同車」即加以處罰，該條文除條文設計粗糙外，即便在法理上亦欠缺充分的理由，實非恰當。

反之，若欲以參與者之概念拘束酒駕車輛之乘客，則條文應修正為：「乘客有鼓勵或勸誘駕駛人為酒醉駕車之行為者，處新台幣…」。至於乘客是否需滿十八歲始得加以處罰，則屬責任能力之認定標準問題，本研究建議應回歸道路交通管理處罰條例，對於責任能力之認定標準，無須特別規範，換言之，對於未滿十四歲之乘客，因不具責任能力，不應施以處罰，其他者只要符合條文之構成要件該當，即應加以處罰。

柒、結論與建議

酒醉駕車一直以來，均是道路交通安全實務上非常棘手的課題，因此，近年來主管機關希望透過加重處罰金額與擴大處罰對象，來達到減少酒醉駕車之事件發生。惟，法律對於人民的處罰需有其一定足夠之理由，同時亦需符合法律理論上對於人民處罰之基本觀念，否則處罰將失去正當性，社會爭議便在所難免。

在酒醉駕車的參與者處罰方面，所謂酒醉駕車之參與者，係指誘引或幫助酒醉駕車行為人實現酒醉駕車的行為者，其中又分為教唆與幫助兩種態樣，前者係基於主觀上的故意，而去誘發駕駛人產生酒醉駕車之意圖，並進而實現之，後者則亦需基於主觀上的故意，而去為助益酒醉駕車駕駛人實現酒醉駕車之行為，兩者均需以主觀上的故意為前提，始能成立處罰。今政府所提對於販酒者、勸酒者的處罰草案，因欠缺「故意」的主觀構成要件設計，使得處罰對象向外過分擴大，不但可能殃及無辜，亦有悖行政法之基本法理，尤其對於乘客之處罰，乘客既無勸誘又無幫助之行為，僅只單純的乘坐車輛，即以參與者視之，並加以處罰，實在有違法治國之基本精神，本研究期以為不可。

據此，本研究建議對於酒醉駕車教唆與幫助之處罰，應回歸參與者之本質與處罰之法理，將對販酒者之處罰條文案草案修正為：「明知或故意提供酒品予意圖進行酒醉駕車者」；將勸酒者之處罰條文案草案修正為：「勸誘他人酒後駕車者」；並取消對乘客之處罰設計。倘一定要對乘客加以處罰，亦應將條文案草案修正為：「乘客有鼓勵或勸誘駕駛人為酒醉駕車之行為者」，以符合行政處罰之法理，並避免法律

設計過於嚴苛無理，造成無辜民眾之受罰。

參考文獻

- 1.吳庚，行政法之理論與實用，增訂八版，三民書局，民國 92 年。
- 2.管歐，行政法精義，五南圖書出版公司，民國 82 年。
- 3.行政罰法，民國 94 年 2 月頒布。
- 4.洪家殷，行政秩序罰論，五南圖書出版公司。
- 5.林山田，刑法通論（下），增訂六版，台大法學院，民國 89 年。
- 6.洪家殷，「行政秩序罰上之參與者（共犯）」，行政法爭議問題研（下），五南書局，民國 89 年。

