

行政罰法一般性原則與道路交通管理處罰之差異

蔡中志¹ 姚俊吉² 何幸芝³

摘要

「行政罰法」於中華民國 94 年 2 月 5 日總統華總一義字第 09400016841 號制定公布；並自公布後一年施行。全文共 46 條，計分法例、責任、共同違法與併同處罰、裁罰之審酌加減及擴張、單一行為與數行為之裁罰、時效、管轄機關、裁處程序、附則等九章。

現階段對於違反行政法之處罰規定，散見於各種行政法規，然所規定之行政罰種類繁多、名稱不同，且處罰程序未能一致，導致實際運用有所差異，難以周延。因此，「行政罰法」的制定完成，使行政罰之解釋與適用有一定的原則與準繩，可謂為我國行政法體系能夠健全的重要里程碑，其制定施行，將影響人民權利義務關係甚鉅。

「行政罰法」第一條規定：「違反行政法上義務而受罰鍰、沒入或其他種類行政罰之處罰時，適用本法。但其他法律有特別規定者，從其規定」。因此各行政法規，如無特別規定者，仍應適用行政罰法之規定。

現行「道路交通管理處罰條例」（以下簡稱「處罰條例」）係中華民國 57 年 2 月 5 日總統臺統一義字第 668 號制定公布，同年 5 月 1 日施行。全文分總則、汽車、慢車、行人、道路障礙、附則等六章，共 102 條。迄今，已歷經十餘次修正，亦屬於行政法系的範疇，且第二條規定：「道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定。」，屬於特別法範疇，其規定應優先適用；然其與行政罰法仍有許多差異之處，亦有許多未明確規定之罰則，在行政罰法施行後，對現行道路交通管理處罰將造成一定影響，未雨綢繆之計，因此本文乃針對「行政處罰一般性原則與道路交通管理處罰之差異」提出探討與建議，期使未來行政罰法施行後，減少交通執法爭議，提高執法效能。

壹、前言

依法行政係現代化國家執行各項措施所須遵循的作業原則，故現代化政府機關在執行各項公務，均須有一套行政法律體制以供參循，就連人民違反行政法上義務之行為時，其所接受國家行政機關之處分，亦應有一套法律規範作為政府與人民彼此之間的準則。行政程序法、行政執行法、行政訴訟法及行政罰法等遂於

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授。

² 中央警察大學交通管理研究所研究生，目前服務於台北縣政府警察局中和分局。

³ 中央警察大學交通管理研究所研究生，目前服務於內政部警政署保安警察第一總隊。

民國 87 年起，陸陸續續立法或修法通過。

行政罰是屬於行政的制裁行為，是行政機關對於人民、法人及其他機關違反行政管理秩序法令時，所給予的處分作為，以達成行政目的。然而，在行政罰法立法通過前，有關行政處罰之執行、時效、法理精神（如：一事不二罰、處罰法定主義、從新從輕原則等），均散見於各個特別法令中（如：道路交通管理處罰條例、菸害防制法等），為使政府執行各項行政罰或不利之行政處分有一明確執行依據，俾利政府機關、人員與人民得以遵循，法務部推動多年的「行政罰法」，業於民國 94 年 1 月 14 日在立法院完成三讀。這項新法與人民權利義務關係甚鉅，也是我國繼訴願法、行政訴訟法、行政程序法等完成立法後，進一步將行政法「法典化」的重要里程碑。現行警察機關執行各項交通執法所賴之道路交通管理處罰條例，亦屬行政法系之範疇，在明(95)年 2 月 5 日行政罰法施行後，對現行道路交通管理、裁決、執行等措施是否造成影響，將是本文探討之重點。

行政罰法與道路交通管理處罰條例之行政原則與法理存在許多差異之處，然依據道路交通管理處罰條例第二條：「道路交通管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定。」部分重疊或差異之處仍應以處罰條例規定為主；其他未重疊之處，將可作為道路交通管理之行政處分手段之法令依據。

貳、處罰條例法理原則之問題分析

目前行政罰散見各相關法律中，重要的法理原則，如：責任能力、責任條件、處罰種類、救濟程序等，均各有不同之規範。「行政罰法」目的在於制定共通適用於各類行政罰的原則性、綜合性法律。

而處罰條例是我國政府從事道路管理工作相當重要法律之一，自民國五十七年公佈施行以來，歷經十餘次大小程度不同之修正，雖然每次修正均有其價值及時代意義，然而自總則、汽車、慢車、行人、道路障礙、附則，甚至處罰條例之名稱，仍有許多問題亟待改善，其中有關處罰原則的規範，未來可透過行政罰法的適用，始其更明確。

茲將處罰條例處罰原則的問題，分別以責任能力、責任條件、處罰種類及救濟程序等四方面，列舉相關議題析述之。

一、責任能力

- (一) 無責任能力：綜觀處罰條例及相關授權命令，無論行為人年齡大小，凡涉及道路交通違規，均須接受處罰。依據處罰條例第八十五條之四規定：「未滿十四歲之人違反本條例之規定，處罰其法定代理人或監護人」，由此觀之，十四歲以下行為人，並未因年齡、身心發展，而免除其違規行為之可責性。另外，即使精神上或生理上障礙人員之違規行為，亦應接受處罰條例之處罰。
- (二) 減輕責任能力：公路主管及警察機關就本身主管之勤業務，查獲違反道路交通管理之行為，應本於職權立即舉發或處理，即便違規行為人年齡

在十四歲以下或七十歲以上者，或精神障礙、心智缺陷者均應接受處罰，處罰條例並未作減輕之規定。

二、責任條件：

過去通說認為行政罰不以故意或過失為責任條件，一有違反行政法上義務之行為，即得加以處罰。司法院大法官於民國80年3月8日公布釋字第二七五號解釋對於行政罰之責任型態，可區分為「故意」、「過失」及「推定過失」⁴。然而處罰條例對於非屬故意或過失之其他無可歸責之行為是否得以減輕或免除處罰尚未明確規範，諸如：緊急運送傷患就醫因而闖紅燈或超速之行為、逃避他人攻擊或追撞因而衍生之違規行為等類似情形，可否主張阻卻違法而免罰，未來可參照大法官解釋或行政罰法等規定加以改善檢討。

茲將常見行政法上可免除處罰或減輕處罰之責任條件，列舉如下：

(一) 免除處罰之責任條件：

- ◆ 依法律、命令或地方自治法令之行為，不予處罰。
- ◆ 依所屬上級公務員職務命令之行為，不予處罰。
- ◆ 對於現在不法之侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不予處罰。
- ◆ 因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。
- ◆ 因不可抗力之行為，不罰。

(二) 減輕處罰之責任條件：

- ◆ 對於現在不法之侵害，出於防衛自己或他人權利，然防衛行為過當者，得減輕或免除其處罰。
- ◆ 因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難，然避難行為過當者，得減輕或免除其處罰。

三、處罰種類：

違反處罰條例之駕駛行為或靜態違規，究竟應處以罰鍰、沒入或其他種類處罰（諸如：吊扣證照、禁止行駛、禁止通行、吊銷證照、公佈姓名、記點、記次、講習等裁罰性不利處分）即可，或是應兼採刑事罰制裁？此問題可說是眾說紛紜，支持特定違規行為，可透過行政罰及刑事罰併處分措施，來有效降低違法行為；反對者則認為刑事罰須透過司法審判程序，而司法程序往往曠日費時，對於大量產生之違法違規行為，難收立竿見影之效。

另外，同一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，究竟處分先後順序為何？刑事法律認定有罪者，是否仍應受行政法之處罰？仍有探討之必要。依據處罰條例第十條規定：「車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，違反道路交通管理，依法應負刑事責任者，除依本條例規定處罰外，分別移送該管地方法院檢察處、地方法院少年法庭或軍事機關處理」。因此，違規行為程度越嚴重，所受到的處罰將隨之加重，例如：某甲、乙酒後駕車，其呼氣酒精濃度分別為0.54 mg/L及0.55 mg/L，兩者雖僅相距0.01 mg/L，然所受到的處分卻相差許多，前者

⁴吳庚，「行政法之理論與實用」，三民書局，439頁

最高罰鍰不超過新台幣六萬元，後者罰鍰連同罰金可能達到新台幣十五萬元，或受一年以下有期徒刑之宣告。

四、救濟程序

人民不服交通主管機關或警察機關所為之舉發通知、裁決結果者，可依循的行政救濟程序規定於處罰條例第九條第一項前半段：「本條例所定罰鍰之處罰，行為人接獲違反道路管理事件通知單後，於十五日內得不經裁決，逕依第九十二條第三項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於十五日內，向處罰機關陳述意見」及第八十七條第一項：「受處分人，不服第八條主管機關所為之處罰，得於接到裁決書之翌日起二十日內，向管轄地方法院聲明異議。」及八十七條第三項：「不服第一項裁定者，受處分人或原處分機關得為抗告。但對抗告之裁定不得再抗告」。其與一般行政法之救濟規定存在一些差異之處，在行政罰法施行後，處罰條例是否跟進或新增修正，亦有許多探討空間。

參、行政罰法一般原則於處罰條例之適用性

在行政罰法之一般性原則當中，仍有部分條文未明確規範於處罰條例及相關授權命令當中，將來可作為道路管理之行政作為指標，甚至可能成為未來道路交通管理法令之修改方向，有關兩者間之差異，參閱表 1。

一、從新從輕原則

行政罰法第五條即作從新從輕原則之規定：「行為後法律或自治條例有變更者，適用行政機關最初裁處時之法律或自治條例。但裁處前之法律或自治條例有利於受處罰者，適用最有利於受處罰者之規定」。不過對於定有施行期間之「限時法」，則仍依行為當時有效施行中之規定處罰。然而，處罰條例並無類似規定，裁決機關均以行為時之法律、命令為標準，未來各裁決機關於處罰條例修法前後，是否應比照行政罰法之精神？作法為何？各地區裁決單位應有統一之作業程序，俾利民眾參照。

表 1 行政罰法與處罰條例之主要差異比較表

類型	差異項目	行政罰法	道路交通管理處罰條例	備註
處罰條例較行政罰法之特殊規定事項	適用領域	普通行政法	特別行政法	特別行政法優先適用
	適用範圍	針對違反行政法義務之作為與不作為之處罰，作一原則性規範。	針對道路交通違規行為之處罰作明確性規範。	
	責任條件	須出於故意或過失	不分故意或過失	
	裁處權時效	三年	舉發：三個月。 裁決：除處理細則第44條外，未明確規定。	
	一事不二罰	先以刑事法律論處	刑事罰與行政罰分別論處	
	救濟程序	陳述、聽證均有規定	僅規定得陳述意見	
	微犯不罰措施	三千元以下，得以勸導、糾正代替處罰	一律舉發處罰	
處分文書之名稱	裁處書	裁決書		
處罰條例未明定事項	責任能力：阻卻違法之種類	1.未滿 14 歲 2.嚴重身心缺陷。 3.依法令之行為。 4.正當防衛。 5.緊急避難。	未滿十四歲之行為人違規，處罰其法定代理人或監護人，其餘未規定。	
	限制責任能力	1.14 歲以上，未滿 18 歲者 2.依法令之行為過當者。 4.正當防衛過當。 5.緊急避難過當。	未規定	

二、責任能力與責任條件

(一) 行政罰法明定劃分責任能力等級如下：

1. 無責任能力，不予處罰者：

- ◆ 年齡未滿十四歲之人。⁵
- ◆ 身心缺陷致欠缺辨識能力之人。
- ◆ 依據法律、命令之行為。⁶
- ◆ 正當防衛。⁷
- ◆ 緊急避難。⁸

2. 限制責任能力，減輕處罰者：

- ◆ 十四歲以上未滿十八歲人。
- ◆ 身心缺陷致辨識能力顯著降低之人) 等攸關責任事由。
- ◆ 防衛過當：對於現在不法之侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不予處罰。但防衛行為過當者，得減輕或免除其處罰。
- ◆ 避難行為過當：因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。但避難行為過當者，得減輕或免除其處罰。

綜觀處罰條例及所屬授權命令，並未針對行為人之責任能力，如上述作明確之規定，處罰條例第八十五條之四規定：「未滿十四歲之人違反本條例之規定，處罰其法定代理人或監護人」，此為特別規定，應優先適用。違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第六條第二項規定：「公路主管及警察機關就其主管業務，查獲違反道路交通管理之行為者，應本於職權舉發或處理之」，故在行政罰法施行前，不論民眾係因何種情形導致違規行為之產生，均應接受處罰。至於行政罰法施行後，有關依法令之行為、緊急避難及正當防衛等阻卻違法事由，宜類推適用於道路交通管理處罰條例。

(二) 須出於行為人「故意」或「過失」

行政罰法第七條第一項規定：「違反行政法上義務之行為非出於故意或過失者，不予處罰」，明白揭示行政罰法採取「有責任始有處罰」之原則。處罰

⁵ 行政罰法第九條：

未滿十四歲人之行為，不予處罰。

十四歲以上未滿十八歲人之行為，得減輕處罰。

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，不予處罰。

⁶ 行政罰法第十一條：

依法令依法令之行為，不予處罰。

依所屬上級公務員職務命令之行為，不予處罰。但明知職務命令違法，而未依法定程序向該上級公務員陳述意見者，不在此限。

⁷ 行政罰法第十二條：

對於現在不法之侵害，而出於防衛自己或他人權利之行為，不予處罰。但防衛行為過當者，得減輕或免除其處罰。

⁸ 行政罰法第十三條：

因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。但避難行為過當者，得減輕或免除其處罰。

條例現階段並未明文規定行為人必須出於「故意」或「過失」者，始得對其處罰；因此，目前實務上對於違規人之處罰不問有無故意或過失，蓋結果違反處罰條例規定者，皆須舉發、處罰之，例如：緊急護送病患就醫，導致超速、闖紅燈、任意變換車道之行為。

值得一提的是，儘管日後處罰條例適用行政罰法有關「責任能力」或「責任條件」之阻卻違法事由，一旦上述行為涉及道路交通事故，行為人並不因此而完全免除道路交通事故之肇事責任，例如：緊急出勤之救護車、警備車，在開啟警示燈、警鳴器之情況下，闖紅燈與其他車輛發生交通事故，並不因依法令之行為而免除其負擔肇事責任。

三、微犯不罰原則

「行政罰法」採「微犯不罰之便宜主義」（類似刑法的微罪不罰），對法定最高額新台幣三千元以下罰鍰之處罰且情節輕微者，得以糾正或勸導措施替代⁹。在現有一千一百餘項行政法條文中，法定最高罰鍰金額三千元以下者不到百分之十，比例雖不高，然而處罰條例所佔的比例卻相當高。然而，處罰條例目前尚未明確規範得以糾正或勸導措施替代舉發之相關條文規定，無論違規行為嚴重程度大至罰鍰新台幣數萬元以上之酒後駕車、危險駕車及超載等，亦或程度較輕之行為如：行人違規、任意擺攤、未帶行照、未帶駕照、違規停車等，只要一經公路主管機關或警察機關依法定程序舉發、移送、裁決等程序，行為人只有繳錢、繳交證件、接受移置保管車輛的份。即便是行為相當良好的駕駛人，例如：領取駕駛執照十年或二十年以上甚少違規，而僅因個人疏忽發生未帶駕照或行照駕車，亦應接受處罰。

處罰條例如引用行政罰法第十九條第一項「微犯不罰之便宜主義」之規定，須探討下列問題：

- ◆ 有關糾正或勸導替代處罰的措施，交通稽查員警或裁決單位等，可由誰來擔任糾正或勸導？由交通稽查單位可減少文書作業程序，然可能因而衍生風紀問題，部份違規人也因此獲得僥倖，無法獲得警惕。
- ◆ 糾正或勸導人員是否應作紀錄或通知？既然屬於行政處分之便宜措施，是否可減輕行政作業程序，以口頭勸導代替書面勸導。
- ◆ 由於處罰條例屬於特別法，未來因應行政罰法作條文增修或增訂授權命令，因應未來社會環境變遷，降低微犯不罰之門檻，如改為一千兩百元或九百元為門檻，畢竟大多數交通違規罰鍰均在新台幣三千元以下，避免導致微犯不罰助長投機者心存僥倖，造成執法上困擾的可能性。
- ◆ 由於城鄉交通環境與交通特性差異頗大，相同違規行為之危險程度也因而不盡相同，未來各縣市政府如設置交通裁決單位，交通微犯不罰

⁹ 行政罰法第十九條第一項：
違反行政法上義務應受法定最高額新台幣三千元以下罰鍰之處罰，其情節輕微，認以不處罰為適當者，得免予處罰。

措施，可否因地制宜？例如：未戴安全帽之違規行為，在城市地區應受罰，然而在鄉下地區，則可採勸導措施。

四、沒入物

行政罰法除對沒入物所有權¹⁰、認定¹¹等作原則性之規範外，並於第二十三條規定得沒入之物，已遭處分、使用等方法致不能裁處沒入者，得裁處沒入其物之價額，甚或追徵其物之價額¹²。

然而，處罰條例第八十五條之三第三項後半段規定：「依本條例應沒入之車輛或其他之物經裁決或裁定確定者，視同廢棄物，依廢棄物清理法令清除」，有關處罰條例規定為沒入物之種類如下：

- ◆ 未經核准領用牌證行駛之拼裝車輛。(處罰條例第十二條)
- ◆ 已領用牌證而變更原登檢規格、不依原規定用途行駛之車輛。(處罰條例第十二條)
- ◆ 仍行駛於道路之報廢登記汽車。(處罰條例第十二條)
- ◆ 高音量喇叭或產生噪音器物。(處罰條例第十六條)
- ◆ 車輛裝用之測速雷達感應器。(處罰條例第四十條)
- ◆ 因危險駕車、飆車遭吊扣牌照之車輛再次提供危險駕車、飆車行為用之車輛者。(處罰條例第四十三條)
- ◆ 慢車經依規定淘汰並公告禁止行駛後仍行駛者。(處罰條例第七十條)
- ◆ 在公告禁止設攤之處擺設攤位者，其攤棚、攤架均應沒入。(處罰條例第八十二條)

茲列舉行政罰法與處罰條例針對沒入物之所有權、認定、及追徵價額等規定之差異，如表 2：

¹⁰ 行政罰法第二十條：

沒入之物，除本法或其他法律另有規定者外，以屬於受處罰者所有為限。

¹¹ 行政罰法第二十二條：

不屬於受處罰者所有之物，因所有人之故意或重大過失，致使該物成為違反行政法上義務行為之工具者，仍得裁處沒入。

物之所有人明知該物得沒入，為規避沒入之裁處而取得所有權者，亦同。

¹² 行政罰法第二十三條：

得沒入之物，受處罰者或前條物之所有人於受裁處沒入前，予以處分、使用或以他法致不能裁處沒入者，得裁處沒入其物之價額；其致物之價值減損者，得裁處沒入其物及減損之差額。

得沒入之物，受處罰者或前條物之所有人於受裁處沒入後，予以處分、使用或以他法致不能執行沒入者，得追徵其物之價額；其致物之價值減損者，得另追徵其減損之差額。

前項追徵，由為裁處之主管機關以行政處分為之。

表 2 行政罰法與處罰條例針對沒入物之處分原則差異比較表

規定項目	行政罰法	道路交通管理處罰條例
所有權	除本法或其他法律另有規定者外，以屬於受處罰者所有為限	視同廢棄物
認定	不屬於受處罰者所有之物，以所有人之故意或重大過失為前提下，始得裁處沒入。	未明確規定
沒入物遭處分、使用或其他法致不能沒入者	得裁處沒入其物之價額或追徵其物之價額。	未明確規定

五、一行為觸犯數法條（牽連行為或想像競合）

行政罰法第二十四條規定：「一行為違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，依法定罰鍰最高之規定裁處。但裁處之額度，不得低於各該規定之罰鍰最低額」，處罰條例則未明文規定一違規行為違反數法條時，可否有牽連行為或想像競合之處分，例如：駕駛人為規避警方路檢酒測，竟闖紅燈、駛入來車道、超速逃逸，如事後經警方追蹤稽查、攔停舉發，目前多以數行為分別舉發、裁決之。

六、一事不二罰（一行為同時觸犯不同法令者）

行政罰法明定「一事不二罰」之原則與例外，規定一行為同時違反數個行政法上義務規定而應處罰鍰者，從法定罰鍰最高額規定裁處。如另觸犯刑事法律時，採「刑事優先」原則，進一步保障人民權益。行政罰法第二十六條規定：「一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之。但其行為應處以其他種類行政罰或得沒入之物而未經法院宣告沒收者，亦得裁處之。前項行為如經不起訴處分或為無罪、免訴、不受理、不付審理之裁判確定者，得依違反行政法上義務規定裁處之」。

處罰條例第十條規定：「車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，違反道路交通管理，依法應負刑事責任者，除依本條例規定處罰外，分別移送該管地方法院檢察處、地方法院少年法庭或軍事機關處理」，此與「一事不二罰」之原則有所出入。

七、時效

行政罰法建立「處罰時效」制度，即裁處權因三年期間之經過而消滅，以免行政機關懈怠致處罰關係處於不確定狀態，影響人民權益¹³；另外，處罰條例第九十條則規定：違反本條例之行為，自行為成立之日起；行為有連續或繼續之狀態者，自行為終了之日起，逾三個月不得舉發。但汽車肇事致人受傷或死亡案件，因肇事責任不明，已送鑑定者，其期間自鑑定終結之日起算。

¹³ 行政罰法第二十七條：
行政罰之裁處權，因三年期間之經過而消滅。

八、救濟措施

行政罰法之規定給予受處罰者在行政機關裁處前，獲得陳述意見、舉辦聽證之機會，並為考量行政機關針對特殊案例裁處之行政效能，同時規定得不予陳述意見之例外情形¹⁴。然而，處罰條例的救濟程序較行政罰法缺少聽證之相關規定，其救濟程序如下：

- ◆ 陳述：行為人接獲違反道路交通管理事件通知單後，不服舉發事實者，應於接獲通知單十五日內，向處罰機關陳述意見或提出陳述書（處罰條例第九條）。
- ◆ 聲明異議：行為人接收到公路主管機關或警察機關之裁決書後，得於隔日起二十日內，向管轄地方法院交通法庭聲明異議。
- ◆ 抗告：法院受理聲明異議，將以裁定方式回覆。民眾或原處分機關對於法院之裁定不服者，得為抗告。但對抗告之裁定，不得再抗告。

肆、結語

在行政罰法三讀立法通過前，行政罰散見各相關法律且種類眾多，導致行政機關於裁處時屢生爭議，嚴重影響人民權益。而行政罰法之立法目的，即在於制定共通適用於各類行政罰的原則性規範，猶如刑事法系裡的刑法總則。行政罰法為行政機關建構一套共通遵循的裁處法典，且符合公開、公正的民主程序。民眾權益可獲更大保障，執法人員也有更明確的執法依據。

針對相同問題，若行政罰法與處罰條例各有不同之規定，依據行政罰法第一條及道路交通管理處罰條例第二條，特別法優於普通法之精神，仍以處罰條例現有條文為依據。

在明(95)年2月5日行政罰法正式實施前，交通部及內政部警政署實有必要針對道路交通法規未規定而行政罰法明訂之條文及如何執法部分，做一縝密修訂或函示各公路主管機關及各警察局，俾供各執法、裁決人員得以遵循。然而，考量道路交通行為與道路交通管理均有其特殊性，在這個屬於人、車、路、環境四者間的互動關聯下，與其他行政法相較，更為複雜，行為人本身的違規行為所影響者，不只是個人的人身安全與行車順暢，更直接或間接影響其他大眾的行車安全與交通順暢。因此，道路交通管理處罰條例的處罰原則，是否有必要依循行政罰法，或另訂條文，仍有許多探討空間。

¹⁴ 行政罰法第四十二條：

行政機關於裁處前，應給予受處罰者陳述意見之機會。但有下列情形之一者，不在此限：

- 一、已依行政程序法第三十九條規定，通知受處罰者陳述意見。
- 二、已依職權或依第四十三條規定，舉行聽證。
- 三、大量作成同種類之裁處。
- 四、情況急迫，如給予陳述意見之機會，顯然違背公益。
- 五、受法定期間之限制，如給予陳述意見之機會，顯然不能遵行。
- 六、裁處所根據之事實，客觀上明白足以確認。
- 七、法律有特別規定。

伍、參考文獻

- 1.葉俊榮，行政裁量，收錄於翁岳生編，行政法上冊，民國 87 年 3 月。
- 2.藍應華，論交通裁罰之行政裁量，民國 87 年 6 月，中央警察大學警政研究所碩士論文。
- 3.蔡中志，道路交通管理處罰條例之修正研究，民國 87 年，警專學報，2 卷 5 期，321~330 頁。
- 4.蔡中志，道路交通管理相關法律體系架構之研究，民國 88 年 12 月，交通部路政司。
- 5.黃建樂，整建我國道路交通法制之研究，民國 90 年 6 月，中央警察大學交通管理研究所碩士論文。
- 6.吳庚，行政法之理論與實用（九版），民國 94 年 8 月 1 日，三民書局。

