

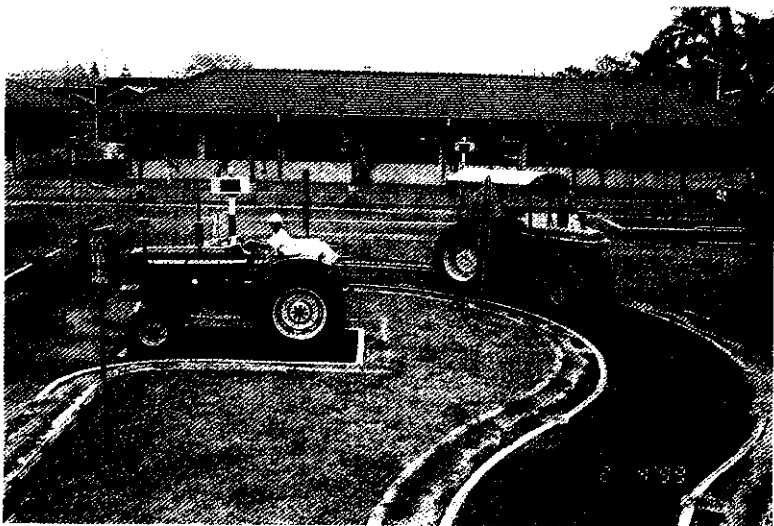
40年來，農用曳引機駕照發出2萬多張， 自90年起業務停辦，走入歷史

台糖公司訓練中心 / 陳仲謀

農用曳引機及動力耕耘機是早期農業機械化中最主要的整地、搬運及動力機械，由於此種農機自農宅前往田間作業或搬運農產品途中，必須路過或行駛一般的道路，爲了維護農機之操作行駛，道路之人車安全，台灣省政府早在民國50年5月便明令頒佈「台灣省農耕機管理辦法」，依照該辦法第七條「農用曳引機駕駛人員，應經考驗合格發給駕駛證方准駕駛，其考驗辦法另定之。」之規定，另訂定「台灣省農用曳引機駕駛員考驗辦法」，據以辦理考驗及發證事宜。

農用曳引機駕駛人員之考驗業務自民國52年元月起實施，由原省政府農林廳委託台糖公司農業工程處辦理，該處於民國63年11月改爲機械工程處，再於72年7月改制爲隸屬於新營總廠之機械修配場，考驗業務遂改由委託經濟部農業現代化職業訓練中心辦理，該中心則於74年7月起改制爲台糖公司訓練中心迄今。

糖訓中心承辦是項業務的16年中，在行政院農業委員會的指導及原省農林



位於台南考驗站的農用曳引機電動駕照考驗場地

廳的經費補助下，駕照考驗業務逐年發展，終至規模穩定，媲美交通監理單位，除了接受農友報考曳引機駕照外，亦辦理駕照之核發及換、補照等業務，在國家證照制度中佔有一席之地，與早期因陋就簡的情況，不可同日而語，茲舉其瑩瑩大者如下：

首先，爲了方便農友報考農用曳引機的駕駛執照，除了台南該中心外，另在桃園農工、苗栗農工、台中高農、員林農工、北港農工、民雄農工、嘉義農專（後改制爲技術學院，現升格爲大學）、屏東農專（後改制爲技術學院，現升格爲科技大學）、台東農工、花蓮

高農、宜蘭農專（現改制為技術學院）及金門農工等十二所設有農業機械科系的學校共設立了13個考驗站，每站設監考員一名、考驗員二名，分別由科系主任及農機專業教師或技士擔任。

其次，爲了達到公平、公正、公開的考驗制度標準，建立了四套筆試題庫，併同交通法規、相關法源及路試評分標準等，彙編成「農用曳引機駕駛執照考驗參考手冊」，供外界免費索取。爲了統一路試評分標準，比照監理單位之考驗方式，將各站考驗場之設備全部予以電動化，並與廠商簽約每年定期維修兩次，以確保考驗設備維持堪用狀態。另外，各站均配予一輛標準的考驗專用曳引機，不但用來路試，平時亦可提供給在校學生操作實習之用，對農校之教學設施不無小補。

民國88年7月，台灣省政府功能業務及組織調整，原省農林廳歸屬於行政院農業委員會，改制爲農委會中部辦公室。8月，因有農地搬運車及拼裝車肇事，彼等因未納入「道路交通安全規則」管理規範，無第三責任險可以彌補意外之損失，以致農委會遭監察院「約詢」，認爲機動車輛行駛道路的事權應該統一，要求農機回歸「道路交通安全規則」。

其次，曳引機駕駛執照考驗的兩項省府法規—「台灣省農耕機管理辦法」及「台灣省農用曳引機駕駛員考驗辦法」於精省之後，原應於88年6月底廢止適用，因作業不及延到89年底，法源消失，駕照考驗業務之執行遂於法無據。

此外，90年起「行政程序法」（規定：一、任何行政措施都要有法源依據。二、施政如果影響民衆權益時得召開公聽會。）及「地方自治法」（規定：地方政府如有需要時，得自行制定法律。）開始施行，對駕照考驗業務法源之建立均緩不濟急。農委會遂於89年9月28日舉辦研商監察院交議之「在農村地區非法拼裝車、農用車上路，卻不見相關單位依法取締，是否有縱容包庇之嫌」等相關問題會議中決議通過—農用曳引機駕駛員考驗，及核（換）發「農用曳引機駕駛執照」等業務，自90年1月1日起停止辦理；農用曳引機駕駛人員改持用「普通小型汽車以上之駕駛執照」。基於對人民信賴保護及既有權利之維護，對於已經領有該（換）發之「農用曳引機駕駛執照」，可以繼續使至有效期限屆滿爲止。

至此，「農用曳引機駕照」算是走入了歷史。駕照考驗業務經過多年的演進，考驗方式由最早的六塊磚頭改進到今天的電動設備；駕照也由手寫核發的「駕駛證」改進到現在以電腦建檔管理的「駕駛執照」。近40年的歲月，共有3萬6千394人考領農用曳引機（包括輪式曳引機及履帶式曳引機兩種）駕駛執照。雖然它的知名度不如汽、機車駕照一般的普遍，甚至於交通警察都可能不知有它的存在，但它保障了意外肇事時的理賠立場，甚至是個人工作能力的指標，如今驟然停辦，擁有此特種駕照的農友，可是多了一項古董了。 