

From: panel_t/LEGCO

To:

Date: Tuesday, March 18, 2014 10:11AM

Subject: Fw: 有關受限制駕駛教師執照

To: "panel_t@legco.gov.hk" <panel_t@legco.gov.hk>

From: Jackson Wu <>

Date: 02/21/2014 03:18PM

Subject: 有關受限制駕駛教師執照

本人 胡澤深 於1992年考獲 駕駛教師執照(學院牌), 現職於觀塘駕駛學院, 本人之立場, 對於運輸處提出的9個方案, 本人並不讚同, 本人之駕駛教師執照是經運輸處考核合格才發出, 本人所要求的是要取消執照上的限制事項, 而不是要運輸處重新發給駕駛教師執照, 因為在1992年我已經擁有了該牌照的專業資格, 並請貴處解釋或舉例, (一) 雙軌制在2000年才立法, 為何在該時間前取得執照的要受條例限制? (二) 為何本人之執照要無了期地只可在駕駛學院任教? 做法是否有違基本法給予我們自由權利? (三) 為何政府可幫私人機構簽發執照, 並限制執照持有人只可為該機構工作, 理據何在? 請貴處舉例那一個國家或地區有同等限制.

另外, 本人亦有收聽 19/07/2013日之, 交通事務委員會議, 以下幾點在此澄清, 供貴處參考.

1. 公開抽籤, 打尖插隊

在席上有同業發表言論, 學院教師是打尖插隊, 本人之執照是在1992年考獲, 何來插隊, 而本人之要求是取消執照上的限制事項, 而不是要運輸處重新發給駕駛教師執照, 因此並不關諮詢文件提及212個牌照差額問題.

另外: 有言論有些為的士, 巴士同業及廣大市民發聲, 要公平, 公開抽籤, 買股票有內部認購, 居屋都有白表, 綠表, 說到底這都是自私行為, 如真的要公平, 公開就不應支持(方案一), 而應支持(方案六), 好等所有合資格人士都有資格考牌, 不應局限在1050數字上, 而由市場決定, 有能者居之.

2. 主流意見

席上 有議員點人數說(方案一)最多人支持, 幾十人就是主流意見? 請他問一問廣大市民會支持(方案一)或(方案六)才下定論.

3. 造成交通擠塞

駕院導師教車並非只在校內授教, 亦有在路面實習, 因此會造成交通擠塞的理據並不成立. 而駕駛學院三百多導師亦不在1050這數字之內.

4. 偏幫商業機構, 打壓員工

政府立法, 學院牌導師只可為指定駕駛學院工作, 而又容許駕駛學院以商業上理由解僱導師, 被解僱導師受法例限制不能再重回教車行業, 試問這樣處理方法算不算是官

商勾結, 政府用立稅人金錢為學院考核導師, 而學院又可隨時解僱, 這樣運用立稅人金錢偏幫商業機構, 運輸處是否應向立稅人作出交代?

5. 利益輸送

引用 雷鼎鳴 先生 (香港科技大學經濟學系主任) 於2013年2月8日的一篇評論(詳見附頁), 導師牌等同租值(可賺錢工具), 政府將賺錢工具給予指定商業機構, 而又立法不容許這些賺錢工具, 轉去其他地方, 而造成壟斷, 這不是利益輸送是什麼? 請解釋!

最後本人強烈要求政府如下:

1. 於立法前已考取駕駛教師執照之人士應全部廢除(學院牌)限制, 發還(個人牌).
2. 於立法後考取駕駛教師執照之人士, 亦應設有期限, 不可能為個別商業機構一世為奴. 以免給公眾人士以為政府有偏幫商業機構, 利益輸送之關係.

胡澤深
21/02/2014

(附頁)

香港科技大學經濟學系主任

教車師傅與政府干預市場 2013-02-08

上周有則不起眼的小新聞, 涉及香港駕駛學院的一些教車師傅抗議資方薪水太低, 而且師傅若遭解僱, 無法轉到其他的駕駛學校任教。

這類勞資糾紛的新聞本來經常可見, 沒有甚麼大不了。不過, 只要發掘一下, 立時可見其背後隱藏不少經濟學, 十分有趣。

據一些報道所言, 在該學院任教多年的師傅, 入息隨時只得業內其他的師傅一半左右, 所以該學院師傅存有不滿。為甚麼會這樣? 驟眼看來, 一種可能的解釋是該學院能提供薪水以外的一些優厚條件, 例如讓師傅有機會通過工作而受訓, 更好的掌握教車技巧, 將來更有專業水平, 收入更高, 否則在自由市場中若是別處可給予更高薪酬, 自己又有能力的話, 為甚麼不轉工?

學院專用師傅牌 不算違法

上述解釋在另外一些行業中大有道理, 但細察之下, 卻可發現香港的教車行業十分古怪, 上述所說不通。

原來在港當教車師傅，首先要取得運輸署所發的牌，否則無法執業。除非是在上述的香港駕駛學院工作，該學院的師傅，可得學院的專用師傅牌，教車不算違法，但一旦離開，這個專用師傅牌便立時失效！離職的師傅乾脆申請運輸署的「個人牌」不就解決問題嗎？沒有這麼容易，此等「個人牌」的總數，多年來未有增加，現時只有稍多過一千個，要有持牌人主動放棄或離世，才有新的牌照推出補充，抽籤中獎者才可獲得資格。

「個人牌」數量多年不增有甚麼後果？這顯然會為持牌人帶來價值，在經濟學中我們稱之為「租值」（rent），意義等同擁有一塊限量土地，可以不停收租。持牌人的「租值」是以他們能收取更多工資為形式所出現。

租值潛在商機轉移

有「租值」便有潛在商機，除了聽天由命等候抽籤外，如何才能把這些「租值」搶到手中？賀駛學院的方法頗為神奇，不知它過去用甚麼方法說服了政府，在它那裏工作可以不用持有「個人牌」，在別處卻需要。

這種制度的後果是該駕駛學院可以壓低旗下師傅的工資，又不用擔心他們能轉工，經濟學上這叫「買家壟斷」（Monopsony），即只有該公司才能買入師傅的勞動服務。換言之，該駕駛學院能成功的把限量「個人牌」所造成的租值奪到自己手上。

如此制度，當然殊不公平，既有壟斷，又有獲得特殊利益的公司與個人，駕駛學員又要付較高學費。但這些問題的源頭是甚麼？不是自由市場機制，而是政府的干預造成！政府若不把師傅牌限量，但又容許該學院有特權，市場機制可帶來更好的後果。

在美國，只要有駕駛執照，便可教朋友學車。在香港，若放開市場，取消「個人牌」或大幅增加個人牌數量，後果是甚麼？「個人牌」的價值當會下降，教車師傅薪酬應聲下跌，但原本沒有牌的師傅收入卻可上升。更大的好處是消費者，亦即學員的學費可以減少。用經濟工具不難證明，對社會的總體利益是利大於弊。

轉載自晴報