

From: panel_t/LEGCO

To:

Date: Tuesday, March 18, 2014 11:39AM

Subject: Fw: 致交通事務委員會

To: panel_t@legco.gov.hk

From: wai man ngan <>

Date: 02/28/2014 11:54AM

Subject: 致交通事務委員會

反對聲下運輸署維持依然固我態度

香港政府其中一間指定駕駛學院，即香港駕駛學院觀最近就員工問題除後組織工會，工會主席練國首先斷斷續續絕食了百多小時後暈倒，數月後將死氣駁入車廂企圖吸廢氣自殺，除後在2013年7月19日立法會激動發言批評政府官商勾結，製造不公義的雙軌制及後不支量倒。

在七月十九日交通事務委員會中，就”私人駕駛教師執照”副局長邱誠武多次在會議表示，”雙軌制”駕駛學校能能提供不佔用路面駕駛訓練，至今路面仍難吸納大量學習學員故無理據改變機制，並強調發新私人駕駛教師執照。

根據以下三項因素:

- a) 當時的交通運輸情況
- b) 當其時採取的駕駛訓練政策；及
- c) 學習駕駛人士在該汽車組別方面對接受私人駕駛教

交通事務委員會中有現職「私人駕駛教師傳」最大利益者大力反對，他們聲稱”限制師傅執照”即香港駕駛學院師傅，有意打尖向運輸署領取稍後在市場上發出212個剩餘的GP.1師傅牌，私人駕駛教師傳能否證明現今香港1050個教車師傅是否足夠？而運輸署對GP.1師傅的1050這數字從何處得來，令筆者想起1973年政府開始停發師傅牌開始，而港英時代40多年前是對私人教車師傅沒有份額限制，除後政府與私人機構合作衍生駕駛學院出來，想入行之市民只能進入政府指定駕駛學校工作，亦產生了這班私企下的犧牲品。簽發予駕駛學校導師的執照只在有關於指定駕駛學校的期間有效，是不公平的做法，他們的執照不應只因駕駛學校的裁員決定而被吊銷，況且，裁員的決定基本上只是一項商業上的安排。此外，導師被裁退只是因為駕駛學校業務欠佳，而不是因為他們違反了任何規例。

在本年有一位運輸處高級官員與駕校高層交談時詢問他為何不聘請私人牌師傅在駕校任教，這位駕校代表表示，此類執照持有人可隨時離職自組公司或去其他公司工作亦可，對公司不滿又可以扭計，下班後有時間又可私人接返公司顧客，這樣好難管理。

政府的駕駛訓練政策含糊不清及舉棋不定；有關政策令業內出現利益衝突特，私人駕駛教師及駕駛學院兩者的業務均受到影響。為了改善情況，政府當局有必要明確解釋其駕駛訓練政策，包括交代限制師傅駕駛教師執照為何無限額原因!!

香港駕駛學院因業務欠佳而作出多次裁員，筆者進一步質疑『運輸處』擬增設駕駛學院的計劃。認為任意設立駕駛學院不但會影響香港政府指定駕駛學院教車師傅的生計及其家庭，更會對現有4所駕駛學院的名聲構成影響。鑑於市民對佔路面駕駛訓練有一定的需求，促請政府當局以公平的方式『廢除』雙軌制駕駛教師執照，但亦可以維持佔路面駕駛訓練及非佔路面駕駛訓練並存的雙重制度，從而為消費者提供選擇，讓他們獲得更佳的服務。

當局簽發予受僱於駕駛學院的駕駛教師的執照具有一定的限制，即該類執照只在有關教師受僱於指定駕駛學院的期間方為有效。因此，促請政府當局向所有『限制牌』的教車師傅，理應簽發私人駕駛教師執照，從而不致浪費了在他們過往的寶貴經驗與簽發執照資源，相對用抽籤形式更加好，參照『運輸處』在交通事務委員會的會議記錄中表明，先徵詢業界意見達致共識才推出有關決定，究竟香港政府指定駕駛學院的教車師傅『是否』屬於業界？

另一方面以抽籤形式發出私人駕駛教師執照，有點令我。『啼笑皆非』因為香港駕駛學院現有相關資歷人士在業界工作，還有數目不少年滿六十歲後的私企教車師傅，因未獲續限制教車師傅執照而失去教車資格!!難道駕駛學院已成為運輸處代辦及出產唯一教車師傅的機構。

運用抽籤此方法好像『抽獎』一樣完全是眷顧在幸運之神身上，最令筆者震驚的是只有3年駕駛經驗就可進行申請，我在坊間打聽得知超過上述經驗竟然多達140萬人以上。

現有的駕駛學校表示很能聘請合資格師傅，對他們未來發展構成很深遠的影響及營運壓力，在市場上聘請私人駕駛教師不是一件容易的事；因而影響不少學習駕駛者學車時數。

根據『運輸處』指引持有學習駕駛執照者建議練習時間為30小時，而參加政府指定駕駛學院的課程一般相對較昂貴，政府應邀請私人駕駛學校與解除限制牌教車師傅牌合作，當局應撥出場地供他們為學習駕駛者進行駕駛訓練。

從而協助他們雙方保存謀生之道。向所有駕駛學校投資者及駕駛學習者，以公平及公正的方式的社會資源，勿再以偏袒駕駛學院，而遏抑佔路面駕駛訓練的發展，制定長遠的解決方案，以盡量減少矛盾達致最終目標。

政府應盡快以問卷方式進行全面檢討，以徵詢全港所有駕駛教師及市民對其簽發駕駛教師執照的政策之意見，當局就簽發私人駕駛教師執照一事作出決定前，從1999至2013年限制師傅牌一事已拖拖拉拉數十年頭，香港駕駛學院只會因業務欠佳而繼續裁員。

再者，一直未有積極解決香港駕駛學院師傅問題，筆者認為運輸署不應安於現狀，應從市民角度出發及注入新思維辦事。運輸署與學習駕駛者看法上有很大落差，學員需要價廉物美課程，但是在十多年的交通事務委員中從未發現有這項調查，私企下的限制牌教車師傅最終成為犧牲品，資料必須深入審研，不要令問題持續，難道1983年的舊有方法能追上時代，定義與一般人所理解大相逕庭。

否則或會影響公眾對部門的觀感，「一視同仁、不偏不倚」地處理，不要因私企，「特別拖慢」進度。做法必須公平穩妥，要改變做法從市民角度考慮，不能再用學習駕駛者令交通擠塞，要分析是外在因素，例如：道路維修工程等造成嚴重交通擠塞及鐵路及基建工程令路面行車面積減少，或大型活動而封路或改道等。

就因為1050教車師傅這數字以致問題持續令交通擠塞，另一方面運輸署聲稱沒有實際私人教車師傅營運中數字，大家曾參與駕駛考試的市民知道，表格左下角印有師傅牌號碼，試問運輸署是不為也或是不能也呢!!

另一方面這宗發牌事件中，令事情變得簡單複雜化就是一班有政黨背景議員，他表示協助會員要公平公開公正去解決發牌問題，但沒有有力數據去支持他的論點，開口埋口說已有主流方向。作為一個議員必須大公無私向市民及私企之犧牲品作出幫助，而不時踏多腳，根據立法會參考過往文件，此位議員一直都有協助駕校導師，不幸地駕校工

會牽頭人在這宗事件尋找另一政黨幫助，亦不幸地GP2,3亦搵另一個政黨代他出頭爭取GP1私人師傅牌，現在三權對立犧牲了學習駕駛者，各位官員們你們不要再與私企師傅牌說，取回私人師傅牌要有各持份者的政黨配合，為何運輸處官員是對人不對事。

二〇〇八年及二〇一二年的車輛領牌總數分別為575,106輛及653,010輛，增長數目為77,904輛（約13.5%），當中私家車的增長數目為71,556輛，約佔整體車輛增長數目的91.9%。

文章屬個人觀感，從心而發不是針對任何人;機構及政府部門