

CB(1)908/13-14(01)

**From:** panel\_t/LEGCO**To:****Date:** Tuesday, January 28, 2014 03:55PM**Subject:** Fw: 「學院導師」的聲音

To: "panel\_t@legco.gov.hk" [panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk), [3603 SIU Jr](mailto:3603_SIU_Jr) <, 3608 Raymond >>, 3608 Raymond <, [Shuxun XIAO](mailto:Shuxun_XIAO) <, XIAO Yahoo >>

From: SIU S F <>

Date: 01/23/2014 11:03PM

Subject: 「學院導師」的聲音

致立法會交通事務委員先生：

我們是 "RDI" 受限制教授駕駛執照持有人，我們反對雙軌制。

「院教」學院師傅從事教車行業比現今大多數的年輕新師傅都早得多，在 "業界" 更加識多廣見。在這數拾年裡，學院導師早已就常態、普遍及全面地在道路上教授駕駛，市場、社會及歷史都有我們存在的事實和份額。

「院教」學院導師的經歷，比起「私教」新師傅的經歷要嚴苛得多，「私教」全都未有經歷過，『不可重考的面試篩選。』「私教」考師傅牌；考的是筆試，路試，口試祇是在考官上車後在車廂內作簡短的問題。學院導師考師傅牌『要過三關』：先是筆試，第二關是『絕無重考』的面試；在培正道入大房面見文武二官，左是文官AO右是TD一級考牌主任，文官考法例，武官考口述表達教車。面試的煎熬不少過20分鐘，超過分30鐘的也有。

從1973至 2013、40年來，滄海桑田，香港政權交接，南下人口增多，當年的道路容載量與現今道路的系統及規模不可同日而語。香港已完全不是昔日香港的大小，為什麼我們還要死守著1050這份遺產。「1050額度」是應1973年的社會需求狀況，現今的學車市場又怎會是當年的人口規模。社會制度不應只保護既得利益的群體，又或只保護一間私企財團，犧牲社會大眾學車者的選擇權。開放學院導師執照限制款條，讓消費者可以在單一的公開市場選擇，這才是公平公正的消費者和專業人才市場。

更多人有教授駕駛執照不可能做成更多人學車，多發「教照」不會有更多市民學車，「駕駛執照」與「道路交通」是兩碼子的事；我們每一位駕駛者都曾經在路面接受訓練學習駕駛，社會不應歧視學車者。交通擠塞是TD規劃考驗路線及各院校所在位置和訓練區域的設計問題，更是城市規劃及道路與運輸系統的問題。政府運輸署「牌照部」的眼光怎能將交通擠塞全都盯上在『真實路面上』練習的學車者。這裡並不真正存在「佔用」與「非佔用」路面的駕駛訓練；因為每一位學車者最終都要佔用路面，在「真實的生態境況下」接受駕駛訓練。根據運輸署所發出的實務守則，必須最少完成30小時實習的駕駛訓練課程，才可以接受運輸署的駕駛考驗。

<!--[if !supportLineBreakNewLine]-->

<!--[endif]-->

14-01-23