

二零一零年三月三十日
討論文件

立法會交通事務委員會

私人駕駛教師執照

目的

本文件旨在向委員闡述：

- (i) 新私人駕駛教師執照簽發工作的進度；及
- (ii) 私人駕駛教師分組方式的檢討摘要，及擬諮詢業界的各個初步方案。

背景

2. 政府一向採用「雙軌制」駕駛訓練政策。一方面，我們設立駕駛學校，鼓勵在公用道路以外場地提供駕駛訓練；另一方面，我們維持足夠的私人駕駛教師，在公用道路上提供駕駛訓練。

3. 我們在一九九九年進行檢討，定出以客觀措施穩定駕駛教師的供應，確保「雙軌制」駕駛訓練政策得以持續推行。根據上述檢討，我們把私人駕駛教師執照重新組合，由七類重組為以下三個組別：

第一組別： 私家車及輕型貨車

第二組別： 小型巴士及巴士

第三組別： 中型貨車、重型貨車及掛接式車輛

在訂定出上述分組方式時，我們已審慎考慮每個組別內的車輛種類所需的駕駛訓練技巧及參考業界的意見。每個組別的車輛各有共通之處：第一組別的車輛屬小型車輛；第二組別的車輛用以接載大量乘客；第三組別的車輛用以運載貨物。

4. 於一九九九年，我們與業界議定，把三個駕駛教師組別當時有效的私人駕駛教師執照數目定為基準(第一組別1 050張，第二組別130張，第三組別230張)。每當某組別的有效私人駕駛教師執照數目降至基準九成或以下，運輸署署長(署長)便會考慮為該組別簽發新私人駕駛教師執照。

5. 署長每兩年便檢討是否需要簽發新私人駕駛教師執照，當中須考慮《道路交通（駕駛執照）規例》（第374B章）所訂的因素：

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

6. 自一九九九年，運輸署先後在二零零二年、二零零四年、二零零六年和二零零八年進行檢討。該署在二零零二年為第一組別合共簽發173張新私人駕駛教師執照。在二零零四年和二零零六年的檢討後，署長認為無需簽發新私人駕駛教師執照。至於二零零八年的檢討，署長決定合共簽發460張新私人駕駛教師執照；該批新執照的簽發工作正在進行。

7. 部分私人駕駛教師曾建議，由於第二及第三組別私人駕駛教師擁有豐富的駕駛訓練經驗，他們理應可優先申請第一組別的新私人駕駛教師執照。他們並提出所有私人駕駛教師均應該具備所有車輛類別的駕駛執照，以便於通過相關的考試後可提供全部三個私人駕駛教師組別的駕駛訓練，從而提升私人駕駛訓練的整體質素。他們建議合併現有三個駕駛教師執照組別（「三合一」建議）。有鑒於上述意見，我們曾就規管私人駕駛訓練研究其他管轄區一些相關做法，並檢討現時的駕駛教師分組方式。檢討摘要見下文。

簽發新私人駕駛教師執照

8. 基於二零零八年的檢討，署長決定簽發460張新私人駕駛教師執照，以補充每個組別私人駕駛教師的數目，使之回升至基準水平，詳情如下：

| 駕駛教師組別 | (A) 基準 (1999年11月1日訂定) | (B) 2008年駕駛教師執照 平均數目 (7至12月) | 將會簽發的 新駕駛教師 執照數目 (A) - (B) |
|--------|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 第一組別 | 1 050張 | 703張 | 347張 |
| 第二組別 | 130張 | 75張 | 55張 |
| 第三組別 | 230張 | 172張 | 58張 |

9. 運輸署於二零零九年七月中邀請新私人駕駛教師執照的申請。運輸署合共接獲約 33 000 份申請。由於每個組別接獲的申請均較擬簽發的新私人駕駛教師執照為多，該署按照法例規定，以抽籤形式決定

該等申請的處理次序。運輸署會按合資格申請人的優先次序，邀請有關人士出席筆試及路試。筆試和路試均及格的申請人可獲簽發所申請組別的私人駕駛教師執照。

10. 截至二零一零年三月中，1 041 名申請人獲邀應考筆試。於筆試及路試及格並獲發私人駕駛教師執照者合共 71 人，當中第一組別佔 48 人，第二組別佔 15 人，第三組別佔 8 人。預計整項發牌工作可在二零一一年初完成。舉行筆試和路試的進度，詳見附件 I。

檢討駕駛教師分組方式

海外經驗

11. 我們研究了以下 12 個管轄區簽發私人駕駛教師執照的做法：

- 內地(北京、廣東、上海)
- 英國
- 澳洲(新南威爾士)
- 加拿大(溫哥華)
- 美國(華盛頓、佛蒙特、內華達、阿拉斯加)
- 泰國
- 新加坡

除新加坡外，上述管轄區均准許私人駕駛教師提供收取報酬的駕駛訓練服務。新加坡的駕駛訓練自一九八七年起全部由駕駛學校提供，自此再無簽發私人駕駛教師執照。

12. 所有其餘的 11 個管轄區均按某種分組方式簽發私人駕駛教師執照，並規定執照申請人參加不同考試，以獲取提供某類車輛駕駛訓練服務的資格。這些管轄區並無就私人駕駛教師執照數目訂定基準或配額。一般來說，任何人如有興趣擔任私人駕駛教師，可隨時提交申請並參加相關的駕駛考試，及格者可獲發相關車輛種類的私人駕駛教師執照。

13. 研究亦顯示，上述各管轄區並無規定某類車輛的私人駕駛教師須考取其他車種的駕駛執照。申領私人駕駛教師執照的一般先決條件，是具備二至五年駕駛經驗。研究結果摘要載於附件 II。

檢討本港制度

分組方式和考試要求

14. 駕駛不同種類的車輛，必須具備不同的技術，因此所需的駕駛訓練亦不相同。為確保私人駕駛訓練服務的質素，擬提供某類車輛駕駛訓練的私人駕駛教師執照申請人，即使合資格提供其他車種的駕駛訓練，亦必須通過該類車輛的筆試和路試。因此，按技術專長把私人駕駛教師分組的安排，不但較為可取，而且符合海外的普遍做法。

私人駕駛教師組別基準

15. 為私人駕駛教師執照數目訂定基準或配額可調節其供應，以切合路面駕駛訓練的需求、當時的交通運輸情況及採用的駕駛訓練政策。

16. 從接獲的私人駕駛教師執照申請數目可見，市場對考取私人駕駛教師資格的需求甚殷。二零零三年及二零零九年分別約有 14 000 份及 33 000 份新私人駕駛教師執照的申請，而該兩年簽發新私人駕駛教師執照分別只為 173 張¹及 460 張²。如取消現時私人駕駛教師執照數目的基準，我們預期私人駕駛教師的數量會將大增。過去 10 年，售出的駕駛測驗表格數目³由一九九九年的 99 000 份降至二零零九年的 62 000 份，跌幅達 37%。分項數字載於附件 III。由於駕駛訓練需求不斷下降，即使私人駕駛教師的數目維持於現有水平，駕駛訓練的市場亦會面對困難。

現有制度的局限

17. 現有的制度可維持私人駕駛教師供應的穩定性，唯部分私人駕駛教師業界成員認為制度缺乏彈性，於簽發新私人駕駛教師執照時未對現有私人駕駛教師的經驗給予肯定。根據現有法例的要求，署長須於報章刊登公告，邀請公眾申請新私人駕駛教師執照，而所有合資格申請的處理次序必須以抽籤決定。因此，現有私人駕駛教師就新私人駕駛教師執照的申請並不能享有優先權。部分具有經驗的第二及第三組別私人駕駛教師未必可以獲得第一組別的新私人駕駛教師執照，反之亦然。

¹ 全為第一組別私人駕駛教師執照。

² 包括三個組別的私人駕駛教師執照。

³ 每名駕駛學員每次參加駕駛測驗均須購買駕駛測驗表格。因此，售出的駕駛測驗表格數目是反映路面駕駛訓練需求的有效指標。

「三合一」建議

18. 根據上文第 7 段所述部分私人駕駛教師倡議的「三合一」建議，所有駕駛教師執照持有人，不論所屬組別，只要他們具備有關車種的駕駛執照，均可提供駕駛訓練予其他組別的學員。駕駛教師的分組在實際上不再存在。有關的私人駕駛教師並提出要求新入行的私人駕駛教師必須擁有所有駕駛教師組別所要求的駕駛執照，即私家車、輕型貨車、公共或私家小巴、公共或私家巴士、中型貨車、重型貨車及掛接式車輛。如採納此建議，有關人士需要最少四至五年時間以獲得所有車種的駕駛執照，並須等候另外三年時間，方可符合申請私人駕駛教師執照的資格。此建議實際上提高了加入私人駕駛教師市場的門檻。

19. 一如上文第 12 及 13 段所述，研究涵蓋的 11 個管轄區均有為私人駕駛教師分組。這些地方並無規定私人駕駛教師必須取得所有主要車輛種類的駕駛訓練資格。換言之，「三合一」建議並非其他地方常採用的做法。

方案

20. 考慮到上文所述各種因素，我們計劃就以下三個方案進一步諮詢業界-

方案 A：維持現狀；

方案 B：取消個別組別的基準，但維持私人駕駛教師執照總數的基準；及

方案 C：取消所有私人駕駛教師組別的基準。

方案 A

21. 根據這個方案，現時每個組別的基準和新私人駕駛教師執照的簽發機制維持不變。署長會基於每個組別的基準，每兩年檢討是否需要簽發新私人駕駛教師執照。

22. 正如我們於上文第 17 段闡述，部分私人駕駛教師認為現行制度缺乏彈性，亦未能於簽發新私人駕駛教師執照時優先處理現有私人駕駛教師的申請。

方案 B

23. 根據這個方案，當局只會就私人駕駛教師執照總數訂定一個基準，而駕駛教師執照的分組安排則維持不變。當局須在釐訂新基準時，與私人駕駛教師業界商討。

24. 一如現時安排，當局會定期檢討有效私人駕駛教師執照的數目，以評估是否需要簽發新私人駕駛教師執照。如署長決定簽發新私人駕駛教師執照，將會發出公告，以公平公開的方式處理申請。

25. 於此方案下，私人駕駛教師執照持有人可以隨時申請其他組別的私人駕駛教師執照。

方案 C

26. 根據這個方案，現行的駕駛教師分組方式維持不變，但每個組別的私人駕駛教師執照數目不限。有興趣及合資格申請私人駕駛教師執照人士毋須等候署長發出公告，隨時可以報考某組別的私人駕駛教師執照，於有關考試中及格後可成為該組別的私人駕駛教師。

27. 我們預期私人駕駛教師數目會大增，令業內競爭激烈。

28. 應注意的是，如實施方案 B 或 C，須修訂現行法例予以配合。

未來路向

29. 駕駛教師分組方式如有任何轉變，均會影響行業的結構及業內人士的生計，因此於考慮各方案時必須充分諮詢持份者。我們會諮詢業界，先聽取他們的意見然後才決定未來路向。

徵詢意見

30. 請委員留意新私人駕駛教師執照簽發工作的進度，並就上文第 21 至 28 段的方案提供意見。

運輸署
運輸及房屋局
二零一零年三月

新私人駕駛教師執照簽發進度

(截至 2010 年 3 月 15 日)

| 組別 | 獲邀的申請人數目 ¹ | | 獲完全豁免 考試的申請 人數目 ² | 向成功申請 人士發出的 通知數目 | 擬發的執照 數目 |
|-----------|-----------------------|------------------|------------------------------------|------------------------|-------------|
| | 筆試 | 路試 | | | |
| 1 | 783 (473) | 287 (165) | 8 | 48 | 347 |
| 2 | 132 (76) | 26 (17) | 3 | 15 | 55 |
| 3 | 126 (71) | 47 (24) | 1 | 8 | 58 |
| 總數 | 1 041(620) | 360 (206) | 12 | 71 | 460 |

¹ 部分申請人因不同原因未有於接獲運輸署通知後出席考試，例如放棄申領執照、申請延期及因健康理由無法應考等。括號內的數字為出席考試的申請人數目。

² 現有的受限制駕駛教師如申請其所屬組別的私人駕駛教師執照，可獲完全豁免考試（筆試及路試）；如曾任受限制駕駛教師/私人駕駛教師的人士申請其所屬組別的私人駕駛教師執照，或現有的受限制駕駛教師/私人駕駛教師申請其他組別的私人駕駛教師執照，則可獲豁免筆試部分。

海外有關私人駕駛教師資格的要求

| 管轄區 | 為各私人駕駛教師組別設獨立考試 | 就私人駕駛教師數量設下限額 | 要求某類車輛的私人駕駛教師須考取其他車種的駕駛執照 | 私人駕駛教師的駕駛經驗要求 |
|------------------|-----------------|---------------|---------------------------|---------------|
| 澳洲 (新南威爾士) | 有 | 無 | 無 | 三年 |
| 加拿大 (溫哥華) | 有 | 無 | 無 | 三年 |
| 內地 (上海、廣州及北京) | 有 | 無 | 無 | 三年 |
| 新加坡 ⁴ | 不適用 | 不適用 | 不適用 | 不適用 |
| 泰國 | 有 | 無 | 無 | 無此規定 |

⁴ 新加坡自 1987 年起已停止簽發私人駕駛教師執照。

| 管轄區 | 為各私人駕駛教師組別設獨立考試 | 就私人駕駛教師數量設下限額 | 要求某類車輛的私人駕駛教師須考取其他車種的駕駛執照 | 私人駕駛教師的駕駛經驗要求 |
|--------------|-----------------|---------------|---------------------------|---------------|
| 英國 | 有 | 無 | 無 | 三年 |
| 美國 (阿拉斯加) | 有 | 無 | 無 | 兩年 |
| 美國 (內華達) | 有 | 無 | 無 | 五年 |
| 美國 (佛蒙特) | 有 | 無 | 無 | 五年 |
| 美國 (華盛頓) | 有 | 無 | 無 | 五年 |

1999 年及 2009 年路面駕駛訓練的市場需求

| 私人駕駛 教師組別 | 基準 | 1999 年向路面 駕駛訓練市場 售出的駕駛測 驗表格數目 | 2009 年向路面 駕駛訓練市場 售出的駕駛測 驗表格數目 | 1999 年及 2009 年 售出的駕駛測驗 表格數目的改變 |
|--------------|-------|--|--|--------------------------------------|
| 1 | 1 050 | 77 790 | 51 670 | -26 120 (-33.6%) |
| 2 | 130 | 10 450 | 5 040 | -5 410 (-51.8%) |
| 3 | 230 | 11 070 | 5 100 | -5 970 (-54%) |
| <u>總數</u> | | <u>99 310</u> | <u>61 810</u> | <u>-37 500</u> <u>(-37.8%)</u> |