

港九教授貨車大小巴士同業會有限公司的信頭

香港中區花園道 3 號
萬國寶通銀行大廈 5 樓
香港特別行政區立法會秘書處
劉健儀 議員

反對免試加簽駕駛教師牌照

鑑於我們商業車輛駕駛教師的成員日漸老化、一貫以來爲了我們行業得到健康的延續自始至終我們都贊成公開增發各類師傅牌給全港合資格及有興趣的市民申請考試。但、運輸署於 1999 年 11 月 19 日發佈的「駕駛訓練政策諮詢文件」內迴避了我們公開考試的訴求、取而代之將現有的七個類別師傅牌生吞活剝地改爲三個組別。特別是第二組及第三組的安排、採取了欽點方式 --- [免試加簽]、剝奪了合資格市民申請的權利對有志進身此行業的人士不公平、也對我們行業是一種輕視和侮辱。

從立法會秘書處知悉有關會議將於短期內召開 閣下忝爲立法會交通事務委員會主席、隨函呈送有關資料乙份供參考、平衡、斧正。

敬祝 健康

主席 衛守勳

貳零零零年四月十八日

反對免試加簽重組駕駛教師牌照

背景資料

自有師傅牌制度以來每一個類別車種的駕駛教師牌照都要通過考試及格才能領取執業，猶記廿多年前我們全行因免試加簽巴士或貨車師傅牌而被政府交通部事務處跟據〔道路交通〕（駕駛執照）第 22 條(2)(b)取消加簽須要重考，由於這是法例的規定我們全行都尊重法規進行重考。

現在爲了不明的原因，運輸署推出了〈駕駛訓練政策諮詢文件〉美其名爲〔重新組合〕，將行之已久的師傅牌發牌制度推翻。這種出爾反爾的處理手法我們絕不同意。

我們反對

諮詢文件 4.1.4.節，將現有駕駛牌照分類的模式代入駕駛教師牌照的設想，是單向的，從上向下的構思，可以說有誤導之嫌，只想到能教大巴的當然可以教小巴，能教貨櫃車的，當然也可以順理成章教中型貨車了。但若反轉過來考慮，就如俗語所說〔未夠班〕（現正因有一夥人仕等候運輸署欽點）。因此，我們認爲是本末倒置的做法，對道路交通安全有深遠的影響。

舉例……眾所週知一個有小巴駕駛牌的人仕是不能駕駛大巴的，除非經過大巴駕駛考試合格。然而，跟據重組的規定，一個小巴師傅是可以不用經過考試而能直接教授駕駛大型巴士，我們認爲這是不合情理的邏輯，因爲兩者之間目前最高的載客量是 16 個乘客與 149 個乘客差異。

同樣…一個持有中型或重型貨車駕駛教師牌照的人士，雖然已考取了掛接車輛的駕駛牌照三年以上，是否有足夠能力教授

櫃車呢？值得注意，是教授駕駛操作，其中〔倒車〕的方向盤的運用是有相反的差異。路的高度限制的關顧力，灣路使用的預見力等等，都是與傳統貨車有不同的操作。

跟據諮詢文件 4.1.3.節中建議〔持有該組別內其他車種駕駛牌照三年或以上便可自動免試獲准教授該類車種〕。應該指出，這是一個不成熟的構思。〈3年或以上〉，可以理解經常接觸該類車輛，也可以是三年內沒有實際操作的雪藏牌，其中差異難以道理，我們認為勝任與否，應該由運輸署考牌主任公正釐定。

我們主張

香港社會各個服務行業的質素提高了，教車師傅也不應該例外，現今從事駕駛行業中不乏有較高教育的年青才俊，如果有興緻應該給他們一個公平公正的考試機會，這才是我們行業理想的接班人。

主席 衛守勳 18/04/2000