

立法會議員 鈞鑒：

首先，向對關注雙軌制，重發私人教車執照問題的立法會交通事務委員會主席及各議員致以衷心感謝。

各位議員，教車是一門單對單形式的教授行業。師傅教授一名從未接觸過機動車輛的學車人士（以下簡稱學員），由操作至考牌成功，當中的過程絕不輕易。

除了面對學員的學習能力，吸收能力，然後因材施教外，其性格、脾氣、情緒亦需要特別兼顧留意，而練習其間，不單需要提高警覺，加強觀察，提防學員因緊張而出現突如其來的意外，還需替學員留意交通情況。並口述操作步驟，在適當時候給予指示，讓學員從中吸收駕駛技術。

因此，在目前或將來還未有其它方式可以代替這一類教車形式，教車師傅的教車技巧與經驗是累積而來的，年資越長，對學員的保障越大。

而學車人士學車考牌的主要目的，除了部份經濟能力較高的人士爲了以車代步外，大部份均是爲了工作。他們辛勤工作，將薪酬用來學車，無非爲了謀多一條出路，以備不時之需。

1973 年開始，運輸署停發私人教車執照。到了 1983 年，有財團開辦駕駛學院（以下簡稱學院）。由於有運輸署認可及種種優待，當時市民便有這種感覺，學院是由政府營辦的。它們排期快，考車比較寬鬆、容易。而運輸署六無講明這是政府機構或是商業機構。若運輸署及早作出聲明的話，相信駕駛學院的所謂成功便定改寫！免得香港市民與學車人士矇查查，報名學生亂咁揸！

當年，運輸署希望學車人士減少佔用路面練習的政策原先是好的想法。但可惜，作爲一個商業機構—駕駛學院，以利字掛帥。並利用運輸署所給予的種種優惠，如提供場地，排期快，來隨意釐定學生的學費而無須受到監管。而學院更多次裁員、招募、裁員、又招募，但運輸署並無約制。

1985 年學院第一次裁員，86 年毫無節制地又招募，直至 87 年又開辦第二分校，1994 年又設元朗第三分校。其學院繼續無節制地招募導師，運輸署不停地運用政府資源如考牌主任助其考核，直至 97 年爲止。

1995 年 3 月 27 日進行第二次裁員行動。不足九個月隨即招募導師，同樣，亦得到運輸署的協助。因此，學院便有待無恐，採取一連串手段，如更

改更表，加長工作時間，偏重夜更，要員工在不合理時間上班。甚至，三更半夜打電話到導師家中，騷擾及佔用導師的私人時間，要導師接受，若不接受者將列入下次裁員名單。其目的是希望年資較長者自動離職。除可免卻補償外，更可名正言順地招募新導師，以達到低成本、高效應的目標。學院掛著使命的旗號，說為社會貢獻，其實，是要社會為學院作奉獻。

由於導師本身並無工會，經過 1995 年裁員行動後，導師們在學院服務差不多有十年或以上，除了教車經驗豐富外，又缺乏其他行業的經驗，而年齡亦過 40 或以上，而運輸署對教師的資格既不負責又不承認。對學院的所作所為啞忍。直至 1998 年，學院眼見資深導師離職人數未如理想，於是，開始行動，搜集名單，以學車人數下降為藉口作掩飾而進行第三次裁員行動。駕駛學院一而再，再而三浪費政府資源。

我們便是 1995 年及 1998 年 9 月 26 日被裁減，及 10 月份不接受減時減薪，學院單方面更改僱傭合約而被迫離職的駕駛導師。同時亦成為運輸署及學院的犧牲品！

各位議員，在教車行業內，駕駛學院的運作屬於中介代理形式的機構，除了有運輸署認可偏幫、優待之外，基本上與私人學車代理機構一樣，例如：李健、大成功、鏗鏘、程記、有記等等毫無分別。分別之處是學院每小時學車費用高出街外公價 100%或以上。另外，教車方式採取流水作業式教授，而學員經常無固定導師。故此，學員感覺像被人拋落大海中，自生自滅！

而私人代理機構的導師是由私人教車師傅組成，所以，單對單的固定導師，由於私人師傅有一定年資，教車技巧與經驗豐富，可按照學員的進度作出跟進。但很遺憾，由於私人師傅逐漸老化退休，買少見少，後繼無人，而運輸署並無正視這個問題和學員的權益。

在這裡，我們想回應運輸署在 8 月 26 日開會時的幾個問題：

運輸署副署長說 1997 年學院有 43 萬個小時，非佔路面練習。43 萬小時非佔路面練習。佔駕駛學院全年總練習時數約 45%。另外，有大約 55% 是在街外練習。即是說學院在 97 年總共有約一百萬或以上練習時數。平均每小時學費約 \$220-\$300 元不等，保守估計學院的收益約有二億元或以上。而這麼賺錢的公司，是否需要浪費政府資源，進行裁員呢？

一班前駕駛學院導師
謹上

補充事項：

- 1.) 公開重發師傅牌，延續此行業，平衡市場
- 2.) 政府有責任設立教車練習場，供私人教車師傅使用，而無需成立公司制，加重成本，令消費者加重負擔。
- 3.) 加強教育道路常識駕駛常識，像世界各國在中學時已向年青人灌輸。