

## 教車師父牌雙軌制

筆記

寫於 2013-02-14

UpdateD 2013\_07-18

# 開放『師父執照應考』於全體市民大眾。

取消學院導師執照上的『受限制條款 (limited to companies Only)』，將資歷回歸公開市場，回饋社會服務大眾。

拆解分離學院與 T.D.「運輸署」30 多年來 (1983) 牌照相授之鏈結關係，上市私企不應收受政府機關運輸署「有發牌權利的關照」。因為導師執照是賺錢資本、是 **capital** 是 **asset** 是有價值的物品，運輸處一級考牌主任主考學院導師執照，成本不輕，那是你我納稅人的金錢。

學院執照不能外教全體市民大眾，事實就是浪費公帑；新一代剛出爐的學院導師將來亦一樣，不能外教全體市民大眾，淪為學院賺錢資本。拿納稅人的金錢補助 **subsidize** 私企，絕對是官商勾結。

運輸處現今一方面發出學院導師執照，另一方面學院手起刀落，導師被炒又或受壓被迫走；多年資深學院導師，手上有的是執照-----社會資產，不能服務大眾，只可能拿公援。再者，這是向市場上的學車者褫奪選擇權，被迫學貴車；不合「將社會上的資源給與最大數量的人群 **Greatest benefit to a greatest number of people**。」

#

為何不將訴求轉向勞工處？

牌照雙軌制，利益歸私企財團，勞工處並不是一個處理官商勾結的政府部門。勞工處應該處理的是工時加減「**RE+,RE-**」剝削制，及導師因銷售不佳會受到減或無 **Bonus** 招呼，又或，減少甚或無人工加的處置。

#

為何不到外面駕車 (做 **car** 佬) 找飯吃？

你是否在「驅趕在職醫生去做護士」？又或是一腳把我們踢去取綜援，我們都是五尾六十多歲的資深駕駛導師。20 多,30 年來我們教給學車者的，全都是正規及符合運輸署應考要求的安全駕駛態度，與職業司機大不同。他們每天在道路上跑，需要的是一套森林法則找飯吃。我們的導師執照是社會資產，如果我們可以向全港市民提供服務，市場的學車消費者多了選擇，增加競爭及減低價格，減低大財團暴利置社會於不顧。

Issues:

1. 復職問題，T.D.「運輸署」傾向勞工處。
3. 要求 T.D.向 HKSM 停止施壓，打壓工會。
3. T.D.將會收集數據，重新檢視雙軌制的安排。
4. 討論因學院牌的限制，而令 HKSM 不斷剝削員工導師。
5. T.D.某程度上，支持 HKSM 盡量減少使用路面練習而給予 HKSM 一定優惠。
6. 業界有訴求，關於 GP2、GP3 持份者，可否增發 GP1 牌照。

1. 復職問題，T.D.傾向勞工處

你們運輸處在耍，你是否告訴市民大眾，運輸處官員都在做昨天的事，「昨天本無事，今天不事事。」

牌照雙軌制，利益歸私企財團，勞工處並不是一個處理官商勾結的政府部門。勞工處應該處理的是工時加減「RE+,RE-」剝削制，及導師因銷售不佳會受到減或無 Bonus 招呼，又或，減少甚或無人工加的處置。

2. 要求 T.D.向 HKSM 停止施壓、打壓工會。

3. T.D.將會收集數據，重新檢視雙軌制的安排。

社會上新舊考車合格的人，他們的牌照都沒有什麼沒雙軌制，P 牌仔也沒有區域駕駛限制條款，我們的訴求要取消教授駕駛執照雙軌制。專利巴士司機，他們離職後，全部都可以得到運輸署發給他們「9A 和 10A」的巴士車牌在自己口袋。俾返個牌給我們，我們從未聽過，醫學院學生執業行醫資格雙軌制，瑪麗醫院醫生及 QE 醫生離職後不能在政府醫院以外懸壺濟世回饋社會。

4. 討論因學院牌的限制，而令 HKSM 不斷剝削員工導師。

運輸署給與 HKSM「香港駕駛學院」等同於一個有考師父牌的專利權，師父員工離職後不能教車，政府發牌，私企學院有權除牌。權利與利益全面倒向 HKSM。駕駛學院受運輸署保護，83 年成立至今從未有工會成功運作，只有公司成功打壓。運輸署助紂為虐，限制學院導師執照，直接令 HKSM 對員工有生殺大權，無後顧之憂不斷剝削員工，經營利潤最大化。學院師父不能外教，大眾市民的選擇權利變為駕駛學院專利，違反自由市場及公民社會原則。

5. T.D.某程度上，支持 HKSM 盡量減少使用路面練習而給予 HKSM 一定優惠。

T.D.某程度上支持 HKSM，就是某程度上的利益輸送。政府於十數多年前，早已將擁有的股權，全數賣出。T.D.亦應將介入私企的營運脫鉤，將私企回歸市場，停止向 HKSM 作優惠及利益輸送。

手提電話服務就是一面鏡子，政府向大財團回購專利，拆解市場壟斷，找回消費者被褫奪了的選擇權，再放回自由的公共市場。大眾市民受益了，選擇多了，價格合理化了，服務改善了，社會和諧了。

拆解分離學院與運輸處三十多年來 (1983) 牌照授受之鏈結關係，上市私企不應收受政府機關運輸處 “有發牌權利的關照”，因為導師執照是賺錢資本、是 **capital** 是 **asset** 是有價值的物品。運輸處一級考牌主任主考學院導師執照，成本不輕，那是你我納稅人的金錢。

學院執照不能外教全體市民大眾，事實就是浪費公帑。新一代剛出爐的學院導師將來亦一樣，淪為學院賺錢資本，拿納稅人的金錢補助 **subsidize** 私企，絕對是官商勾結。

## 6. 業界有訴求，關於 GP2、GP3 持份者，可否增發 GP1 牌照。

那是運輸處的另類失當？

他們全都是未經考獲 GP.1 牌照，就先擁有 GP.2、GP.3 牌照。我們所有學院導師都先考取 GP.1 及後再考 GP.2、GP.3，續級考上。我們的導師執照都經 T.D. 貴處嚴格考核 **PASS and QUALIFIED**，不是部分 **PASS**，執照上不應該有 **CONDITION** 條款。我們教出來的學生他們牌照上都沒有駕駛限制條款，我們的訴求要取消教授駕駛執照雙軌制。專利巴士司機，他們離職後，全部都可以得到運輸署發給他們 **9A** 和 **10A** 的巴士車牌在自己口袋。俾返個牌給我們，我們從未聽過，醫學院學生執業行醫資格雙軌制，瑪麗醫院醫生及 **QE** 醫生離職後不能在政府醫院以外懸壺濟世回饋社會。

## 教院事件簿

### # 運輸署全力保護駕校

運輸署給與香港駕駛學院等同於一個有考師父牌的專利權，師父員工離職後不能教車，政府發牌，私企學院有權除牌。權利與利益全面倒向 **HKSM**。駕駛學院受運輸署保護，**83** 年成立至今從未有工會成功運作，只有公司成功打壓。運輸署助紂為虐，限制學院導師執照，直接令 **HKSM** 對員工有生殺大權，無後顧之憂不斷剝削員工，經營利潤最大化。學院師父不能外教，大眾市民的選擇權利變為駕駛學院專利，違反自由市場及公民社會原則。

### # 官商勾結

運輸署用公帑，動用納稅人金錢，主考牌照，將導師手上的執照交予私人企業作營運資本；導師執照有市場價值，這不是利益輸送官商勾結那是甚麼？香港駕駛學院不應是國企，受到政府的隱形資助，雙軌執照應回歸單一類別執照，返回公共公開市場。資本主

義社會的私人賺錢公司，應該在公開市場以市場價格招聘人手，不應受公帑隱性資助優惠。

官...呀...官!! 你們口袋裡的學位學歷，特區政府寫下條款，定明在社會上「不是完全地，又或，是附帶條件的」被受承認，官你又如何？

現職官塘駕駛學院兼職導師  
蕭樹勳