

二零二零年四月二十四日
討論文件

立法會交通事務委員會

全面檢討私人駕駛教師執照

目的

本文件向委員簡述運輸署就全面檢討私人駕駛教師執照的結果及建議。

背景

2. 政府在駕駛訓練方面採用「雙軌制」，一方面透過設立指定駕駛學校，鼓勵在公用道路以外的地方提供駕駛訓練，另一方面維持足夠的私人駕駛教師供應，在公用道路上提供駕駛訓練。「雙軌制」在顧及本港的交通情況下，為學習駕駛人士提供了選擇。

3. 在一九九九年全面檢討駕駛訓練政策後，私人駕駛教師執照由七個類別重新組合為三個組別，分別為第一組別(私家車及輕型貨車)、第二組別(小型巴士及巴士)及第三組別(中型貨車、重型貨車及掛接式車輛)。這三個組別當時的有效私人駕駛教師執照數目(即第一組別 1050 個、第二組別 130 個，以及第三組別 230 個)被訂為日後運輸署定期檢討的基準，以評估簽發新執照的需要。當某個私人駕駛教師執照組別的有效執照數目¹低於相關組別的基準的九成或以下(即「啟動點」)，運輸署署長(「署長」)便會考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照。

4. 根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)(《規例》)第 21A 條的規定，署長如擬簽發新的私人駕駛教師執照，須邀請公眾提出申請。如所接獲申請的總數超過擬發新執照的數目，運輸署會以抽籤形式決定處理申請的次序，並按抽籤結果的次序邀請合資格的申請人參加該署舉行的駕駛教師考試。署長無權向個別人士或特定團體直接或優先簽發新的私人駕駛教師執照。

¹ 採用檢討前六個月內有效私人駕駛教師執照的平均數目，以作比較。

5. 因應委員在二零一八年二月的立法會交通事務委員會會議上就二零一六年私人駕駛教師執照的檢討所提出的建議，運輸署在二零一八年至二零一九年期間進行了檢討。運輸署在檢視應否調整三個私人駕駛教師執照組別的現有基準時，已一如過往考慮了《規例》第 21A 條所訂明的下列因素：

- (a) 當其時採取的駕駛訓練政策；
- (b) 當時的交通運輸情況；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. 運輸署除了檢討基準以外，亦藉機檢討私人駕駛教師執照簽發機制、私人駕駛教師的質素等相關事宜。為了全面檢視駕駛訓練需求及私人駕駛教師的供應，該署採用了不同方法蒐集各方持份者的意見，例如在駕駛考試中心附近當面訪問學習駕駛人士及其他市民、進行公眾電話意見調查、與私人駕駛教師業界和受限制駕駛教師代表舉行工作小組會議等。檢討的結果和建議於下文詳述。

檢討結果及建議

維持雙軌制

7. 在政府的「雙軌制」駕駛訓練政策下，在過去五年，第一組別私人駕駛教師與指定駕駛學校兩者為學習駕駛人士提供駕駛訓練的比例，一直維持在約 70：30 的水平；至於第二及第三組別，比例則約為 90：10。檢討結果發現，學習駕駛人士和其他市民在選擇私人駕駛教師或指定駕駛學校時，多從其個人需要出發，考慮預期的教學質素、親友的推薦、訓練時間表等因素，可見有需要維持雙軌制。私人駕駛教師及受限制駕駛教師業界亦支持政府在駕駛訓練政策上繼續採用「雙軌制」。

8. 目前，學習駕駛人士可在指定時段使用公用道路(包括 17 個駕駛考試中心附近的公用道路)練習駕駛，但有明文禁止學習駕駛人士的道路除外。地區人士不時關注學習駕駛人士在駕駛考試中心附近駕駛，可引致交通擠塞。為了避免因私人駕駛教師在公用道路進行駕駛訓練而令當時的交通運輸情況惡化，運輸署力求在滿足駕駛訓練需求和盡量減低對當區居民的影響之間作出適當的平衡。

建議的私人駕駛教師執照基準

9. 運輸署在評估是否有需要簽發新私人駕駛教師執照以應付駕駛訓練需求時，已全面檢視自一九九九年以來的駕駛考試需求(從運輸署向接受私人駕駛教師訓練的學習駕駛人士在申請駕駛考試時所出售的駕駛測驗表格數目反映)和私人駕駛教師供應(從有效私人駕駛教師執照持有人的數目反映)的變化。關於第一組別(即私家車及輕型貨車)的駕駛考試需求，測驗表格由一九九九年的 77790 份大增至二零一八年的 97706 份，增幅達 25.6%；而第一組別有效的私人駕駛教師執照數目與售出的測驗表格數目的比例，亦由一九九九年的 1：74 大增至二零一八年的 1：104。

10. 就第二組別(即小型巴士及巴士)的駕駛考試需求而言，售出的測驗表格卻由一九九九年的 10450 份顯著下降至二零一八年的 4567 份，減幅逾 56%；而第二組別有效的私人駕駛教師執照數目與售出的測驗表格數目的比例，亦由一九九九年的 1：80 明顯下跌至二零一八年的 1：45。至於第三組別(即中型貨車、重型貨車及掛接式車輛)的駕駛考試需求，有關測驗表格則由一九九九年的 11070 份減少至二零一八年的 9104 份，減幅為 17.8%；但第三組別有效的私人駕駛教師執照數目與售出的測驗表格數目的比例，在一九九九年和二零一八年均為 1：48，並無改變。

11. 運輸署經檢討三個私人駕駛教師組別現有的供求情況、預計的「不活躍」私人駕駛教師²數目，以及從學習駕駛人士意見調查所得的實際及理想駕駛訓練時數，建議把第一組別私人駕駛教師執照數目的基準由現時的 1050 個調高至 1170 個(即增加 120 個)，以改善私人駕駛教師執照數目與售出的測驗表格數目的比例，因此將須增發 226 個第一組別私人駕駛教師執照³。由於第二組別(即小型巴士及巴士)和第三組別(中型貨車、重型貨車及掛接式車輛)的私人駕駛教師供應

² 私人駕駛教師提供訓練與否，受多項因素影響，故此要判斷私人駕駛教師「活躍」或「不活躍」，並無清晰及廣受認同的定義。運輸署為了在是次檢討期間進行估算，假定私人駕駛教師在一年內未有陪同任何考生出席駕駛考試者為不活躍的私人駕駛教師。

³ 二零一八年第一組別有效的私人駕駛教師執照總數(即二零一八年七月至十二月期間有效的第一組別私人駕駛教師執照的平均數目)為 944 個。由於運輸署建議把基準調高至 1170 個，故須增發 226 個第一組別私人駕駛教師執照(即第一組別有效的私人駕駛教師執照數目與新基準之間的差額)。

充足並可應付市場需求，運輸署建議維持兩個組別的基準在現時分別為 130 個和 230 個的水平。

12. 我們認為現行啟動點設於 10% 的幅度自一九九九年以來一直行之有效，而是次檢討的結果亦顯示，私人駕駛教師業界普遍接受這個幅度。因此，我們建議維持現狀。

建議的新簽發私人駕駛教師執照機制

13. 根據上文第 4 段所述的機制，所有新簽發的私人駕駛教師執照均會開放給公眾申請，當中不會為任何特定類別人士預留配額。為了善用第二及第三組別私人駕駛教師和受限制駕駛教師的駕駛專長及訓練經驗，並鼓勵新血入行，我們建議以下列方式優化現有的簽發機制：

- (a) 把 75% (即 226 個新簽發的第一組別私人駕駛教師執照中的 169 個) 的新執照公開讓合資格的公眾申請，以吸引新血入行；
- (b) 把餘下 25% (即 226 個新簽發執照中的 57 個) 劃為「駕駛教師配額」，予以第二及第三組別有效私人駕駛教師執照持有人，以及指定駕駛學校及專營巴士公司現職及前任受限制駕駛教師⁴申請，因為該等人士已擁有備受認可的駕駛專長和訓練經驗；以及
- (c) 日後如簽發新的第二組別及／或第三組別私人駕駛教師執照，會採用新簽發機制，即會從新簽發的第二組別及／或第三組別私人駕駛教師執照中撥出相同比例(25%)的執照，讓合資格的第一組別私人駕駛教師、指定駕駛學校及專營巴士公司的現職及前任受限制駕駛教師申請。

14. 建議更改私人駕駛教師執照簽發機制須透過修訂法例推行。運輸署考慮到增加私人駕駛教師供應的迫切需要，建議分兩個階段簽發新執照，首先是邀請公眾提出申請，待完成所需的法例修訂工作，才邀請相關人士申請「駕駛教師配額」。現時的目標是在 2020 年第四季度邀請公眾申請 169 個新的私人駕駛教師執照。

⁴ 前任受限制駕駛教師，是指在緊接申請新簽發執照日期前三年內曾持有第一、第二或第三組別車輛受限制駕駛教師執照的人士。

提升私人駕駛教師質素的建議措施

15. 我們認為提高駕駛教師的質素(包括其駕駛態度，藉以向學習駕駛人士樹立良好榜樣)至關重要。私人駕駛教師業界以至整個社會都支持提高私人駕駛教師的質素。因此，我們建議提高私人駕駛教師執照的申請資格，把申請人必須持有私家車及輕型貨車有效正式駕駛執照的年期由最少三年增加至最少六年；並建議訂明申請人除了必須符合若干交通罪行的無定罪記錄這項現行規定外，還必須在申請日期前兩年內沒有因違反《道路交通條例》(第 374 章)第 38 條有關不小心駕駛的罪行，以及五年內沒有因違反該條例第 37 條有關危險駕駛的罪行而被定罪。

16. 我們亦建議，所有新私人駕駛教師必須修讀強制職前課程，才可獲發執照。職前課程的目的是讓準私人駕駛教師掌握正確的知識、技能和態度，內容包括私人駕駛教師的職責和操守、駕駛考試制度、學習駕駛人士常犯的錯誤等。此外，我們亦建議現有私人駕駛教師執照持有人每三年一次修讀由運輸署提供的強制複修課程，才可續領其執照，以確保他們掌握駕駛訓練的最新發展。為遏止違法教車，私人駕駛教師必須在其車輛內展示讓公眾清楚可見的駕駛教師證。

17. 一如更改私人駕駛教師執照簽發機制，我們亦須就上述提升質素的措施修訂法例。

諮詢業界

18. 運輸署於二零一八年七月成立工作小組，成員來自 14 個組織，包括三個組別的私人駕駛教師團體和受限制駕駛教師界別的代表(名單載於附件)，以便徵詢業界對檢討的意見。大致上，駕駛教師業界持兩種不同意見。總的來說，主要代表第二和第三組別私人駕駛教師的業界組織，以及受限制駕駛教師界別的代表，普遍支持檢討所提出的建議。

19. 第一組別私人駕駛教師組織則大多反對提升第一組別基準的安排、私人駕駛教師執照的新簽發機制，以及強制職前課程和複修課程。他們認為，即使第一組別 1050 個執照的基準 20 年來維持不變，現職私人駕駛教師仍能吸納額外的駕駛訓練需求。他們批評新基準和私人駕駛教師執照新簽發機制破壞了一九九九年私人駕駛教師業界達成的共識，執照的新簽發機制更將剝奪公眾加入該行業的平等機會。此外，他們亦反對建議的複修課程，因為他們預期私人駕駛教師執照

持有人不會從課程中獲益太多。有一個第一組別私人駕駛教師組織表示支持提高私人駕駛教師的質素。另外，運輸署曾諮詢四間指定駕駛學校和五間專營巴士公司，它們大致對建議的駕駛教師配額安排沒有意見。

下一步工作

20. 請委員備悉第 7 至 17 段所載的全面檢討結果。運輸署會啓動第一組別車輛私人駕駛教師執照的新簽發安排和相關法例修訂的預備工作，以便實施執照的新簽發機制和質素改善措施。

運輸及房屋局

運輸署

二零二零年四月

私人駕駛教師執照全面檢討
駕駛教師工作小組成員

<u>私人駕駛教師團體</u>		私人駕駛 教師組別
1.	汽車駕駛教授商會有限公司	1
2.	九龍汽車駕駛教師公會有限公司	1
3.	汽車交通運輸業總工會	1
4.	香港汽車駕駛教師聯會有限公司	1
5.	駕駛教師協會	1
6.	貨櫃運輸業職工總會（GP1 私人駕駛教師組）	1
7.	香港教車協會	1, 2 及 3
8.	港九教授貨車大小巴士同業會有限公司	2 及 3
9.	香港貨櫃車教師公會有限公司	3
10.	香港駕駛教師從業員協會	1, 2 及 3
11.	公共及私家商用車教師公會	2 及 3
12.	香港商用車輛駕駛教師協會	3
<u>受限制駕駛教師團體</u>		
13.	香港駕駛學院駕駛教師工會	
14.	香港駕駛導師總會	