

# 香港駕駛導師總會

立法會 CB(4)481/19-20(01)號文件

(只備中文本)

敬

立法會

交通事務委員會

主席 各位議員

關於

運輸署今次檢討發牌以市民學車權益為本替市民把關：

1) 提高駕駛教師素質制定複修課程！

2) 增加有經驗駕駛教師份額供市民學車選擇！

保障學車市民及提升市民對「教車政策」及「駕駛教師」的信心邁出「務實深遠的第一步」深表認同！

冀盼

運輸署持續維護市民學車權益不斷改善教車政策及發牌機制，平衡市場與各方利益務求做到「公平社會資源共享」！

建立

合理學車收費、擁有教車經驗資深駕駛教師團隊供市民學車選擇的駕駛訓練平台！

# 香港駕駛導師總會

因以此

我們特致函表態，以示讚同及支持。

運輸署

訂立師父教車資歷

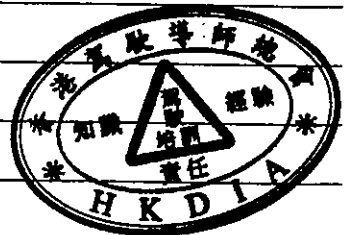
保障市民學車權益

祝

主席及各位議員

事事如意 身壯力健！

香港駕駛導師總會



Room 406

TAT ON HOUSE

PO TAT ESTATE

SAU MAU PING

理事長 吳超宏

手提: [REDACTED]

2020年4月15日

To: [panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk)  
From: Ng Mandy < >  
Date: 04/17/2020 04:54PM  
Subject: 致立法會交通事務委員會

香港中區立法會道 1 號立法會綜合大樓  
電郵: [panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk)

致立法會交通事務委員會主席/副主席及各委員

本人\_\_\_\_Mandy Ng. 是一位前學習駕駛者. 特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容!

1: 當局是次建議以部份配額分配給巴士公司駕駛教師, 商用車輛教師及香港駕駛學院教師實能解決第一組別 (GP1) 人手不足及填補, 此點我們贊成。

我們希望局長, 能出作某些位置改動, 詳情如下:

a: 提升第一組別之申請人仕, 入職條件有六年以上駕駛經驗, 而且須要有多種多類型駕駛執照, 包括: 私家巴士牌重型貨車, 掛接車型, 對香港未來交通安全莫大幫助, 有前瞻性駕駛經驗的人進入市場。

b: 各組別教車師傅, 每年必須參予當局安排之進修課程實能改善師資質素, 使駕駛教師能與時並進提升專業, 並且定期委派考牌主任上車視察教車要求!

c: 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現!

d: 運輸署應檢討 1 take pass 考試合格率長期維持約 25% 左右。如果這些教車師傅在未來三個月內, 維持這成績, 當局必須強制參加再培訓課程, 半年後再檢討。

如果情況沒有進展, 當局要限制該師傅該月考試人數, 例如: 十個學員以下。情況未有改善理應安排停止教車數月, 此乃對其他學習駕駛者公平, 並公佈其車輛登記號碼在貴署網頁上。

e: 不要給既得利益者控制市場, 包括:

1: 現職私人教車師傅利用公共地方教導基本功, 使用街頭路尾練習, 不但影響考試市場的居民而且亦有不少意外發生, 當局必須將乙部考試, 移去私人地方練習, 不應用社會資源配合既得利益者, 直接使用學院模式練習, 這方面稱為雙軌制, 當局一直聲稱行之有效。

2: 政府指定駕駛學校持有人( 香港駕駛學院 ) ，他們擁有專屬考線，而持有限制牌的師傅祇能替該校工作，續師傅牌祇能依靠公司信，由於該牌屬於個人持有，權限使用由學院安排，此乃不公平不公義。

f: 稅局必須調查私人教車師傅考試記錄，懷疑有人多年瞞稅，如發現上述情況交給警方處理。

g: 申請考取駕駛教師必須改變，例如：計分制

1: 駕駛執照類型，車載噸數越高，計分制理應增加

2: 學歷越高，評分越高

3: 任何教車師傅必須要考表達技巧演說，評分時教育局及職業訓練局理應參與。

當局是次檢討之結果實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名 Mandy Ng

日期 10-4-2020

To: panel\_t@legco.gov.hk

From: Man man <

>

Date: 04/18/2020 06:07AM

Subject: 致交通委員會：劉素儀女士

致交通委員會：劉素儀女士

本人有意欲做教車師傅，最近從報紙上知道交通運輸部將再次頒發教車師傅執照。本人計劃申請，希望改善更好的生活，但我發現約有 25% 的配額留給了一批教車師傅申請，以我個人的理解，這些師傅根本不需要優先獲得，因為他們已經在教車行業工作，他們的薪水很高，他們不必擔心生活，相反，不應該接受他們的申請，留下更多的需求機會給香港市民，不清楚運輸部是否有利益輸送，這絕對不公平！不公正！

最公平的方法是將全部數額給全港市民抽籤。

Pang chi man

從我的 iphone 傳送

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員


本人 陳鐵洋 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名



日期

17-4-2020

香港中國立法會運！

號立法會綜合大樓

電郵：panel\_1@legco.gov.hk 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

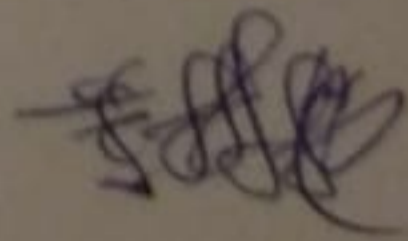
本人 岑振榮 仍持有第二/三組別之私人駕駛教師，本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2, 3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名



日期

19. 4. 2020.

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

本人 潘永叔 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師，本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2, 3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名

潘永叔

日期

17. 4. 2020



本人 黃建華 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師，本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名 黃建華

日期 18.4.2020

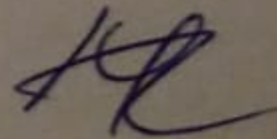
本人 陳廷西 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名



日期

16-4-2020

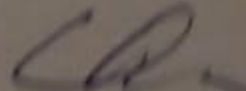
電郵: [panel\\_1@legco.gov.hk](mailto:panel_1@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

本人 鄭永祥 仍持有第二/三組別之私人駕駛教師, 本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容!

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2,3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足!
- ii. 提升第一組別之申請人任要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌! 第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素, 使駕駛教師能與時並進提升專業!
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現! 當局是次檢討實能為學車人任提供更多選擇。此乃市民之福! 本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容!

此致

簽名 

日期

16-4-2020

香港中區立法會道1

號立法會綜合大樓

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及衆委員

本人 林永傑 仍持有第二/三組別之私人駕駛教師，本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2, 3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名

林永傑

日期

17.4.2020

香港中區立法會道1

號立法會綜合大樓

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

本人 陳志強 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名

陳志強

日期

18.4.2020

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

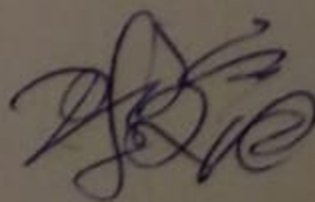
本人 陳文富 仍持有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名



日期

18.4.2020

香港中區立法會道 1

號立法會綜合大樓

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

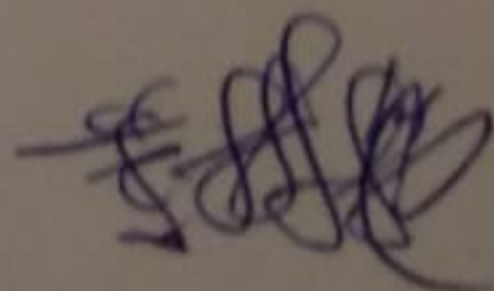
本人 岑樹龍 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人任要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名



日期

19. 4. 2020.

香港中區立法會道 1

號立法會綜合大樓

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk) 致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

本人 張傑輝 仍特有第二/三組別之私人駕駛教師。本人特致函到立

法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容！

- i. 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別(GP2.3)及駕駛學院導師實能解決第一組別(GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足！
- ii. 提升第一組別之申請人仕要有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！第三各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業！
- iii. 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以証明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名

日期

18-4-2020



香港中區立法會道 1 號立法會綜合大樓  
致交通事務委員會主席副主席及所有委員  
Email:panel\_t@legco.gov.hk

### 私人駕駛教師發牌制度意見書

本人背景:現職第二組別私人駕駛教師

主席/副主席及各委員您們好！運輸當局每兩年一次檢討私人駕駛教師牌照均以業界未有共識為理由未有作出改善！是次終於以學車人仕及道路使用者的角度為去作出改善建議！實在是以民為本！設計是次改善建議者這應記一功！方案能平衡業界各方，亦能保障學車人士之利益！本人希望各位議員能夠盡快通過是次方案並敦促運輸署盡快落實並付諸實行！

- 1) 當局建議填補現時特牌不教的第一組別的名額由 1050 人次增加至 1170 此學能領到更多有志入職人仕得到更多機會入行,也能增加業界人手,使學車人仕有更多選擇,對市民有所得益！
- 2) 設立「駕駛教師配額」讓 GP2/3 及 RDI\_GP1 的持牌人士更容易取得牌照去參予 GP1 組別的教學,此舉能直接引入有教學經驗的駕駛教師參與教授私家車及輕型貨車！方案能解決現時 GP2/3 組別教車師傅就業不足的情況(現時該兩組別約只有 70 名從業員活躍於市場) 政策能令該組別的駕駛教師有更多出路！
  - 2a)部份配額分配予限制牌駕駛導師也能使他們離開服務的機構後能夠繼續經驗傳承！他們大部份的教學經驗比現時市場新派的教車師傅豐富！他們大多累積超過 20-30 年以上教車經驗！他們離開任職機構後便不能繼續教車實在是業界及社會的嚴重損失！
- 3) 當局建議參予考試須持有六年 1, 2 牌才可申請這可保障參予考試者有足夠駕駛經驗去應考！建議能減小參予考試人仕以碰運氣的心態去抽籤！教車行業仍傳授經驗及態度的行業,駕駛教師有足夠經驗才能駕馭初學駕駛者的安全學習。
- 4) 考獲駕駛導師執照的人士須參與職前訓練及每三年安排上一次進修課程此舉能令初入行人士有足夠經驗及心理準備去教授學員而且每三年持續進修亦能令業界與時並進提升專業！
- 5) 強制顯示駕駛教師證！過往業界的確存在無牌教車的情況出現！而學習人士大多沒有意識要求駕駛教師出示其駕駛教師執照！強制顯示駕駛教師証能杜絕無牌教車的情況出現此舉能保障學生的消費權益及其他道路使用者！

本人認為是次檢討結果能夠提升駕駛教師的水平也能保障學車人士之利益實在能做到以民為本！希望各位委員能夠順利通過是次建議,為香港道路使用者的福祉請落實是次建議內容！

此致

祝主席及各位委員身體健康,工作順利！

顏偉文 (GP2 特牌駕駛教師)

17/04/2020

-----Forwarded by panel\_t/LEGCO on 04/20/2020 02:06PM -----

To: [panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk)

From: valley happy <>

Date: 04/19/2020 11:30AM

Subject: 有前瞻性駕駛經驗的人進入私人駕駛教師市場

致立法會交通事務委員會主席/副主席及各委員

本人 Peter 是一位前學習駕駛者,特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之內容!

1: 當局是次建議以部份配額分配給巴士公司駕駛教師, 商用車輛教師及香港駕駛學院教師實能解決第一組別 (GP1)人手不足及填補, 此點我們贊成。

我們希望局長, 能作出某些位置改動, 詳情如下:

a: 提升第一組別之申請人仕, 入職條件有六年以上駕駛經驗, 而且須要有多種多類型駕駛執照, 包括: 私家巴士牌重型貨車, 掛接車型, 對香港未來交通安全莫大幫助, 有前瞻性駕駛經驗的人進入市場。

b: 各組別教車師傅, 每年必須參予當局安排之進修課程實能改善師資質素, 使駕駛教師能與時並進提升專業, 並且定期委派考牌主任上車視察教車要求!

c: 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車師傅的出現!

d: 運輸署應檢討 1 take pass 考試合格率長期維持約 25%左右。如果這些教車師傅在未來三個月內, 維持這成積, 當局必須要私人駕駛教師強制參加再培訓課程, 半年後再檢討。

如果情況沒有進展, 當局要限制該師傅該月考試人數, 例如: 十個學員以下。情況未有改善理應安排停止教車數月, 此乃對其他學習駕駛者公平, 並公佈其車輛登記號碼在貴署網頁上。

e: 不要給既得利益者控制市場, 包括:

1: 現職私人教車師傅利用公共地方教導基本功, 使用街頭路尾練習, 不但影響考試市場的居民而且亦有不少意外發生, 當局必須將乙部考試, 移去私人地方練習, 不應用社會資源配合既得利益者, 直接使用學院模式練習, 這方面稱為雙軌制, 當局一直聲稱行之有效。

2:政府指定駕駛學校持有人( 香港駕駛學院 )，他們擁有專屬考線，而持有限制牌的師傅祇能替該校工作，續師傅牌祇能依靠公司信，由於該牌屬於個人持有，權限使用由學院安排，此乃不公平不公義。

f: 稅局必須調查私人教車師傅考試記錄，懷疑有人多年瞞稅，考試表格上有教車師傅資料，方便當局調查如發現上述情況交給警方處理。

g: 申請考取駕駛教師制度必須改變，例如：計分制

1: 駕駛執照類型，車載噸數越高，計分制按比例應增加

2: 學歷越高，評分越高

3: 任何教車師傅必須要考表達技巧演說，評分時教育局及職業訓練局理應參與。

h: 每位教車師必須為每一位撰寫 **Log book** 內容詳盡，上落車時間,改善地方行駛街道名稱。

當局是次檢討之結果實能為學車人仕提供更多選擇。此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名 Peter

香港中區立法會道1號立法會綜合大樓

電郵：panel\_t@legco.gov.hk

致立法會交通事務委員會主席/副主席及眾委員

本人 胡慶盛 仍持有第二及三組別之私人駕駛教師執照。本人特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討之意見書內容！

i 本人於1988年投考第三組別(GP3)私人駕駛教師開始至考取成功投身教授(商用車輛)教授工作，於19世紀年代香港旅遊業、建築業、運輸業、航運業興旺，在當時運輸署發私人駕駛教師數額未有一定規定，而當時投身這行業人數亦未有規定，在2000年後運輸署因雙軌制政策下要將私人駕駛教師種類及數量從新制定一定限額，但當時持有第一組別(GP1)私人駕駛教師業界要求署方有一定數額另到自己尋找學生機會較高，而這種行為現象另到外界公眾市民一種錯覺而第一組別(GP1)私人駕駛教師業界用這個藉口指責運輸署破壞現行機制下所為共識。

ii 當局是次建議以部份配額型式分配予第二/三組別 (GP2.3) 及駕駛學院導師實能解決第一組別 (GP1)人手不足及填補持牌不教之空缺也能解決第二/三組別的就業不足，而當第二/三組別 (GP2.3) 私人駕駛教師考取第一組別(GP1)私人駕駛教師後導師會有較高教學經驗在教授學生灌輸一個正確駕駛觀念，當學員考取及格後一段時間亦可吸引學員再次跟隨師傅投考其他(商用車)如小巴、大巴、中型貨車、重型貨車、貨櫃車牌照考試，而學員跟隨這位經驗豐富師傅好處會得到較多駕駛時道路法規知識灌輸減小交通意外產生。

iii 各組別每三年參予當局安排之進修課程實能改善師資質素，使駕駛教師能與時並進提升專業認識新道路法規，新形號車輛設計及提供給學員應考車輛需知等。

iv 提升第一組別之申請人仕要持有六年駕駛經驗實能較易杜絕雪藏牌也能考到師傅牌！

ix 當局建議駕駛教師在教學其間須出示文件以證明其身份實能杜絕無牌教車意師傅的出現！當局是次檢討實能為學車人仕提供更多選擇。

此乃市民之福！本人希望主席及各委員支持當局推行是次檢討內容！

此致

簽名：胡慶盛

日期：19/4/2020

立法會 CB(4)481/19-20(18)號文件  
(只備中文本)

To: "panel\_t@legco.gov.hk" <panel\_t@legco.gov.hk>  
From: moon < >  
Date: 04/20/2020 02:52PM  
Subject: GP1 私人師傅牌

敬啟者: 運輸署及立法會議員

本人梁佛滿 (C329295-7) 是沙田駕駛學院 GP.1 駕駛教師, 特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。

我們經歷考試而獲取資格, 沒有打尖進入教車試場, 在 1997 前入行唯一途徑, 祇能投考香港駕駛學院教師。

本人在報章得知駕駛學院招聘駕駛教師, 在未成為導師前經過以下階段及流程。

第一階段

當時有一位高級導師在學院內要求本人考泊位, 掉頭, 斜坡開車及路面試車, 期間有不少問題詢問。

第二階段

考筆試, 內容包括: 道路使用者守則, 汽車原理。

第三階段

必須在第二階段合格後才進入這部份, 心理測試。

上述三個階段完成後, 成為候任導師。

整個階段約三個月, 約每星期訓練五至六天, 並且參加貴署的四個考試。

筆試: 考道路使用者守則

面試: 用中英文介紹自己, 教車技巧, 法例等; 並且由二位文官, 武官考核。

私家車及輕型貨車技術試: 乙部 ( 校內進行 ), 丙部( 沒有指定路線, 沿途路面評述及詢問問題 )。

成為駕駛教師後:

必須跟從資深導師學藝, 所有新導師要教導學員基本功, 中期及後期練習, 整個訓練如有不足地方, 那位資深導師會給予建議及改善方法。

完成上述階段後, 每天必須參與 Briefing, 有組長講授注意地方。

另外每位導師必須參與, 每年的評核, 包括: 教授技巧, 表達能力。而且每位教師必須參加每年一次的長途駕駛, 由另一間分校組長監察整個流程, 以二人一組形式進行, 互相評分及改善之處, 該位組長會作出客觀分析。

此致

香港駕駛學院導師: DI 梁佛滿 呈上

日期: 20/04/2020

傳送自 Android 上的 Yahoo Mail

立法會 CB(4)481/19-20(19)號文件  
(只備中文本)

To: panel\_t@legco.gov.hk, frankieyick@liberal.org.hk, info@starrylee.com,  
garychk@dab.org.hk, contact@msmo.hk, kkk@kkkwok.hk, contact@jeremytam.hk  
From: tam ka lok < >  
Date: 04/20/2020 03:38PM  
Subject: 支持通過私人駕駛導師執照發牌

敬啟者: 運輸署及立法會議員

本人是沙田駕駛學院 GP.1 駕駛教師，特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。我們是經歷運輸署考試而獲取資格，沒有打尖或未許可進行教車導師工作。

本人父親亦是一名年資超過三十年駕駛教師，本人亦是從小想成為教車導師，無奈只有通過駕駛學院才能成為駕駛導師，在未成為導師前我必需經過以下階段及流程才成為導師

第一階段

面試時已經有高級導師在學院內要求本人考泊位，掉頭，斜坡開車及路面試車，期間有不少問題詢問。

第二階段

考筆試，內容包括: 道路使用者守則，汽車原理。

第三階段

必須在第二階段合格後才進入這部份，心理測試。

上述三個階段完成後，成為候任導師。

整個階段約三個月，約每星期訓練五至六天，並且參加貴 運輸署的三個考試。

筆試: 限時 30 分鐘內，回答 110 條題目，當中不可錯多於 5 題，考道路使用者守則，相關法例及一般汽車機械常識

口試: 由高級考牌主任 問及筆試未有涉及路面與教車導師知識

輕型貨車技術試: 由高級考牌主任進行路試，乙部 (S 位 及 L 位，斜坡操作)，丙部( 沒有指定路線，沿途路面評述 )。

基本上跟一般私人師傅考核無異

成為駕駛教師後:

必須跟從資深導師學藝，所有新導師要教導學員基本功，中期及後期練習，整個訓練如有不足地方，那位資深導師會給予建議及改善方法。

另外每位導師必須參與，每年的評核，包括: 教授技巧，表達能力。而且每位教師必須參加每年一次的長途駕駛，由另一間分校組長監察整個流程，以二人一組形式進行，互相評分及改善之處，該位組長會作出客觀分析。

由此可見，學院導師的入門門檻並不低，而且教學水平，學生合格率亦不低。如果能夠讓受限制導師有機會進入私人駕駛導師市場，不但不會做成不公平，更能有效提高現時市場的教學水平。提高學習駕駛及合格者駕駛技術及安全態度，長遠減少道路意外。

望能通過今次檢討方案

此致

香港駕駛學院導師：譚嘉樂呈上

日期：20/04/2020

To: panel\_t@legco.gov.hk  
From: Jackey Mok < >  
Date: 04/20/2020 04:11PM  
Subject: 支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案

敬啟者: 運輸署及立法會議員

本人是沙田駕駛學院 GP.1 駕駛教師，特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。

我們經歷考試而獲取資格，沒有打尖進入教車試場，在 2003 前入行唯一途徑，祇能投考香港駕駛學院教師。

本人在報章得知駕駛學院招聘駕駛教師，在未成為導師前經過以下階段及流程。

第一階段

當時有一位高級導師在學院內要求本人考泊位，掉頭，斜坡開車及路面試車，期間有不少問題詢問。

第二階段

考筆試，內容包括: 道路使用者守則，汽車原理。

第三階段

必須在第二階段合格後才進入這部份，心理測試。

上述三個階段完成後，成為候任導師。

整個階段約三個月，約每星期訓練五至六天，並且參加貴署的四個考試。

筆試: 考道路使用者守則

面試: 用中英文介紹自己，教車技巧，法例等; 並且由二位文官，武官考核。

私家車及輕型貨車技術試: 乙部 ( 校內進行 )，丙部( 沒有指定路線，沿途路面評述及詢問問題 )。

成為駕駛教師後:

必須跟從資深導師學藝，所有新導師要教導學員基本功，中期及後期練習，整個訓練如有不足地方，那位資深導師會給予建議及改善方法。

完成上述階段後，每天必須參與 Briefing，有組長講授注意地方。

另外每位導師必須參與，每年的評核，包括: 教授技巧，表達能力。而且每位教師必須參加每年一次的長途駕駛，由另一間分校組長監察整個流程，以二人一組形式進行，互相評分及改善之處，該位組長會作出客觀分析。

此致



香港駕駛學院導師: ADI 莫柏權 呈上

日期: 20/04/2020

To: panel\_t@legco.gov.hk  
From: liu ka wai < >  
Date: 04/20/2020 03:44PM  
Subject: 支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案

敬啟者： 立法會交通事務委員會

本人是沙田駕駛學院 GP1 及 GP4 駕駛教師 廖家威，特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。雖然成為駕駛導師的門徑不同，我們亦同樣需要經歷考試而獲取資格，打尖進入教車市場的說法並不成立。本人是於 2013 年尾入職香港駕駛學院，算是第三代的新導師，已經有 7 年的教車經驗。有感而發，想跟大家說明一下要成為學院導師的路徑是如何的。

### 職前訓練

首先，要成為一個學院駕駛導師並不簡單，每一個合資格的應徵者都要接受一連串的專業培訓，直至考獲運輸署的駕駛導師資格。運輸署的駕駛導師考試一共分為筆試以及路試兩個部份。先講筆試，應徵者需要在為時 30 分鐘的筆試中，作答 110 題選擇題，題目的內容包括了交通規則，相關的法例，安全駕駛意識以及基本汽車機械認識。在 110 題當中，需要答中 105 條以上方為合格。

至於路試方面，應徵者需要駕駛手動波輕型貨車，需要考的項目包括口試，L 及 S 形泊位，窄路調頭以及斜坡開停車，然後就要駛出路面進行路試。我們會提供很多的相關訓練予應徵者，讓他們能夠有能力去面對這兩道關卡。

特別一提，於路試當中有一個名為駕駛評述的環節，這環節會要求應考者駕駛期間，先口述路面上的各種危機以及應變方法，然後再可以進行有關的駕駛行動。例如，如果前方是一個燈號管制的路口，燈號為紅色，應考者需要預先講述情況，然後才可以利用腳掣減速，在燈口前停車。

駕駛評述其實就等於駕駛訓練的初形 (雛型)，日後當應考者成為導師，需要能夠預先觀察好交通情況，然後給予適當的指示予學習駕駛者去實踐。假若指示不清楚，輕則會影響學員的學習，重則有機會引起交通意外。駕駛評述並不容易，很多應考者都不能同一時間兼顧駕駛以及口述，學院會提供一些特別的課程讓應考者逐漸適應，鼓勵他們多嘗試多訓練，最後成功考取駕駛導師牌照，這就是職前訓練。

### 導師入職訓練

經過重重難關，應考者成功考獲駕駛導師牌照，但這並不代表他就能立刻成為一個獨當一面的駕駛導師，因為擁有牌照，還需要裝備好作為專業導師的教學技巧以及優質的顧客服務。應考者成功被錄取之後，首先會進行為時 12 個月的人職培訓階段。最開始的時候，我們會提供一個 8 天的新導師入職訓練，內容包括基本教學理論，導師的工作程序以及實務守則，一些工作相關的法例要求例如是平等機會，防止貪污，私隱以及是商品說明條例等等。另外亦會提供有關顧客服務，溝通技巧，與及電子訊息平台應用等等比較實務的訓練課程，務求導師都能夠於正式投入教學服務之前裝備好應有的技巧以及知識。

通過了 8 天的課程之後，新入職的導師將會分配到營運部不同的組別當中，並由組長安排一位資深的前輩導師帶領，開始進行隨車觀察的訓練，先令新導師從旁觀察課堂的進行，以至學習於不同場景應用不同的教學技巧，與學員互動的方式，工作流程等等。這個階段大概維持兩個星期左右（以上安排我們稱之為大師兄計劃）。然後導師就可以開始自己獨立進行駕駛教學。

當然，新導師的人職訓練有一年的時間，這段時間內他所屬的組長會一直監察他的工作表現，組長連同品質保障提升主任會不定時作隨車視察，除了觀察新導師的表現以外，還會提供意見以及支援予新導師，幫助他們投入工作，亦都可以確保教學質素。

### 在職持續培訓

一年過後，新導師正式通過試用期，成為一個能夠獨當一面的專業駕駛培訓人員，但這不代表已經足夠，因為學員的要求不斷提升，有關駕駛培訓的科技與及知識亦都日新月異，如果就此停步又怎麼可以算得上是專業呢？所以我們設立了專業發展及技能提升的計劃，給予在職導師溫故知新的機會。

專業發展及技能提升計劃可分為兩個部份，分別是專業培訓以及品質保證証。專業培訓方面，導師會透過一些工作坊，研討會，令大家能夠作教學上的交流，互相取長補短。公司亦會不定時邀請一些專家為我們作個案分享，亦有機會安排導師們作外訪觀摩考察。務求令各導師能夠精進教學技巧之餘，亦都能夠深化與及擴闊他們的視野，隨時掌握駕駛培訓行業的最新資訊以及動態。

品質保證方面，學院每年都會舉行筆試，每一位導師都要進行考核。筆試內容除了包括交通法例，安全意識之外，還有其他相關法例，有關客戶服務的題目等等。除了筆試以外，為了公平公正以及達到互相交流的作用，我們會舉行跨中心的隨車觀察考核以及駕駛評核。我們深信，如果導師能夠擁有高水平的駕駛培訓知識，

專業的安全駕駛技巧，方能夠提供最優質，最專業的駕培服務予我們的學員。持續培訓，持續考評，就是學院訓練在職導師的方法。

總括而言

受限制學院導師的入門門檻並不低，而且教學水平，質素更加有保證。如果能夠讓受限制導師有機會進入私人駕駛導師市場，不但不會做成不公平，更能有效提高現時市場的教學水平。學習駕駛者亦能夠受惠於市場開放而有更加多的選擇，實為廣大市民之福祉。我明白僧多粥少的道理，私人導師，學院以外的其他教車機構，公會都會有很大的反對聲音。但事實是，令受限制導師得到私人執業的資格其實會更加優化目前的教車市場。學院的優質師父流入市場，市場的教學質素得以提高，大力競爭之下亦有效阻止私人師父界別的不良經營手法；學院的優質師父流走，令學院需要正視導師待遇問題，受限制學院導師跟私人導師的收入水平，工作時數，差天共地的分別有目共睹。

希望議會能夠撥亂反正，抖正教車界不良歪風，引入學院導師對市場，對學車人仕，對公眾百利而無一害。希望大家不要只考慮一小撮既得利益者的反對聲音，反之，請支持有真正正面影響的方案。

此致

香港駕駛學院導師長： 廖家威 呈上

日期: 20/04/2020

To: "panel\_t@legco.gov.hk" <panel\_t@legco.gov.hk>  
From: cheung Jakey < >  
Date: 04/20/2020 05:05PM  
Subject: 支持運輸署就私人駕駛教師檢討方案

敬啟者: 運輸署及立法會議員

本人是沙田駕駛學院 GP.1 駕駛教師，特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。

我們經歷考試而獲取資格，沒有打尖進入教車試場，在 2003 前入行唯一途徑，祇能投考香港駕駛學院教師。

本人在報章得知駕駛學院招聘駕駛教師，在未成為導師前經過以下階段及流程。

第一階段

當時有一位高級導師在學院內要求本人考泊位，掉頭，斜坡開車及路面試車，期間有不少問題詢問。

第二階段

考筆試，內容包括: 道路使用者守則，汽車原理。

第三階段

必須在第二階段合格後才進入這部份，心理測試。

上述三個階段完成後，成為候任導師。

整個階段約三個月，約每星期訓練五至六天，並且參加貴署的四個考試。

筆試: 考道路使用者守則

面試: 用中英文介紹自己，教車技巧，法例等; 並且由二位文官，武官考核。

私家車及輕型貨車技術試: 乙部 ( 校內進行 )，丙部( 沒有指定路線，沿途路面評述及詢問問題 )。

成為駕駛教師後:

必須跟從資深導師學藝，所有新導師要教導學員基本功，中期及後期練習，整個訓練如有不足地方，那位資深導師會給予建議及改善方法。

完成上述階段後，每天必須參與 Briefing，有組長講授注意地方。

另外每位導師必須參與，每年的評核，包括: 教授技巧，表達能力。而且每位教師必須參加每年一次的長途駕駛，由另一間分校組長監察整個流程，以二人一組形式進行，互相評分及改善之處，該位組長會作出客觀分析。

此致

香港駕駛學院導師: LDI 簡亮奇 呈上

日期: 20/04/2020

To: panel\_t@legco.gov.hk  
From: Luk wingman < >  
Date: 04/20/2020 05:08PM  
Subject: 交通事務委員會

本人是沙田駕駛學院 GP.1 駕駛教師，特意致函到立法會以表態支持運輸署是次就私人駕駛教師檢討方案。  
我們經歷考試而獲取資格，沒有打尖進入教車試場，在 2003 前入行唯一途徑，祇能投考香港駕駛學院教師。

在報章得知駕駛學院招聘駕駛教師，在未成為導師前經過以下階段及流程。

#### 第一階段

當時有一位高級導師在學院內要求本人考泊位，掉頭，斜坡開車及路面試車，期間有不少問題詢問。

#### 第二階段

考筆試，內容包括：道路使用者守則，汽車原理。

#### 第三階段

必須在第二階段合格後才進入這部份，心理測試。

上述三個階段完成後，成為候任導師。

整個階段約三個月，約每星期訓練五至六天，並且參加貴署的三個考試。

筆試：考道路使用者守則

面試：用中英文介紹自己，教車技巧，法例等；並且由二位文官，武官考核。

路試：乙部（校內進行），丙部（沒有指定路線，沿途路面評述及詢問問題）分開三天進行。

成為駕駛教師後：

必須跟從資深導師學藝，所有新導師要教導學員基本功，中期及後期練習，整個訓練如有不足地方，那位資深導師會給予建議及改善方法。

完成上述階段後，每天必須參與 Briefing，有組長講授注意地方。

另外每位導師必須參與，每年的評核，包括：教授技巧，表達能力。而且每位教師必須參加每年一次的長途駕駛，由另一間分校組長監察整個流程，以二人一組形式進行，互相評分及改善之處，該位組長會作出客觀分析。

此致

交通事務委員會

簽署：鄭碧霞

20/04/2020

立法會 CB(4)481/19-20(24)號文件  
(只備中文本)

To: 立法會交通事務委員會秘書電郵 <panel\_t@legco.gov.hk>, 立法會議員易志明電郵 <frankieyick@liberal.org.hk>, 立法會議員陳恒鑞電郵 <benchanlegco@gmail.com>

From: Lui Ron < >

Date: 04/20/2020 05:25PM

Subject: 致立法會交通事務委員會主席/副主席及各委員

致立法會交通事務委員會主席副主席及各委員

本人是一位駕駛學院駕駛教師，特意致函到立法會表態支持運輸署是次就增發私人駕駛教師檢討內容。

當局是次建議以部份配額分配給巴士公司駕駛教師，商用車輛駕駛教師及香港駕駛學院駕駛教師，餘下配額則公開申請，冀能解決第一組別（GP1）人手不足，此點我很同意及贊成。

基於署方上述提及各組別駕駛教師資格經已達到運輸處所要求嘅優質駕駛教師條件。

香港駕駛學院教師

雷智友

立法會 CB(4)481/19-20(25)號文件  
(只備中文本)

To: <panel\_t@legco.gov.hk>  
From: < >  
Sent by:  
Date: 04/20/2020 05:48PM  
Subject: (Untitled)  
(See attached file: smil.xml)

致立法會交通事務委員會主席副主席及各委員。

本人是一位駕駛學院駕駛教師，特意致函到立法會表態支持運輸署是次就增發私人駕駛教師檢討內容。

當局是次建議以部份配額分配給巴士公司駕駛教師，商用車輛駕駛教師及香港駕駛學院駕駛教師，餘下配額則公開申請，冀能解決第一組別（GP1）人手不足，此點我很同意及贊成。

基於署方上述提及各組別駕駛教師資格經已達到運輸處所要求嘅優質駕駛教師條件。

本人 盧惠民

電話