

第 2 章

運輸及房屋局
運輸署

簽發駕駛執照服務

香港審計署
二零二二年六月十日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第七十八號報告書》
共有 4 章，全部載於審計署網站
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。



審計署網站

香港
金鐘道 66 號
金鐘道政府合署
高座 6 樓
審計署

電話：(852) 2867 3423
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

簽發駕駛執照服務

目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.11
審查工作	1.12
政府的整體回應	1.13 – 1.14
鳴謝	1.15
第 2 部分：駕駛考試服務的提供情況	2.1
駕駛考試安排	2.2 – 2.17
審計署的建議	2.18
政府的回應	2.19
第 3 部分：駕駛訓練學校的管理	3.1 – 3.3
駕駛訓練學校的指定	3.4 – 3.10
審計署的建議	3.11
政府的回應	3.12
駕駛訓練學校的監察	3.13 – 3.25
審計署的建議	3.26
政府的回應	3.27
第 4 部分：私人駕駛教師的發牌管制	4.1
私人駕駛教師執照的簽發事宜	4.2 – 4.12
審計署的建議	4.13
政府的回應	4.14

	段數
私人駕駛教師的監察	4.15 – 4.18
審計署的建議	4.19
政府的回應	4.20
附錄	頁數
A：運輸署：組織圖 (摘錄) (2021 年 12 月 31 日)	52

簽發駕駛執照服務

摘要

1. 運輸署負責執行《道路交通條例》(第 374 章) 及相關法例中有關管理道路交通、規管公共交通服務，以及營運主要運輸基建的條文。運輸署簽發駕駛執照的主要工作範疇包括：(a) 安排筆試及路試；(b) 監察各指定駕駛學校、駕駛改進學校及職前訓練學校的運作；及 (c) 簽發私人駕駛教師執照。根據運輸署 2020 和 2021 年《運輸資料年報》，涉及駕駛者的因素是 2019 和 2020 年香港道路交通意外的主因之一。為此，駕駛訓練及駕駛考試是確保駕駛者從一開始便養成正確習慣和態度的重要方法。審計署最近就運輸署的簽發駕駛執照服務展開審查，以期找出可予改善之處。

駕駛考試服務的提供情況

2. 駕駛考試的形式視乎車輛種類而定，可以是筆試、路試，或筆試加路試。任何人必須在駕駛考試的各個部分取得及格成績，才符合資格申請暫准駕駛執照或正式駕駛執照。於 2022 年 1 月 31 日，舉行商用車輛 (例如的士和中型貨車) 及／或非商用車輛 (例如私家車和電單車) 路試的駕駛考試中心共有 17 個 (第 1.9 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

- (a) **需要定期更新駕駛筆試的試題庫** 非商用車輛和的士駕駛考試的考生須參加電腦化筆試。運輸署就筆試每個部分備存一個試題庫。審計署留意到，儘管非商用車輛筆試和的士筆試 (丙部) 試題庫的試題 (按《道路使用者守則》來擬定) 最近一次更新是在 2020 年 9 月 (《道路使用者守則》最新版本於 2020 年 6 月發出)，但對上一次更新則是在 2000 年 8 月 (即 20 年前)。結果，在 2020 年 9 月前的多年筆試中，並沒有試題涉及交通規例和道路安全相關法例所經修訂的內容 (例如禁止在駕駛時使用手提式流動電話)(第 2.2、2.3 及 2.5 段)；及
- (b) **非商用車輛路試的輪候時間長** 審計署分析了 2015 至 2021 年期間，每年截至 12 月 31 日各駕駛考試中心非商用車輛路試的新考生輪候時間，發現輪候時間大幅延長 (例如期內港島區政府考試中心的電單車實際道路考試的輪候時間由 67 天延長至 257 天，增幅為 284%)。此外，審計署分析了 13 個提供非商用車輛路試服務的駕駛考試中心在 2015 至 2019 年期間的使用率，發現使用率未能超過 80% 的駕駛考試中心由

摘要

2015 年的 5 個增加至 2019 年的 7 個。審計署的審查發現，在縮短非商用車輛路試的輪候時間方面有下列可予改善之處：

- (i) **需要簡化考牌主任的報到值勤安排** 根據現行的報到值勤安排，所有考牌主任均須在每個工作天早上前往培正道辦事處報到。為確保路試在公平、高效和廉潔的情況下舉行，運輸署會在每天展開已排期的路試前，以電腦隨機抽籤方式編配考牌主任到各駕駛考試中心。抽籤後，考牌主任會前往獲編配的駕駛考試中心。運輸署曾就有關運用最新通訊技術（例如透過即時通訊應用程式把抽籤結果通知考牌主任），要求所有考牌主任直接前往獲編配的駕駛考試中心報到的建議進行檢視，以探討其成效和可行性；該署於 2019 年 4 月完成檢視後，認為設法增加人手以善用駕駛考試中心會更為有效。儘管負責非商用車輛路試的考牌主任的實際員額由 2019 年的 51 人增至 2021 年的 62 人，增加了 11 人 (22%)，但非商用車輛路試的輪候情況卻進一步惡化。運輸署需要重新評估簡化考牌主任報到值勤安排的建議是否可行；及
- (ii) **需要透過新科技增加路試數目** 根據現行安排，文職人員須在每個工作天早上以駕駛考試中心負責人的身分，從培正道辦事處領取考生的紙本駕駛考試表格，並運送至獲編配的駕駛考試中心交給考牌主任主持路試。由於考試表格載有考生的個人資料，運輸署人員須在考試中心關門後，把考試表格送回培正道辦事處。從某些偏遠駕駛考試中心返回辦事處的交通時間約需一小時。2022 年 7 月起，運輸署將會全面採用平板電腦上的電子考試表格，以取代紙本考試表格。記錄於平板電腦的考試結果會以無線方式自動上載至運輸署的電腦系統，而考生的個人資料會在路試完成後從平板電腦中刪除。此舉可省卻文職人員在每個工作天返回培正道辦事處交還平板電腦的需要，所節省的交通時間亦可用作舉行更多路試 (第 2.8 至 2.17 段)。

駕駛訓練學校的管理

3. 本港有 3 類由運輸署負責監察的駕駛訓練學校，分別是指定駕駛學校、指定駕駛改進學校及指定職前訓練學校。根據《道路交通條例》，運輸署署長可藉書面指定任何地方為駕駛學校／駕駛改進學校／職前訓練學校，並可施加其認為適當的關乎該項指定的條件 (第 3.3 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

摘要

- (a) **需要改善指定新駕駛學校的程序** 運輸署表示，除了在 2019 年 8 月指定新觀塘駕駛學院 (設於政府短期租約用地的學校) 外，已超過 10 年沒有指定任何新的駕駛學校。新觀塘駕駛學院的建造工程分兩期，第一期的用地包括駕駛訓練和考試範圍，以及兩個貨櫃 (一個作考試中心用途，而另一個則作儲物用途)；第二期的用地包括 4 至 5 個貨櫃，以作課室訓練、接待處、更衣室及洗手間用途。審計署審查了指定新觀塘駕駛學院的工作，留意到下列欠妥情況：
- (i) **違反承諾書／租約** 駕駛學校的東主在隨標書提交的承諾書／租約內，承諾按照標書的附表完成主要的準備和籌備工作與活動 (例如工地平整及建造工程)，以及在訂立租約當天起計 12 個曆月內 (即 2019 年 10 月或之前) 開始營運駕駛學校。部分項目的完成日期出現延誤，介乎 48 至 136 天不等；具體而言，運輸署批准駕駛學校全面營運的實際日期，延誤了大約 1.5 個月；
 - (ii) **在駕駛學校的建築工程全面完成前指定該處為駕駛學校並批准其提供公用道路以外的訓練** 雖然駕駛學校的建築工程尚未完全竣工，但運輸署已在 2019 年 8 月指定該處為駕駛學校，並在 2019 年 11 月批准在校內提供公用道路以外的訓練；及
 - (iii) **在沒有佔用許可證的情況下營運駕駛學校** 雖然駕駛學校自 2019 年 11 月起全面營運，但運輸署直到 2020 年 6 月 4 日 (即駕駛學校全面營運後約 6 個月)，才從東主處得知駕駛學校仍未獲屋宇署簽發臨時佔用許可證。雖然第一及第二期用地其後分別於 2020 年 6 月 12 日及 2020 年 12 月 7 日獲屋宇署簽發臨時佔用許可證，但在此之前，東主和運輸署已分別在駕駛學校進行駕駛訓練和提供駕駛考試服務，違反《建築物條例》(第 123 章) 的規定 (第 3.5 段)；
- (b) **需要確保駕駛訓練學校的視察頻率符合要求** 根據運輸署的視察指引，平均而言，每間指定駕駛學校和駕駛改進學校須每兩個月視察一次，每間指定職前訓練學校則須每三個月視察一次。審計署分析了由指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校現行視察指引的生效日期 (分別為 2018 年 10 月、2020 年 7 月及 2021 年 6 月) 起至 2021 年 10 月期間，就該 3 類學校每次進行視察的相距時間，發現視察頻率並不符合運輸署視察指引訂明的要求，詳情如下：
- (i) **指定駕駛學校** 全部 4 間指定駕駛學校的視察頻率，均未達平均每兩個月一次，而是介乎每 2.12 至 2.61 個月一次。在上述期間，

摘要

就該 4 間學校進行的 57 次視察中，有 35 次 (61%) 與之前一次相距 2.01 至 6.13 個月 (平均 3.09 個月)；及

- (ii) **指定駕駛改進學校** 4 間指定駕駛改進學校中，有 1 間 (25%) 的視察頻率未達平均每兩個月一次，而是每 2.23 個月一次。就該校進行的 7 次視察中，有 4 次 (57%) 並非每兩個月進行至少一次，而是與之前一次相距 2.40 至 4.31 個月 (平均 3.09 個月)(第 3.13 及 3.14 段)；及
- (c) **需要確保指定駕駛改進學校提交的課程成績清單資料準確** 運輸署表示，每間指定駕駛改進學校在駕駛改進課程完結後，須向該署提交課堂出席記錄 (即所有學員的簽到記錄)、學員表現評核表格 (即學員表現的總覽，包括課堂表現及筆試成績) 和課程成績清單 (即概述課堂出席記錄及學員表現評核表格的文件)。運輸署會把課程成績清單上載至其電腦系統，以便為圓滿修畢駕駛改進課程的合資格駕駛人士，自動從違例駕駛記分總分中扣減 3 分。審計署審查了 2020 年 11 月至 2021 年 10 月期間由指定駕駛改進學校提交的課程成績清單，發現下列情況：
 - (i) **課程成績清單與每月報告資料不符** 課程成績清單與駕駛改進學校提交的每月報告所載的學員總數，在該 12 個月中，有 8 個月 (67%) 出現資料不符的情況，每月差額介乎 1 至 33 人；及
 - (ii) **課程成績清單與學員表現評核表格資料不符** 兩間駕駛改進學校在 2021 年 2 月、4 月及 6 月提交的 3 份課程成績清單中，有 4 名學員的記錄為已圓滿修畢駕駛改進課程，其中 3 人獲運輸署的電腦系統自動從其違例駕駛記分總分中扣減了 3 分。審計署發現，雖然該 4 名學員在課程成績清單上的記錄為及格，但相關學員表現評核表格的記錄卻是不及格 (第 3.18 及 3.19 段)。

私人駕駛教師的發牌管制

4. 政府在提供駕駛訓練方面採用“雙軌制”，除了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外，亦維持合適的私人駕駛教師供應，在公用道路上提供駕駛訓練。私人駕駛教師執照分為 3 個組別，即第一組別 (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)。當某個私人駕駛教師執照組別的有效執照數目低於相關組別的基準 (即第一組別 1 170 個、第二組別 130 個，以及第三組別 230 個) 的九成，運輸署便會

摘要

考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照 (第 3.2、4.2 及 4.3 段)。審計署的審查發現下列可予改善之處：

- (a) **需要採取措施處理不活躍私人駕駛教師百分比偏高的情況** 私人駕駛教師屬活躍或不活躍並無清晰及廣受認同的定義。運輸署在 2018 至 2019 年期間就私人駕駛教師執照進行全面檢討時，根據在 2018 年私人駕駛教師陪同學習駕駛人士出席駕駛考試的資料，估計出市場上活躍私人駕駛教師的供應情況。估計結果是在持有執照的第一組別、第二組別及第三組別私人駕駛教師中，不活躍的百分比分別為 21%、68% 和 69%。審計署模擬運輸署所採用的方法，分析了於 2021 年 5 月 31 日持有執照的第一組別、第二組別及第三組別私人駕駛教師的數目，留意到下列事宜：
- (i) **不活躍私人駕駛教師的百分比仍然偏高** 第一組別、第二組別及第三組別的私人駕駛教師數目分別為 1 048 人、116 人及 181 人，當中在 2020 年沒有提供任何駕駛訓練的分別有 333 人 (32%)、83 人 (72%) 及 123 人 (68%)；及
- (ii) **一再被發現不活躍的私人駕駛教師** 在第一組別、第二組別及第三組別的不活躍私人駕駛教師 (分別為 333 人、83 人及 123 人) 中，有 210 人 (63%)、58 人 (70%) 及 73 人 (59%) 在運輸署之前於 2016 及 2018 年進行的兩次估計中同被發現不活躍 (第 4.5 及 4.6 段)；及
- (b) **需要加強對私人駕駛教師的巡查** 運輸署表示，為評核私人駕駛教師的水平及其所採用的駕駛訓練方法，考牌主任可對私人駕駛教師進行巡查。審計署審查了運輸署在 2015 至 2021 年期間進行的 245 次巡查的報告，留意到下列事宜：
- (i) **進行巡查的次數** 每年進行巡查的次數有顯著差別，由 2016 年的 0 次至 2021 年的 175 次不等；及
- (ii) **巡查所涵蓋的活躍私人駕駛教師百分比** 在 2021 年之前，所有巡查都是就第一組別的私人駕駛教師而進行。在 2021 年進行的 175 次巡查所涉及的 158 名私人駕駛教師中，第一組別、第二組別及第三組別的駕駛教師分別有 133 人、12 人及 13 人，只佔於 2021 年 5 月 31 日活躍私人駕駛教師的 19%、36% 及 22% (第 4.15 及 4.16 段)。

摘要

審計署的建議

5. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署建議運輸署署長應：

駕駛考試服務的提供情況

- (a) 定期更新駕駛筆試的試題庫 (第 2.18(a) 段)；
- (b) 採取措施以縮短非商用車輛路試的輪候時間，包括重新評估簡化考牌主任報到值勤安排的建議是否可行，並通過採用電子考試表格以增加路試數目 (第 2.18(b) 段)；

駕駛訓練學校的管理

- (c) 從新觀塘駕駛學院的指定汲取教訓，以改善指定新駕駛學校的程序，包括加強監察學校東主根據隨標書提交的承諾書和租約執行各項主要準備和籌備工作與活動，以及新校啓用的事宜；並在租約中加入須向屋宇署取得佔用許可證的要求 (第 3.11(a)(i) 及 (ii) 段)；
- (d) 採取措施，確保視察頻率符合視察指引訂明的要求，以及指定駕駛改進學校所提交的課程成績清單資料準確 (第 3.26(a)(i) 及 (iii) 段)；

私人駕駛教師的發牌管制

- (e) 密切監察 3 個組別的不活躍私人駕駛教師百分比，並在百分比持續偏高時採取適當措施，處理私人駕駛教師不活躍的問題 (第 4.13(a) 段)；
及
- (f) 加強巡查私人駕駛教師，包括設定定期及突擊巡查的目標頻率及次數，並制訂有系統的私人駕駛教師抽查機制 (第 4.19(a) 及 (c) 段)。

政府的回應

6. 運輸署署長同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

背景

1.2 運輸署負責執行《道路交通條例》(第 374 章) 及相關法例中有關管理道路交通、規管公共交通服務，以及營運主要運輸基建的條文。該署致力提供世界上最優良的運輸系統，以安全、可靠、高效率、環保及令使用者與營辦商同感滿意為尚。該署透過管理交通、監管公共交通機構、簽發駕駛執照及車輛牌照、提高道路安全等工作，以及因應交通設施和服務需求的增長進行長遠規劃，令香港保持路路暢通。

1.3 在“簽發車輛牌照及駕駛執照”綱領下，運輸署旨在維持一個有效的車輛及司機登記及簽發牌照系統，並透過對車輛及司機的有效規管，促進道路安全。運輸署在本綱領下與簽發駕駛執照有關的主要工作範疇如下：

- (a) 安排筆試及路試；
- (b) 監察各指定駕駛學校、駕駛改進學校及職前訓練學校的運作；及
- (c) 簽發私人駕駛教師執照。

根據運輸署 2020 和 2021 年《運輸資料年報》，涉及駕駛者的因素是 2019 和 2020 年香港道路交通意外的主因之一。駕駛者常見的不當駕駛行為包括不專注地駕駛和行車時太貼近前面的車輛。為此，駕駛訓練及駕駛考試是確保駕駛者從一開始便養成正確習慣和態度的重要方法。

1.4 表一顯示運輸署在 2016 至 2020 年《管制人員報告》所載的簽發駕駛執照服務表現指標。

表一

運輸署簽發駕駛執照的服務表現指標
(2016 至 2020 年)

服務表現指標	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
	(數目)				
為私家車、電單車及輕型貨車司機安排筆試	66 704	64 382	64 144	62 346	43 695 (註 1)
為的士司機安排筆試	9 260	9 115	8 997	9 967	4 812 (註 1)
為私家車司機安排路試	53 434	54 028	57 369	58 384	69 581 (註 2)
為電單車及輕型貨車司機安排路試	100 970	100 031	94 939	90 066	114 297 (註 2)
為其他司機安排路試	14 835	15 191	15 494	18 726	16 744

資料來源：運輸署的記錄

註 1：運輸署表示，2020 年安排筆試的數目有所減少，原因是在 2019 冠狀病毒疫情下，筆試服務於 2020 年 1 月 29 日至 5 月 25 日、2020 年 7 月 29 日至 9 月 13 日和 2020 年 12 月 2 日至 2021 年 3 月 14 日暫停。

註 2：運輸署表示，2020 年為私家車、電單車及輕型貨車司機安排路試的數目有所增加，原因是基於 2019 冠狀病毒疫情，原定路試獲重新安排，並安排額外路試。

附註：運輸署表示，所安排的筆試和路試包括原定和重新安排的筆試和路試。

1.5 運輸署轄下的駕駛事務組 (見附錄 A 所載的運輸署組織圖摘錄) 負責評核駕駛執照或駕駛教師執照申請人的駕駛能力。這個範疇的工作包括：

- (a) 提供駕駛考試服務及檢討駕駛考試標準；
- (b) 執行駕駛訓練及駕駛改進訓練政策；
- (c) 監察指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校的表現；及
- (d) 與私人駕駛教師聯繫。

於 2022 年 1 月，駕駛事務組的編制有 156 名職員。

1.6 在 2021–22 年度，“簽發車輛牌照及駕駛執照”綱領預算的每年開支為 6.041 億元 (註 1)。

駕駛考試及駕駛執照

1.7 **駕駛訓練** 在香港，任何人士學習駕駛，可以到指定駕駛學校 (註 2) 或跟私人駕駛教師學習。運輸署建議初次學習駕駛人士於考試前最少接受 30 小時的駕駛訓練。

1.8 **學習駕駛執照** 任何人士在公用道路上學習駕駛車輛 (的士和特別用途車輛除外) 之前，必須先申請學習駕駛執照，該執照由簽發日期起計有效 12 個月。不同車輛種類的學習駕駛執照申請要求如下：

- (a) **私家車及輕型貨車** 任何人申請私家車及輕型貨車學習駕駛執照必須：
 - (i) 年滿 18 歲；及
 - (ii) 體格適宜駕駛 (即沒有《道路交通 (駕駛執照) 規例》(第 374B 章) 附表 1 所指明的任何疾病或身體傷殘，或可令駕駛者在駕駛時會對公眾構成危險的任何疾病或身體傷殘——註 3)；
- (b) **電單車** 任何人申請電單車學習駕駛執照必須年滿 18 歲，以及體格適宜駕駛。申請人須在指定駕駛學校參加強制訓練課程，以掌握駕駛電單車的基本知識及技術，並通過筆試和強制試；及

註 1：運輸署表示，並沒有單就簽發駕駛執照的每年開支備存分項數字。

註 2：於 2022 年 1 月 31 日，香港共有 4 間指定駕駛學校，分別位於沙田、元朗、鴨脷洲及觀塘。根據運輸署的資料，該 4 間學校由同一私人公司集團營運。

註 3：根據香港法例，駕駛執照申請人／持有人必須向運輸署申報其體格適宜駕駛。70 歲或以上的申請人，必須向運輸署提供由註冊醫生填寫及簽署的體格檢驗證明書，才可申請簽發駕駛執照。駕駛執照持有人在年滿 70 歲時，亦須最少每三年向運輸署提供一次體格檢驗證明書，才可續領駕駛執照。2021 年 11 月，申訴專員公署宣布完成主動調查，審研運輸署對駕駛執照申請人／持有人體格證明的要求，並提出多項建議 (例如為指定年齡的商用車輛司機制訂體格檢驗制度及訂明較嚴格的體格要求)。運輸署正考慮有關建議，並會在可行和適當情況下實施有關建議。

- (c) **商用車輛** 任何人申請商用車輛學習駕駛執照 (註 4) 必須年滿 21 歲，以及體格適宜駕駛。申請人在緊接其申請前須持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少 1 年，或持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照，而該執照是在完成有關暫准駕駛期 (見第 1.10(a) 段) 後獲發的。

1.9 **駕駛考試** 駕駛考試的形式視乎車輛種類而定，可以是筆試、路試，或筆試加路試。任何人必須在駕駛考試的各個部分取得及格成績，才符合資格申請暫准駕駛執照或正式駕駛執照。非商用車輛 (即私家車、輕型貨車和電單車) 及商用車輛的駕駛考試申請要求如下：

- (a) **非商用車輛的駕駛考試** 任何人申請參加非商用車輛的駕駛考試必須年滿 18 歲，以及體格適宜駕駛 (註 5)；及
- (b) **商用車輛的駕駛考試** 任何人申請參加商用車輛的駕駛考試必須符合下列條件：
- (i) 年滿 21 歲，以及體格適宜駕駛；
 - (ii) 在緊接其申請前，必須持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照最少 1 年 (若該正式駕駛執照並非通過暫准駕駛期而獲得)，或持有有效私家車或輕型貨車正式駕駛執照，而該執照是在完成有關暫准駕駛期後獲發的；
 - (iii) 在緊接申請前 5 年內並無觸犯指定的道路交通罪行而被定罪；及
 - (iv) 持有有效香港永久性居民身份證，或永久性居民身份證以外的香港身份證，並不受任何逗留條件所規限，但《入境條例》(第 115 章) 所界定的逗留期限除外。

於 2022 年 1 月 31 日，為商用車輛及／或非商用車輛舉行路試的駕駛考試中心共有 17 個 (4 個位於港島，6 個位於九龍，7 個位於新界)。

1.10 **暫准駕駛執照及正式駕駛執照** 任何人均須先通過駕駛考試，才符合資格申請暫准駕駛執照或正式駕駛執照，詳情如下：

註 4：根據運輸署的資料，就駕駛執照的分類而言，的士、中型貨車、重型貨車、私家及公共小巴、私家及公共巴士、專利巴士、掛接式車輛，以及特別用途車輛一般會被視為“商用車輛”。

註 5：合資格的海外駕駛執照 (即《道路交通 (駕駛執照) 規例》附表 4 所列任何國家或地區發出的駕駛執照) 持有人，可申請免試簽發私家車、輕型貨車或電單車的正式駕駛執照。

- (a) **暫准駕駛執照** 任何人在 2009 年 2 月 9 日或以後報考私家車或輕型貨車駕駛考試，或在 2000 年 10 月 1 日或以後報考電單車駕駛考試，須在考試及格後 3 年內先申請暫准駕駛執照。所有暫准駕駛執照持有人必須遵守額外的行車限制 (註 6)，並在順利通過 12 個月的暫准駕駛期後，才可申領正式駕駛執照；
- (b) **非商用車輛的正式駕駛執照** 至於私家車、輕型貨車或電單車，有關人士須在完成暫准駕駛期的日期起計 3 年內申請正式駕駛執照。此外，申請輕型貨車正式駕駛執照的人士如符合下列條件，在駕駛考試及格後即可申請正式駕駛執照，無須通過暫准駕駛期：
- (i) 持有有效私家車正式駕駛執照最少 3 年；或
 - (ii) 持有有效私家車正式駕駛執照最少 2 年，而該執照是在完成有關暫准駕駛期後獲發的。
- 並非《道路交通 (駕駛執照) 規例》附表 4 所列國家或地區發出的海外駕駛執照持有人 (見第 1.9(a) 段註 5) 可申請臨時駕駛執照，以便在本港駕駛私家車或輕型貨車。他們在駕駛考試及格後，可無須通過暫准駕駛期而獲發正式駕駛執照；及
- (c) **商用車輛的正式駕駛執照** 商用車輛方面，在相關駕駛考試各部分取得及格成績的人士可在 3 年內申請正式駕駛執照。

1.11 截至 2021 年 12 月 31 日，持有有效學習駕駛執照、暫准駕駛執照及正式駕駛執照人士的數目分別為 108 680 人、54 374 人及 2 329 354 人。表二顯示截至 2021 年 12 月 31 日按車輛種類劃分的有效學習、暫准及正式駕駛執照數目。

註 6：暫准駕駛執照持有人在駕駛期間，必須在車輛的前面及後面展示“P”字牌；以及不得：
(a) 在駕駛電單車或機動三輪車時接載乘客 (只適用於電單車或機動三輪車司機)；(b) 行車速度超過每小時 70 公里，即使在時速限制超過每小時 70 公里的路段上；及 (c) 在設有 3 條或以上行車線的快速公路上駕駛車輛行駛最右線。

表二

按車輛種類劃分的有效學習、暫准及正式駕駛執照數目
(2021年12月31日)

車輛種類	有效執照		
	學習 駕駛執照	暫准 駕駛執照	正式 駕駛執照
	(數目)		
私家車	58 042	48 864	2 315 175
輕型貨車	50 900	25 496	1 416 688
電單車	9 979	5 446	304 474
私家小巴	5 502	不適用	178 863
公共小巴	6 151	不適用	167 930
的士	不適用	不適用	203 880
私家巴士	8 145	不適用	138 150
公共巴士	8 993	不適用	136 979
政府車輛	873	不適用	32 480
專營巴士	248	不適用	25 820
中型貨車	7 204	不適用	183 773
重型貨車	9 683	不適用	92 311
掛接式車輛	1 631	不適用	43 005
特別用途車輛	不適用	不適用	16 581
機動三輪車	9 948	5 446	304 484

資料來源：運輸署的記錄

附註：在輕型貨車、電單車和重型貨車駕駛考試取得及格成績的人士，將分別符合資格駕駛私家車、機動三輪車和中型貨車。

審查工作

1.12 審計署最近就簽發駕駛執照服務 (註 7) 展開審查。審查工作集中於下列範疇：

- (a) 駕駛考試服務的提供情況 (第 2 部分)；
- (b) 駕駛訓練學校的管理 (第 3 部分)；及
- (c) 私人駕駛教師的發牌管制 (第 4 部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

政府的整體回應

1.13 運輸及房屋局局長歡迎審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸及房屋局支持運輸署採取建議的跟進行動，以助改善駕駛考試服務的提供情況、駕駛訓練學校的管理及私人駕駛教師的發牌管制，從而達到提供更可靠和高效率的簽發駕駛執照服務的目標；及
- (b) 為此，就私人駕駛教師而言，特別值得一提的是《2021 年道路交通 (駕駛執照)(修訂) 規例》已由 2021 年 12 月 1 日開始生效，以改善簽發新私人駕駛教師執照機制、提升私人駕駛教師質素等。運輸署正就此推行一系列的新措施 (詳情見第 4.3(d) 段)。

1.14 運輸署署長同意審計署的建議。

鳴謝

1.15 審計署進行審查期間，政府鑑於第五波 2019 冠狀病毒疫情，曾實施多項政府僱員特別上班安排及針對性措施，包括在家工作。在疫情下進行審查工作期間，運輸署人員充分合作，審計署謹此致謝。

註 7：運輸署牌照事務處簽發和續簽車輛牌照及駕駛執照的服務，涵蓋於審計署就車輛的簽發牌照及檢驗服務所進行的審查工作，其結果載於 2021 年 11 月發表的《審計署署長第七十七號報告書》第 4 章。

第 2 部分：駕駛考試服務的提供情況

2.1 本部分探討駕駛考試服務的提供情況，審查工作集中於駕駛考試安排。

駕駛考試安排

2.2 一般而言，任何人必須在駕駛考試的各個部分取得及格成績，才符合資格申請暫准駕駛執照或正式駕駛執照。駕駛考試視乎車輛種類而有不同的類別及要求，詳情如下：

非商用車輛

(a) **私家車及輕型貨車** 私家車及輕型貨車的駕駛考試包括 3 個部分：

- (i) **電腦化筆試** 在電腦化筆試中，考生須在 20 分鐘內回答 20 條多項選擇題，答對 16 題或以上方為及格。筆試旨在測試考生對道路交通規例及安全駕駛的認識。考生需在應考前熟讀《道路使用者守則》(註 8)；
- (ii) **中期試** 在中期試中，考生須展示已能掌握多項操作 (例如倒車及泊車、三手軚窄路掉頭、在斜坡上停車及開車)；及
- (iii) **實際道路考試** 在實際道路考試中，考生須在考牌主任揀選的考試路線上展示其道路駕駛技術 (例如轉線、超車、駛入及駛離路口)。

考生必須在電腦化筆試中取得及格成績，才可參加路試 (即中期試及實際道路考試)。指定駕駛學校的考生，可分兩次應考兩個路試 (即先應考中期試，其後再應考實際道路考試)；其他考生須一次過應考兩個路試 (稱為合併試)。如考生只在合併試其中一部分取得及格成績，須就不及格的部分申請重考；

(b) **電單車** 電單車的駕駛考試包括 3 個部分：

- (i) **電腦化筆試** 電單車的電腦化筆試與私家車及輕型貨車的相同；

註 8：《道路使用者守則》載有適用於各類道路使用者 (包括駕駛者、騎單車者、乘客和行人) 的規則、指示及資料，並述明交通標誌／交通燈號及道路標記的意思。

- (ii) **強制試** 考生必須報讀指定駕駛學校的強制電單車訓練課程，先掌握駕駛電單車的基本知識及技術，才可通過校方申請參加在該校駕駛考試中心舉行的強制試。在強制試中，考生須在指定的場地範圍展示已能掌握 4 個指定基本動作 (即在指定地點停車、左轉、右轉及緊急煞車)；及
- (iii) **實際道路考試** 考生必須在強制試取得及格成績，才可參加實際道路考試。電單車實際道路考試的目的和形式與私家車及輕型貨車的類似；

商用車輛

- (c) **的士** 的士駕駛考試的考生只須參加電腦化筆試，無須參加路試。電腦化筆試設有 90 題多項選擇題，須於 45 分鐘內作答。考生必須一次過在下列全部 3 個部分取得及格成績，才被視為考試及格：
 - (i) **甲部：的士則例** 本部分旨在測試考生對關於的士行業的指引和法例的認識。考生須回答 20 條題目，答對 17 題或以上才被視為在本部分取得及格成績；
 - (ii) **乙部：地方及路線** 本部分旨在測試考生的地方知識及路線規劃能力。考生須回答 20 條題目，答對 17 題或以上才被視為在本部分取得及格成績；及
 - (iii) **丙部：《道路使用者守則》** 本部分旨在測試考生對道路交通規例及安全駕駛的認識，試題按《道路使用者守則》擬定。考生須回答 50 條題目，答對 43 題或以上才被視為在本部分取得及格成績；及
- (d) **的士以外的商用車輛** 的士以外的商用車輛駕駛考試的考生只須參加路試，無須參加筆試。路試形式與私家車及輕型貨車的合併試類似，考生亦須掌握多項指定操作 (例如掛接式車輛的拆架及接架操作程序)。商用車輛駕駛考試不設部分及格。

表三撮述不同車輛種類駕駛考試的類別及要求。

表三

不同車輛種類駕駛考試的類別及要求

車輛種類	筆試	路試	
		中期試／強制試	實際道路考試
非商用車輛			
私家車及 輕型貨車	✓	✓ (註 1)	✓ (註 1)
電單車	✓	✓	✓
商用車輛			
的士	✓		✗
的士以外的 商用車輛	✗		✓ (註 2)

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：考生如非指定駕駛學校的學員，須同時應考兩個路試（即合併試）。在合併試中，如只有一個部分及格，考生須就不及格部分申請重考。

註 2：路試的形式雖與私家車及輕型貨車的合併試類似，但不設部分及格。

需要定期更新駕駛筆試的試題庫

2.3 非商用車輛和的士駕駛考試的考生須參加電腦化筆試。非商用車輛的筆試只有 1 個部分，而的士筆試則有 3 個部分。運輸署就筆試每個部分備存一個試題庫。在舉行筆試時，運輸署的電腦化筆試電腦系統會從相關試題庫隨機抽取試題。試題庫的編制方式如下：

- (a) **的士筆試 (甲部)** 這個試題庫的試題是按《的士則例簡介》來擬定；
- (b) **的士筆試 (乙部)** 這個試題庫的試題是按《地方及路線試題小冊子》來擬定；及
- (c) **的士筆試 (丙部) 和非商用車輛筆試** 這個試題庫的試題是按《道路使用者守則》來擬定。

為方便考生準備應考筆試，運輸署已在網站公布《的士則例簡介》、《地方及路線試題小冊子》及《道路使用者守則》。電腦化筆試在運輸署設於長沙灣政府合署的筆試中心舉行。

2.4 運輸署表示，筆試試題會按需要加以檢討和更新。舉例而言，非商用車輛筆試和的士筆試（丙部）試題庫須按當時生效的《道路使用者守則》來擬定，而《道路使用者守則》須視為附屬法例，任何修訂均須根據《道路交通條例》提交立法會審議。

2.5 審計署留意到：

- (a) 《的士則例簡介》在 2021 年 12 月更新，而的士筆試（甲部）試題庫的試題則在 2022 年年初予以檢討；
- (b) 的士筆試（乙部）試題庫的試題每年更新一次，並於 2019 年予以全面檢討；
- (c) 儘管非商用車輛筆試和的士筆試（丙部）試題庫的試題最近一次更新是在 2020 年 9 月（《道路使用者守則》最新版本於 2020 年 6 月發出），但對上一次更新則是在 2000 年 8 月（即 20 年前）；及
- (d) 在相距對上一次更新《道路使用者守則》的 20 年間（由 2000 年 8 月至 2020 年 9 月），政府頒布了新的交通規例，並對有關道路安全的法例作出多項修訂，例如禁止在駕駛時使用手提式流動電話（於 2000 年 7 月更新），以及規定電單車在行車時必須時刻亮着前燈、大燈和後燈（於 2002 年 7 月更新）。在 2020 年 9 月之前，上述修訂並沒有納入筆試之內。換言之，在 2020 年 9 月前的多年筆試中，並沒有關於該等事宜的試題（例如禁止在駕駛時使用手提式流動電話）。

審計署認為，運輸署需要定期更新駕駛筆試的試題庫。

非商用車輛路試的輪候時間長

2.6 運輸署在《管制人員報告》中，就駕駛考試服務訂下 4 個目標，詳情如下：

- (a) 在接獲非商用車輛學習駕駛執照的申請後 45 天內，為 98% 申請舉行筆試；

- (b) 在接獲的士駕駛執照的申請後 60 天內，為 98% 申請舉行筆試；
- (c) 在筆試完畢後 15 分鐘內，為 98% 筆試公布成績；及
- (d) 在接獲相關商用車輛駕駛執照的申請後 82 天內，為 95% 申請舉行路試。

2.7 審計署審查運輸署的《管制人員報告》後，留意到：

- (a) 在 2016 至 2019 年期間，運輸署都能達到《管制人員報告》所訂的 4 個服務表現目標 (100% 達標)。在 2020 年，筆試服務和路試服務在 2019 冠狀病毒疫情期間須間歇暫停，運輸署因而未能達到 4 個服務表現目標的其中 3 個 (見表四)；及
- (b) 在 2016 年之前，運輸署曾承諾在接獲相關非商用車輛駕駛執照的申請後 82 天內，為 95% 申請舉行路試。由 2016 年起，運輸署不再作出該項承諾。該署表示：
 - (i) 非商用車輛駕駛考試的需求在未來數年有可能繼續增長，但運輸署提供服務的能力，將繼續受駕駛考試中心數目所限，所以達標率仍會偏低。基於上述考慮，運輸署不會再預測達標率；及
 - (ii) 運輸署會繼續提供所安排路試的實際數目，以顯示運輸署在該年度的服務表現，方便與上年度的服務表現作比較 (註 9)。

註 9：2016 至 2020 年，為非商用車輛安排路試的實際數目分別是 154 404 次、154 059 次、152 308 次、148 450 次及 183 878 次。運輸署表示，2020 年的路試數目有所增加，原因是路試在 2019 冠狀病毒疫情期間間歇暫停，該署須為受影響的考生安排額外路試 (見第 1.4 段)。

表四

《管制人員報告》所載的運輸署駕駛考試服務表現
(2016 至 2020 年)

目標		實際服務表現 (%)				
詳情	(佔所有個案的百分比)	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
在接獲非商用車輛學習駕駛執照的申請後 45 天內舉行筆試	98	100	100	100	100	11
在接獲的士駕駛執照的申請後 60 天內舉行筆試	98	100	100	100	100	43
在筆試完畢後 15 分鐘內公布成績	98	100	100	100	100	100
在接獲相關商用車輛駕駛執照的申請後 82 天內舉行路試	95	100	100	100	100	80

資料來源：運輸署的記錄

2.8 在 2016 至 2020 年期間安排的路試，約有 90% 是非商用車輛路試 (見第 1.4 段表一)。非商用車輛路試的輪候時間備受公眾關注。自運輸署不再作出相關服務表現承諾後，立法會議員不時就此事提出質詢。審計署分析了 2015 至 2021 年期間，每年截至 12 月 31 日各駕駛考試中心非商用車輛路試的新考生輪候時間，發現輪候時間大幅延長 (見表五)。

表五

駕駛考試中心
非商用車輛的路試輪候時間
(2015 至 2021 年)

考試中心	輪候時間 (天)							2015 至 2021 年 的增幅 百分比
	截至 12 月 31 日							
	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	
私家車合併試								
港島區政府考試中心	111	125	198	206	191	127	294	165%
九龍及新界區政府考試中心	245	194	267	282	252	158	319	30%
位於 4 間指定駕駛學校的考試中心	214	254	204	259	231	194	412	93%
輕型貨車合併試								
港島區政府考試中心	118	156	228	246	239	158	320	171%
九龍及新界區政府考試中心	246	195	261	281	251	155	322	31%
位於 4 間指定駕駛學校的考試中心	204	256	194	259	227	197	410	101%
電單車實際道路考試								
港島區政府考試中心	67	73	155	213	175	119	257	284%
九龍及新界區政府考試中心	127	201	278	305	213	144	280	120%
位於 4 間指定駕駛學校的考試中心	120	151	159	191	92	123	208	73%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

2.9 運輸署表示，在 17 個駕駛考試中心中，有 11 個專供舉行非商用車輛路試，另外 2 個則同時供舉行商用車輛和非商用車輛路試。審計署留意到，雖然非商用車輛路試的需求一直增長，但並非所有駕駛考試中心均獲充分利用。審計署分析了 13 個提供非商用車輛路試服務的駕駛考試中心在 2015 至 2019 年期間的使用率(註 10)，發現使用率未能超過 80% 的駕駛考試中心由 2015 年的 5 個增加至 2019 年的 7 個(見表六)。運輸署表示，為駕駛考試中心編排考試時會考慮不同因素，包括考牌主任(負責主持路試者)的人手及交通情況等。就此，審計署留意到，在縮短非商用車輛路試的輪候時間方面有可予改善之處，詳情見第 2.10 至 2.17 段。

表六

舉行非商用車輛路試的 13 個駕駛考試中心使用率
(2015 至 2019 年)

使用率 (註)	駕駛考試中心數目				
	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
>80%	8	7	7	6	6
>70% – 80%	2	3	2	2	2
>60% – 70%	2	1	0	3	2
>50% – 60%	0	1	3	1	2
>40% – 50%	1	1	1	1	1
總計	13	13	13	13	13

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註： 駕駛考試中心使用率的計算方法是把中心開放用作安排路試的工作日數除以年內的總工作日數。

附註：

- (a) 在葵涌的新駕駛考試中心在 2016 年 11 月啟用，以重置一個舊考試中心(該中心在 2016 年 10 月停用)。是次分析包括舊考試中心在 2015 和 2016 年的使用率和新考試中心在 2017 至 2019 年的使用率。
- (b) 在觀塘的新駕駛考試中心在 2019 年 12 月啟用，以重置一個舊考試中心(該中心在 2019 年 10 月停用)。是次分析不包括該新考試中心的使用率。

註 10：由於路試服務在 2019 冠狀病毒疫情期間須間歇暫停，審計署並沒有把 2020 年的考試中心使用率納入分析之列。

駕駛考試服務的提供情況

2.10 **需要簡化考牌主任的報到值勤安排** 運輸署表示，考牌主任的現行報到值勤安排如下：

- (a) 在每個工作天早上，所有考牌主任均須前往培正道辦事處報到，換上制服和聽取上司的訓示；
- (b) 為確保路試在公平、高效和廉潔的情況下舉行，該署會在每天展開已排期的路試前，以電腦隨機抽籤方式編配考牌主任到各駕駛考試中心；及
- (c) 抽籤後，考牌主任和行政人員（即文書職系人員）會在切實可行的情況下，盡量以同一車輛前往獲編配的駕駛考試中心（註 11）。

2.11 為增加駕駛考試數目和促進路試效率，運輸署在 2019 年就有關運用最新通訊技術（例如透過即時通訊應用程式把抽籤結果通知考牌主任），要求所有考牌主任直接前往獲編配的駕駛考試中心報到的建議進行檢視，以探討其成效和可行性。該項建議容許考牌主任更早到達駕駛考試中心報到和開始工作，盡量增加路試時段。2019 年 4 月，運輸署完成檢視，當中的要點如下：

- (a) 根據建議的安排，估計每年可為非商用車輛額外舉行約 5 500 次路試，即駕駛考試時段增加 3.7%。私家車及輕型貨車合併試和電單車實際道路考試的輪候時間將分別縮短約半個月和一個月；及
- (b) 儘管不能完全否定該項建議的可行性，但實施此建議會帶來一些問題（註 12），影響路試服務的整體效率。

因此，運輸署沒有推行該項建議。作為增加路試數目的替代措施，運輸署認為設法增加人手以善用駕駛考試中心會更為有效。

2.12 審計署留意到，儘管負責非商用車輛路試的考牌主任的實際員額由 2019 年的 51 人增至 2021 年的 62 人，增加了 11 人（22%），但非商用車輛路試的輪候情況卻進一步惡化（見第 2.8 段表五）。

註 11：運輸署表示，為配合運作需要，員工可駕駛其私家車或乘搭的士前往駕駛考試中心。駕駛私家車的員工可申請外勤行車津貼，而乘搭的士的員工則可申請發還的士費。為節省交通成本，獲編配同一駕駛考試中心的考牌主任和文職人員會一同起行。

註 12：問題的例子包括：(a) 無法確保適時提供路試服務，因為個別考牌主任可能基於網絡問題或流動電話故障而無法聯絡；(b) 考牌主任反對，因為他們每個工作天由住處前往不同的駕駛考試中心需要較長交通時間和較高交通費用；及 (c) 公眾反對，因為提早路試的開考時間會增加繁忙地區的交通負荷。

2.13 2022 年 5 月，運輸署就考牌主任的報到值勤安排和人手情況告知審計署：

- (a) 基於考牌主任的工作性質，駕駛考試服務容易出現賄賂情況。採取有效措施以保持廉潔環境，至關重要。為盡量減少考牌主任與路試考生之間有任何預謀舞弊的機會，運輸署會在每天展開已排期的路試前，以電腦隨機抽籤方式編配考牌主任到各駕駛考試中心。減低駕駛考試設備受到干擾的機會，並在切實情況下盡量安排有關人員同車前往獲編配的駕駛考試中心，使職員之間保持互相監察，亦極為重要。廉政公署在 2021 年就駕駛考試服務的管理進行防貪研究，認為隨機編配考牌主任職務是一項有效的防貪措施；
- (b) 運輸署採取了多項可行措施以增加駕駛考試數目，包括在年度資源分配工作中申請增加考牌主任人手、根據退休後服務合約計劃聘任已退休的考牌主任、適時招聘考牌主任以填補空缺、把考生申請延期考試／臨時取消考試所騰空的考試時段重新編配予預約快期的重考生等；及
- (c) 儘管負責非商用車輛路試的考牌主任實際員額由 2019 年的 51 人增至 2021 年的 62 人，增加了 11 人 (22%)，但同期的非商用車輛路試申請數目亦由 156 922 宗增至 192 111 宗，增加了 35 189 宗 (22%)。輪候時間在上述期間有所延長，原因是非商用車輛路試申請數目大增，再加上駕駛考試服務在 2020 及 2021 年因 2019 冠狀病毒疫情須間歇暫停所致。

2.14 隨着考牌主任的實際員額由 2019 年的 51 人增至 2021 年的 62 人，有關建議所帶來的額外路試數目可能會超過 2019 年所估計的 5 500 個。審計署認為，運輸署需要重新評估簡化考牌主任報到值勤安排的建議是否可行。

2.15 **需要透過新科技增加路試數目** 現時，考牌主任使用標準的紙本駕駛考試表格評核考生的路試表現。考牌主任會在考試表格上悉數記錄考生所犯的錯誤，然後加簽。根據現行安排：

- (a) 在每個工作天早上，文職人員會以駕駛考試中心負責人的身分從培正道辦事處領取考生的考試表格，並運送至獲編配的駕駛考試中心交給考牌主任主持路試；及

駕駛考試服務的提供情況

- (b) 文職人員於每個工作天在考試中心關門後，亦須把考試表格送回培正道辦事處。考牌主任會與文職人員一同返回培正道辦事處簽署下班(註 13)。從某些偏遠駕駛考試中心返回辦事處的交通時間約需一小時。

運輸署表示，由於考試表格載有考生的個人資料，該署人員不得攜帶有關考試表格回家。

2.16 2021 年 1 月，運輸署推行電子考試表格計劃，通過使用平板電腦取代紙本考試表格，務求促進駕駛考試流程的效率，以及減少人手工量。運輸署表示，在實施電子考試表格後：

- (a) 個別考生的考試表格會以無線方式自動編配至相關考牌主任的平板電腦內；
- (b) 路試期間，考牌主任會在平板電腦上悉數記錄考生所犯的錯誤，而系統會自動匯編考試結果；
- (c) 考試結果經考牌主任在平板電腦上確認後，會以無線方式自動上載至運輸署的電腦系統。考生的個人資料會在路試完成後從平板電腦中刪除；及
- (d) 文職人員會在每個工作天完結時返回培正道辦事處，以交還平板電腦。考牌主任會與文職人員一同返回培正道辦事處簽署下班。

截至 2022 年 1 月，運輸署已採購 90 部平板電腦以試用電子考試表格。該署計劃由 2022 年 7 月開始，在所有駕駛考試中心全面採用電子考試表格。

2.17 審計署認為，採用電子考試表格可省卻文職人員和考牌主任在每個工作天返回培正道辦事處交還平板電腦的需要，因為平板電腦於路試完成後並沒有儲存考生的個人資料，故不涉及私隱保障問題。所節省的交通時間亦可用作舉行更多路試。審計署認為，運輸署需要通過採用電子考試表格以增加路試數目。

註 13：此外，考牌主任獲准在獲編配的駕駛考試中心簽署下班。考牌主任如在值勤時間後直接從考試中心離開，須以電子方式簽署下班，以記錄其離開時間。他們須確保考試中心已穩妥鎖上才可離開。

審計署的建議

2.18 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 定期更新駕駛筆試的試題庫；及
- (b) 採取措施以縮短非商用車輛路試的輪候時間，包括：
 - (i) 重新評估簡化考牌主任報到值勤安排的建議是否可行；及
 - (ii) 通過採用電子考試表格以增加路試數目。

政府的回應

2.19 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 定期或當現行法例有任何重要更新時檢視駕駛筆試的試題庫，以確保所有問題和答案選項切合時宜；及
- (b) 在採用電子考試表格（將會在 2022 年 7 月實行）後進一步檢視情況，務求增加駕駛考試數目。

第 3 部分：駕駛訓練學校的管理

3.1 本部分探討運輸署管理駕駛訓練學校的情況，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 駕駛訓練學校的指定 (第 3.4 至 3.12 段)；及
- (b) 駕駛訓練學校的監察 (第 3.13 至 3.27 段)。

3.2 **駕駛訓練** 政府在提供駕駛訓練方面採用“雙軌制”，除了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外，亦維持合適的私人駕駛教師供應，在公用道路上提供駕駛訓練 (註 14)。“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。

3.3 **駕駛訓練學校** 本港有 3 類由運輸署負責監察的駕駛訓練學校，分別是指定駕駛學校、指定駕駛改進學校及指定職前訓練學校。根據《道路交通條例》，運輸署署長可藉書面指定任何地方為駕駛學校／駕駛改進學校／職前訓練學校，並可施加其認為適當的關乎該項指定的條件。該 3 類駕駛訓練學校的詳情如下：

- (a) **指定駕駛學校** 運輸署表示，指定駕駛學校的市場開放予所有潛在參與者。現時，指定駕駛學校分為兩類：
 - (i) **設於政府短期租約用地的指定駕駛學校** 運輸署一直物色合適用地以設立指定駕駛學校，並透過具競爭性的招標方式 (註 15)，把用地合約批給在評分制度 (註 16) 下總得分最高者；及
 - (ii) **設於由營辦商自行提供用地的指定駕駛學校** 政府歡迎任何營辦商申請自行提供用地營辦指定駕駛學校，惟必須符合所有先決條件 (例如設置公用道路以外的訓練設施的面積要求)。

註 14：根據運輸署在 2018 至 2019 年就私人駕駛教師執照而進行的全面檢討，在“私家車及輕型貨車”的組別中，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，在 2015 至 2019 年維持在約 70:30 的水平。至於“小型巴士及巴士”和“中型貨車、重型貨車及掛接式車輛”兩個組別，同期的比例則約為 90:10 (見第 4.2 及 4.3 段)。

註 15：運輸署表示，招標工作與地政總署合作進行。運輸署負責就駕駛學校的營運制訂標書條款及基本要求，並評審所收到的標書；而地政總署則以政府土地業主的身分負責就土地管理制訂標書條款及租約。

註 16：為了令招標程序更具競爭性，運輸署自 2020 年第三季的招標工作開始採用評分制度評審標書。在此之前，合約會批給符合必要條件而建議租金最高的標書。

於 2022 年 1 月 31 日，本港有 4 間指定駕駛學校。當中 3 間（分別位於沙田、鴨脷洲及觀塘）設於政府短期租約用地，而餘下 1 間（位於元朗）則設於由營辦商自行提供的用地；

- (b) **指定駕駛改進學校** 運輸署自 2002 年 9 月起推行駕駛改進計劃（註 17），旨在加深駕駛人士對自己的駕駛行為及態度的了解，從而推廣道路安全意識和鼓勵駕駛人士遵守交通條例。在駕駛改進計劃下，指定駕駛改進學校負責提供駕駛改進課程。於 2022 年 1 月 31 日，有 16 間經運輸署公開邀請程序遴選的指定駕駛改進學校。運輸署表示，在進行邀請申請時並沒有就指定駕駛改進學校的數目設定上限（註 18），以便為公眾提供更多可參加的駕駛改進課程選擇；及
- (c) **指定職前訓練學校** 為加強新入職司機對安全駕駛及良好駕駛態度的意識，並讓他們掌握載客服務的基本知識和顧客服務技巧等，從而提升公共交通服務的安全及質素，運輸署在 2015 年 6 月推行新入職公共小巴司機職前課程，並於 2020 年 10 月把職前課程要求延伸至新入職的士及公共巴士司機。在職前訓練制度下，公共小巴、的士或公共巴士正式駕駛執照的申請人，除須通過相關駕駛考試外，亦必須在申請相關正式駕駛執照前的一年內，修習和完成相關的職前課程，才可獲發相關的正式駕駛執照。指定職前訓練學校負責提供相關職前課程。於 2022 年 1 月 31 日，有 12 間經運輸署公開邀請程序遴選出的指定職前訓練學校。運輸署表示，與指定駕駛改進學校的情況類似，在邀請申請時並沒有就指定職前訓練學校的數目設定上限（見第 3.3(b) 段註 18）。

運輸署可就有關指定施加條件，並在根據《道路交通條例》發出的實務守則加入有關營運的規定、程序及標準（例如指定駕駛學校須就其營運向各相關當局取得一切

註 17：此計劃容許駕駛人士自願參加指定駕駛改進學校提供的駕駛改進課程，而下列類別的駕駛人士則須於限期內強制修習駕駛改進課程：

- (a) 因嚴重交通違例事項（例如危險駕駛）被定罪者；或
- (b) 因違反交通規例於兩年內在違例駕駛記分制度下累積被記 10 分或以上者（以滾動模式計算）。

在符合某些條件下，圓滿修畢駕駛改進課程的駕駛人士可從違例駕駛記分總分中獲扣減 3 分。

註 18：運輸署表示，所有符合該署所訂必要條件的申請者，在圓滿完成必需的籌備工作與活動後，可獲該署原則上批准提供有關課程。

必要的牌照、許可證或書面許可)，以規管這 3 類學校。指定駕駛訓練學校如不遵從實務守則，運輸署可視乎違規的嚴重程度而撤銷該項指定。

駕駛訓練學校的指定

駕駛學校

3.4 運輸署表示，在 2019 年 8 月指定新觀塘駕駛學院 (註 19) 之前，已超過 10 年沒有指定任何新的駕駛學校。期間，運輸署藉續期或重置現有學校以作出駕駛學校的指定。為使指定駕駛學校的營運更具競爭性，運輸署在 2018 年與地政總署合作就設於政府短期租約用地的駕駛學校進行用地重新招標 (見第 3.3(a)(i) 段註 15) 時，引入了具競爭性的招標制度。在 2021 年 9 月之前，駕駛學校的指定並沒有書面指引。2021 年 9 月，運輸署根據過往招標和作出指定的經驗，制訂了一套指引，就駕駛學校的指定訂明核心原則、程序和規定。根據該指引：

- (a) **指定的有效期** 每項指定的有效期最長為 5 年，並可在有效期屆滿前續期 (設於營辦商自行提供用地的學校) 或就用地重新招標 (設於政府短期租約用地的學校)(註 20)；
- (b) **必要條件** 營運指定駕駛學校的必要條件如下：
 - (i) 用地有足夠面積就學校擬提供課程的車輛類別設置公用道路以外的訓練設施、一個用作處理課程登記的辦事處及一個用作舉行駕駛考試的運輸署駕駛考試中心；
 - (ii) 相鄰道路適宜用作測試駕駛能力的考試路線及交通情況容許用作進行駕駛訓練和考試；
 - (iii) 用地在分區計劃大綱圖下獲准供作駕駛學校用途 (即已把“駕駛學校”納入准許用途)，或獲城市規劃委員會批准暫作該用途；及
 - (iv) 符合其他政府部門可能施加的其他條件或規定；

註 19：運輸署表示，為了配合“起動九龍東”計劃的發展，前觀塘駕駛學院須於 2019 年 9 月停止營運。為確保九龍區的駕駛訓練及考試服務不受影響，新駕駛學校須在原有的駕駛學校關閉前開始營運。就此，運輸署在 2018 年與地政總署合作，就在政府土地營運新觀塘駕駛學院的短期租約 (租約期為 4 年 9 個月) 進行招標工作。

註 20：運輸署表示，設於政府短期租約用地的學校在 2018 年開始實用地重新招標。在此之前，有關指定可於有效期屆滿前續期。

- (c) **指定學校的程序** 指定一幅用地作駕駛學校的主要程序如下：
- (i) 當按照隨標書提交的執行計劃 (或營辦商自行提供用地設立學校的同等資料) 完成所有籌備工作後，駕駛學校的東主應以書面向運輸署提出指定學校申請；
 - (ii) 運輸署駕駛事務組應安排實地視察，以確定所有訓練設施和訓練場地範圍符合訂明的要求，並以清單形式撮述視察記錄；
 - (iii) 至於首次指定的用地，駕駛事務組人員應確定申請者已就管有用地取得屋宇署簽發的佔用許可證 (註 21)；及
 - (iv) 當所有籌備工作已圓滿完成後，駕駛事務組應向助理署長／行政及牌照提交有關指定的函件並附上實務守則，以供考慮和審批；及
- (d) **遵從實務守則** 在有關指定獲得批准後，駕駛事務組會定期到指定駕駛學校視察。如發現違反任何實務守則或有關指定所訂明其他條件的情況，該組會要求指定駕駛學校的東主立即採取跟進行動，在合理時間內糾正違規事項。如東主繼續違反實務守則或有關指定所訂明的其他條件，而情況毫無改善，運輸署可撤銷有關指定和考慮要求地政總署終止租約 (設於政府短期租約用地的學校)。

需要改善指定新駕駛學校的程序

3.5 除了在 2019 年 8 月指定新觀塘駕駛學院外，運輸署已超過 10 年沒有指定任何新的駕駛學校 (見第 3.4 段)。審計署審查了新觀塘駕駛學院的指定，留意到下列事宜：

- (a) **違反承諾書／租約** 駕駛學校的東主在隨標書提交的承諾書／租約內承諾以下事宜：

註 21：根據《建築物條例》(第 123 章)，除非新建築物已獲發佔用許可證，否則該建築物不得被佔用。屋宇署人員接獲佔用許可證的申請後，會視察建築物和檢查所需文件。當建築物可供佔用時，才會發出佔用許可證。如建築物僅為因臨時需要而建造或以非耐用物料建造，便須在佔用前取得臨時佔用許可證。

- (i) 按照標書的附表完成主要的準備和籌備工作與活動 (即工地平整及建造工程 (註 22)、設立電腦化學生註冊及駕駛考試預約系統、採購訓練車輛和提交訓練車輛的車身設計、招聘員工、開始招生、為駕駛教師提供制服及申請成為指定駕駛學校)；及
- (ii) 在訂立租約當天起計 12 個曆月內 (即 2019 年 10 月或之前) 開始營運駕駛學校。

如表七所示，部分項目的完成日期出現延誤，介乎 48 至 136 天不等。運輸署批准駕駛學校全面營運的實際日期，較租約訂明的日期延誤了大約 1.5 個月。可是，審計署留意到駕駛學校於 2020 年 12 月 (見第 3.5(c) 段) 才獲發有關第二期用地的臨時佔用許可證。據審計署所得知，租戶 (即駕駛學校) 沒有向地政總署申請延期展開營運。此外，儘管在向獲得指定的駕駛學校發出實務守則前，租約是唯一可強制執行的文書，但租約除了載有在嚴重違約情況下可終止合約的條款外，並沒有其他補救條款 (例如算定損害賠償) 以減少政府的損失 (註 23)；

註 22：運輸署表示，該駕駛學校的建造工程分兩期：

- (a) 第一期的用地包括駕駛訓練和考試範圍，以及兩個貨櫃 (一個作考試中心用途，而另一個則作儲物用途)；及
- (b) 第二期的用地包括四至五個貨櫃，以作課室訓練、接待處、更衣室及洗手間用途。

註 23：租約訂明，如有任何條款及條件未獲遵從，地政總署可終止合約。地政總署表示，並沒有接獲運輸署告知有任何違反租約的事宜，以及終止租約未必是盡早啓用駕駛學校的有效補救措施。

表七

新觀塘駕駛學院的
主要準備和籌備工作與活動完成日期及
展開營運日期出現延誤

項目	完成日期		
	承諾書／租約的要求	實際	延誤 (天)
1 開始招生	準備就緒	不適用 (註 1)	
2 招聘員工	2018 年 12 月 31 日	2019 年 3 月 25 日	84
3 設立電腦化學生註冊及 駕駛考試預約系統	2019 年 2 月 28 日	不適用 (註 2)	
4 為駕駛教師提供制服	2019 年 3 月 31 日	2019 年 8 月 14 日	136
5 採購訓練車輛和提交訓練 車輛的車身設計	2019 年 8 月 31 日	2019 年 8 月 14 日	—
6 駕駛學校的工地平整及 建造工程	2019 年 9 月 30 日	2019 年 11 月 18 日 (註 3)	49
7 申請成為指定駕駛學校	2019 年 9 月 30 日	2019 年 8 月 6 日 (註 4)	—
8 駕駛學校開始營運	2019 年 10 月 8 日	2019 年 11 月 25 日 (註 5)	48

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：運輸署表示，儘管駕駛學校須獲署方指定後才可開始收生，但該校東主在 2018 年 8 月提交標書時，其學生註冊系統已準備就緒。

註 2：運輸署表示，駕駛學校母公司的東主亦經營本港的其他指定駕駛學校，該校會採用與其他 3 間駕駛學校相同的電腦化學生註冊及駕駛考試預約系統。因此，該系統在東主於 2018 年 8 月提交標書時已被視為準備就緒。

註 3：運輸署表示，這是駕駛學校東主向該署提交認可人士（駕駛學校建造工程的負責人）函件的日期，函中載述該校的第一期用地（見第 3.5(a)(i) 段註 22）安全並可作駕駛訓練用途（見第 3.5(b)(ii) 段）。雖然未能找到就核實駕駛學校已完成工地平整及建造工程而進行實地視察的實際日期，但據悉有關視察已經進行。

表七 (續)

註 4：東主在提出指定駕駛學校申請時夾附了認可人士的函件。函中指出訓練場地範圍的建造工程在 2019 年 8 月初已經完成 78%，並預計可於 8 月底之前全部完成。運輸署表示，駕駛學校的工地平整及建造工程其後於 2019 年 11 月完成 (見註 3)。

註 5：儘管駕駛學校獲運輸署批准可由 2019 年 8 月開始提供公用道路的駕駛訓練，但要到 2019 年 11 月才獲准開始提供公用道路以外的駕駛訓練 (見第 3.5(b) 段)。至於第一及第二期用地的臨時佔用許可證則分別於 2020 年 6 月及 12 月才獲得 (見第 3.5(c) 段)。

附註：

(a) 項目 1 至 7 的完成日期包括於東主隨標書提交的承諾書內。

(b) 駕駛學校展開營運的日期 (項目 8) 同時包括於東主隨標書提交的承諾書及租約內。

(b) **在駕駛學校的建築工程全面完成前指定該處為駕駛學校並批准其提供公用道路以外的訓練** 雖然駕駛學校的建築工程在 2019 年 11 月尚未完全竣工，但運輸署已指定該處為駕駛學校並批准在校內提供公用道路以外的訓練，詳情如下：

(i) 運輸署表示，除校舍內的建築工程外，東主已在 2019 年 8 月完成所有籌備工作。考慮到駕駛考試需求殷切和輪候時間偏長，並為確保駕駛考試服務可以無縫過渡，按照計劃在 2019 年 10 月初展開 (註 24)，運輸署在 2019 年 8 月向駕駛學校批出設有限制的指定 (即不得在學校進行公用道路以外的訓練)。運輸署此舉不符合該署只會在所有籌備工作圓滿完成後才批出指定的既定程序 (見第 3.4(c)(iv) 段)；及

(ii) 2019 年 11 月，駕駛學校東主申請在第一期用地 (見第 3.5(a)(i) 段註 22) 開始提供公用道路以外的訓練，並附上認可人士的函件 (見第 3.5(a) 段表七註 3)。函中載述第一期用地的臨時佔用許可證 (見第 3.4(c)(iii) 段註 21) 正在申請階段 (註 25) 及該用地安全並可供作駕駛訓練用途。儘管東主只申請開始在第一期用地提供公用道路以外的訓練，而第二期用地 (涉及一些用作課室訓練等多項用途的貨櫃) 尚未獲認可人士保證安全並可供使用，但運輸署在並沒有對第二期用地施加任何使用限制的情況下，批准駕駛學校開始提供公用道路以外的訓練；及

註 24：運輸署表示，實際開始於駕駛學校提供公用道路和公用道路以外的路試服務，分別是 2019 年 10 月和 12 月。

註 25：認可人士的函件載述，餘下工程預計於 2019 年 11 月 19 日完成。待工程完成後，便會向屋宇署提交竣工記錄，並預計在提交記錄後一星期內獲簽發臨時佔用許可證。

(c) **在沒有佔用許可證的情況下營運駕駛學校** 審計署得悉，雖然駕駛學校自 2019 年 11 月起全面營運，但運輸署直到 2020 年 6 月 4 日（即駕駛學校全面營運後約 6 個月），才從東主處得知駕駛學校仍未獲屋宇署簽發臨時佔用許可證。雖然第一及第二期用地其後分別於 2020 年 6 月 12 日及 2020 年 12 月 7 日獲屋宇署簽發臨時佔用許可證，但在此之前，東主和運輸署已分別在駕駛學校進行駕駛訓練和提供駕駛考試服務，違反《建築物條例》的規定。運輸署表示：

- (i) **暫停駕駛學校的營運** 該署在 2020 年 6 月 4 日得知駕駛學校在沒有屋宇署簽發的臨時佔用許可證下營運後，已於 2020 年 6 月 9 日起暫停駕駛學校的所有駕駛訓練和駕駛考試。駕駛訓練和駕駛考試服務在 2020 年 6 月 13 日（即第一期用地獲發臨時佔用許可證翌日）恢復，東主亦在兩間分別位於天后和土瓜灣的課室舉辦理論課，直至 2020 年 12 月 7 日（即第二期用地獲發臨時佔用許可證的日期）；及
- (ii) **對學習駕駛人士和駕駛考試考生的影響** 運輸署並沒有在暫停駕駛訓練期間受到影響的學習駕駛人士的人數記錄。駕駛學校為受影響的學習駕駛人士提供了兩節免費課堂，而有關人士亦可選擇全額退還已付的學費。至於受到暫停駕駛考試服務影響的 77 名考生，運輸署為他們安排了額外考試時段，他們的考試其後在 2020 年 6 月底至 7 月中（即恢復駕駛考試服務後的一個月內）舉行。

運輸署並沒有駕駛學校在沒有臨時佔用許可證期間所進行駕駛訓練的確切時數記錄（註 26），而在 2019 年 12 月 13 日（即於駕駛學校提供駕駛考試服務首天）至 2020 年 6 月 8 日（即駕駛考試服務暫停前一天）期間，該署在駕駛學校進行了 2 006 次駕駛考試。

3.6 2021 年 9 月及 2022 年 2 月和 5 月，運輸署告知審計署：

- (a) **運輸署在新觀塘駕駛學院籌備期間所採取的監察行動** 在整段籌備期間，運輸署與駕駛學校定期舉行會議和經常互通電郵，以掌握各項籌備工作與活動的最新進展。對於已經或可能落後於東主隨標書提交的附表所列進度的項目，運輸署已查明箇中原因，並要求東主積極解決問題；

註 26：運輸署表示，駕駛學校在 2019 年 11 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日期間，共提供了大約 124 000 小時的實際訓練。在 2019 年 11 月 1 日之前，則沒有記錄。

- (b) **駕駛學校延誤展開全面運作** 出現延誤的主要原因是駕駛學校的用地情況複雜，因此需要較長時間才能就校舍建築圖則取得相關當局批准。運輸署備悉，東主已竭盡所能確保駕駛學校如期啓用。事實上，該校早已完成大部分籌備工作與活動，並於 2019 年 8 月開始提供公用道路的駕駛訓練，比原定時間表早了兩個月；
- (c) **在所有主要準備和籌備工作完成前批出指定** 運輸署考慮到駕駛學校除了建築工程外已完全準備就緒，所有駕駛教師及訓練車輛齊備，可投入運作，因此在 2019 年 8 月向駕駛學校批出只容許提供公用道路駕駛訓練的指定，以作為臨時安排。在 2019 年 8 月 16 日 (即駕駛學校獲批指定及獲准提供公用道路駕駛訓練的日期) 至 2019 年 11 月 25 日 (即駕駛學校獲准提供公用道路以外的訓練的日期) 期間，為確保學習駕駛人士在校舍的建築工程尚未竣工前仍能繼續接受課堂訓練，駕駛學校在兩間分別位於天后和土瓜灣的課室舉辦理論課。同時，駕駛學校在整段籌備期間仍須就用地向政府支付十足的市值租金；
- (d) **駕駛學校在建築工程全面完成前獲准提供公用道路以外的訓練** 運輸署根據認可人士在 2019 年 11 月的函件 (見第 3.5(b)(ii) 段) 所提供的資料，並考慮到轉自前觀塘駕駛學院 (已於 2019 年 9 月 30 日關閉) 的學習駕駛人士的迫切學習需要，因此批准駕駛學校由 2019 年 11 月 25 日起提供公用道路以外的訓練；
- (e) **就駕駛學校在沒有臨時佔用許可證下營運的跟進行動** 運輸署得悉駕駛學校東主未能取得臨時佔用許可證後，與東主及相關政府部門密切跟進事件，並即時發信要求東主澄清現況及採取所有必要補救措施。運輸署迅速約見了駕駛學校的管理人員，以商討應變措施 (例如騰空校舍、暫停駕駛訓練及駕駛考試服務，並通知受影響的學習駕駛人士)。與此同時，運輸署與屋宇署作出跟進，以期加快處理學校的臨時佔用許可證申請。雖然學校的第一期用地於 2020 年 6 月 12 日 (即運輸署得悉事件後僅僅 9 天) 獲發臨時佔用許可證，運輸署仍向東主發出警告信，以示極為關注東主未能及時取得臨時佔用許可證的失誤，以及沒有遵從法定要求和實務守則的情況；及
- (f) **就駕駛學校的指定發出指引** 運輸署於 2021 年 9 月發出一套指引，就駕駛學校的指定訂明核心原則、程序及規定，包括在批出指定前檢查佔用許可證。

3.7 審計署認為，運輸署需要從新觀塘駕駛學院的指定汲取教訓，以改善指定新駕駛學校的程序，包括：

- (a) 加強監察駕駛學校東主根據隨標書提交的承諾書和租約執行各項主要準備和籌備工作與活動，以及新校啓用的事宜；
- (b) 在租約中加入須向屋宇署取得佔用許可證的要求；
- (c) 加強措施，確保只有在駕駛學校圓滿完成租約要求的所有工作與活動（例如向屋宇署取得佔用許可證）後，才把用地指定為駕駛學校和批准提供駕駛訓練及駕駛考試服務；及
- (d) 在日後的駕駛學校租約中加入條款（例如徵收算定損害賠償），使政府可就駕駛學校延遲啓用所招致的損失獲得彌償。

需要改善指定新駕駛改進學校和職前訓練學校的程序

3.8 在 2017 至 2021 年期間，運輸署分別於 2020 年 1 月和 2021 年 3 月就職前訓練學校（註 27）及駕駛改進學校（註 28）的指定進行了兩次公開程序邀請申請。審計署審查了該兩次的程序，留意到下列事宜：

- (a) **沒有文件證據證明駕駛改進學校的遴選準則獲得通過** 根據運輸署的指引，每次進行邀請程序均須成立一個遴選委員會（註 29），以通過遴選準則（註 30），並按照該等準則制訂評審方法，審核提出申請的學校所提交的文件。審計署得悉，職前訓練學校公開程序的遴選準則獲遴選委員會在 2019 年 12 月的會議上通過，但並沒有文件證據顯示駕駛改進學校公開程序的遴選準則已獲相關遴選委員會妥為通過；
- (b) **在提出申請的學校所提供的公司資料不完整／可能不完整時沒有採取跟進行動** 兩次公開程序的申請表格均要求提出申請的學校提供公司資料，包括所有聯屬公司的名單（註 31）。審計署留意到，有些提出申

註 27：運輸署表示，是次指定職前訓練學校的邀請程序，旨在配合由 2020 年 10 月起實施的職前訓練延伸規定（見第 3.3(c) 段）。在進行是次邀請程序前，共有 6 間指定職前訓練學校。

註 28：運輸署表示，是次指定駕駛改進學校的邀請程序，旨在配合由 2021 年 12 月起推行的新駕駛改進課程。新課程除了教授有關安全駕駛技巧和預防交通意外的方法外，亦增加了課堂的互動部分，並引入更多路面交通實況及個案分析。在進行是次邀請程序前，共有 4 間指定駕駛改進學校。

註 29：根據運輸署的指引，遴選委員會宜由一名首長級人員擔任主席，成員包括相關組別的代表。

註 30：根據運輸署的指引，遴選準則應關乎申請人的各項資格評核，以就營運駕駛改進學校／職前訓練學校提供所需服務。遴選準則的例子包括申請人在營運學校方面的往績、公司狀況，以及籌備工作建議。

註 31：申請表格上並沒有提供聯屬公司的定義。

請的學校並沒有在申請表格上載述任何聯屬公司的資料，卻有迹象顯示該等申請學校有／或可能有聯屬公司，詳情如下：

- (i) 在職前訓練學校的公開程序中，有 2 間提出申請的學校屬於同一最終控股公司。另外，有 3 間提出申請的學校提交了相同的駕駛教師名單，當中 2 間的商業登記地址亦相同；及
- (ii) 在駕駛改進學校的公開程序中，有 3 間提出申請的學校屬於同一最終控股公司。另外，有 4 間提出申請的學校提交了相同的駕駛教師名單，當中 2 間的商業登記地址亦相同。

然而，運輸署在該等提出申請的學校所提供的公司資料不完整／可能不完整時，並沒有採取跟進行動；及

- (c) **需要確保學校在符合所有要求後才批出指定** 在該兩次公開程序中，有 12 間職前訓練學校和 16 間駕駛改進學校獲得指定。審計署留意到，在運輸署沒有採取任何跟進行動的情況下，有些學校在完全符合要求之前已獲得指定，詳情如下：
 - (i) **未證明享有使用校舍的權利** 雖然學校須提交校舍的業權證明文件或租約以證明享有使用校舍的權利，但已提交的業權證明文件或租約顯示，有 1 間職前訓練學校和 4 間駕駛改進學校既不是校舍的業主，亦不是校舍的租戶；及
 - (ii) **未查閱消防裝置及設備證書** 雖然學校須管有由消防處發出的消防裝置及設備證書，但有 5 間職前訓練學校和 4 間駕駛改進學校未能出示有關證書以供運輸署人員查閱 (註 32)。

3.9 關於在 2020 年 1 月及 2021 年 3 月分別就職前駕駛學校和駕駛改進學校的指定程序所採取的行動，運輸署在 2022 年 2 月及 5 月告知審計署：

- (a) **駕駛改進學校的遴選準則** 駕駛事務組在展開邀請程序前擬定駕駛改進學校的遴選準則和遴選委員會的成員組合 (見第 3.8(a) 段)，並送交遴選委員會各成員。遴選委員會的成員並沒有對遴選準則提出任何意見，並按照該等遴選準則執行職務；

註 32：在該 9 間未能出示證書的學校中，有 8 間解釋指學校只是校舍的租戶，有關證書是發給校舍的業主。然而，審計署留意到，在該兩次公開程序中，另有 5 間職前訓練學校和 10 間駕駛改進學校均為校舍租戶，卻能夠出示有關證書以供運輸署人員查閱。

- (b) *提出申請的學校所提供的公司資料不完整／可能不完整* 運輸署認為提出申請的學校所提供的資料可予接納，理由如下：
- (i) 儘管提出申請的學校須在申請表格上填報所有聯屬公司的名稱，但提供有關資料並非必要條件；及
 - (ii) 為了讓公眾有更多駕駛改進課程和職前課程可供選擇，在邀請申請時並沒有設定指定駕駛改進學校／職前訓練學校的數目。不管提出申請的學校之間是否有任何聯屬關係，所有提出申請的學校均須符合運輸署所訂的必要條件，並圓滿完成所需籌備工作與活動，才會原則上獲得批准提供有關課程。因此，即使某些公司看來是聯屬公司，亦無須跟進；及
- (c) *使用校舍的權利* 至於第 3.8(c)(i) 段提及的職前訓練學校及 4 間駕駛改進學校，所提交的業權證明文件或租約均是在其母公司或聯屬公司名下，並不影響其提供課程的資格及能力，有關課程均順利地如期提供。2022 年 3 月，該等學校向運輸署提交了相關的證明文件，證明其享有使用其母公司／聯屬公司處所的權利。

3.10 審計署認為，運輸署應改善有關遴選委員會通過指定駕駛改進學校／職前訓練學校遴選準則的文件記錄。此外，運輸署需要採取措施，確保提出申請的學校在完全符合所有要求後，才可成為指定學校。舉例而言，基於獨立法人實體原則，如提出申請的學校所提交的業權證明文件或租約是在其聯屬公司名下，則應確定其享有使用有關校舍的權利。

審計署的建議

3.11 審計署 *建議* 運輸署署長應：

- (a) 從新觀塘駕駛學院的指定汲取教訓，以改善指定新駕駛學校的程序，包括：
 - (i) 加強監察學校東主根據隨標書提交的承諾書和租約執行各項主要準備和籌備工作與活動，以及新校啓用的事宜；
 - (ii) 在租約中加入須向屋宇署取得佔用許可證的要求；

- (iii) 加強措施，確保只有在駕駛學校圓滿完成租約要求的所有工作與活動後，才把用地指定為駕駛學校和批准提供駕駛訓練及駕駛考試服務；及
- (iv) 在日後的駕駛學校租約中加入條款（例如徵收算定損害賠償），使政府可就駕駛學校延遲啓用所招致的損失獲得彌償；
- (b) 改善有關遴選委員會通過指定駕駛改進學校／職前訓練學校遴選準則的文件記錄；及
- (c) 採取措施，確保提出申請的學校在完全符合所有要求後，才可成為指定駕駛改進學校／職前訓練學校。

政府的回應

3.12 運輸署署長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 有關新駕駛學校的指定，運輸署會加強監察東主執行主要的準備和籌備工作與活動，與地政總署研究在租約中加入須向屋宇署取得佔用許可證的要求是否可行，以及考慮切實可行的措施，使政府可就駕駛學校延遲啓用所招致的損失獲得彌償；及
- (b) 有關新駕駛改進學校和職前訓練學校的指定，運輸署已修訂相關指引，以確保：
 - (i) 遴選委員會成員通過遴選準則的事宜會妥為記錄；及
 - (ii) 在所有籌備工作與活動大致完成並達到運輸署滿意的程度時，才批出指定。

駕駛訓練學校的監察

需要確保駕駛訓練學校的視察頻率符合要求

3.13 運輸署表示，為確保駕駛訓練學校遵從實務守則，該署人員定期視察指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校。運輸署的視察指引訂明上述 3 類學校的視察頻率要求如下：

- (a) **指定駕駛學校和駕駛改進學校** 平均而言，每間指定駕駛學校和駕駛改進學校須每兩個月視察一次；及
- (b) **指定職前訓練學校** 平均而言，每間指定職前訓練學校須每三個月視察一次。

3.14 審計署分析了由指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校現行視察指引的生效日期(分別為2018年10月、2020年7月及2021年6月)起至2021年10月期間，就該3類學校每次進行視察的相距時間，發現視察頻率並不符合運輸署視察指引訂明的要求，詳情如下：

- (a) **指定駕駛學校** 全部4間指定駕駛學校的視察頻率，均未達平均每兩個月一次，而是介乎每2.12至2.61個月一次。在上述期間，就該4間學校進行的57次視察中，有35次(61%)與之前一次相距2.01至6.13個月(平均3.09個月)，並不符合每兩個月一次的訂明視察頻率；及
- (b) **指定駕駛改進學校** 4間(見第3.8段註28)指定駕駛改進學校中，有1間(25%)的視察頻率未達平均每兩個月一次，而是每2.23個月一次。就該校進行的7次視察中，有4次(57%)並非每兩個月進行至少一次，而是與之前一次相距2.40至4.31個月(平均3.09個月)。

3.15 2022年2月及5月，運輸署告知審計署：

- (a) 有部分視察時間表受到2019冠狀病毒疫情嚴重影響。作為政府公布的加強社交距離措施和特別工作安排之一，並只維持必須的公共服務，以遏止病毒傳播，運輸署由2020年1月起減少視察駕駛訓練學校的次數；及
- (b) 在放寬社交距離措施和特別工作安排後，運輸署已增撥資源，以確保在切實可行的情況下盡量補回所暫停的視察。在增撥資源後，儘管於第3.14段所述的審查期間受到2019冠狀病毒疫情影響，有關學校的平均視察次數大致上與訂明的指引(見第3.13(a)段)相符，詳情如下：
 - (i) **指定駕駛學校** 就該4間學校進行的57次視察，均與之前一次相距0.26至6.13個月，全部4間學校平均每2.38個月視察一次(每間學校平均每2.12至2.61個月視察一次)；及
 - (ii) **指定駕駛改進學校** 就該4間學校進行的32次視察，均與之前一次相距0.52至4.8個月，全部4間學校平均每1.93個月視察一次(每間學校平均每1.65至2.23個月視察一次)。

3.16 正如運輸署的視察指引所述，平均而言，就每間指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校所進行的視察，應按照所規定的頻率進行，以確保該等學校遵從實務守則（見第 3.13 段）。審計署認為，為加強監察駕駛訓練學校的運作，運輸署需要採取措施，確保視察頻率符合視察指引訂明的要求。

需要確保每月報告準時提交

3.17 根據實務守則，每間指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校須在不遲於翌月第十六天向運輸署提交每月報告（註 33）。審計署審查了 4 間指定駕駛學校（註 34）、4 間指定駕駛改進學校（見第 3.8 段註 28）及 12 間指定職前訓練學校在 2020 年 10 月 1 日至 2021 年 9 月 30 日期間所提交的每月報告，留意到有部分報告逾期提交（見表八），詳情如下：

- (a) 就指定駕駛學校而言，全部 24 份每月報告均逾期提交（平均逾期 19 天），有 4 份（16%）更逾期超過 30 天，介乎 47 至 77 天（平均 62 天）；
- (b) 就指定駕駛改進學校而言，在 45 份每月報告（不包括 3 份沒有註明提交日期的每月報告）中，有 7 份（16%）逾期提交，逾期介乎 1 至 14 天（平均 5 天）；及
- (c) 就職前訓練學校而言，在 144 份每月報告中，有 35 份（24%）逾期提交，逾期介乎 1 至 18 天（平均 5 天）。

為妥善和適時監察指定駕駛學校、駕駛改進學校和職前訓練學校的運作（例如核對課程成績清單是否準確（見第 3.19(a) 段）和遵從提供課程最低要求（見第 3.22 段）的情況），運輸署需要採取措施，確保有關學校依照實務守則的要求，準時提交每月報告。

註 33：每月報告所載資料的例子包括各個所提供課程的時間表、所提供課程的學員總人數及所收到的投訴數目和詳情。

註 34：運輸署表示，就提交每月報告而言，在 4 間指定駕駛學校中，有 3 間每月提交一份綜合報告（見第 1.7 段註 2）。

表八

駕駛訓練學校提交的每月報告
(2020 年 10 月 1 日至 2021 年 9 月 30 日)

逾期	指定駕駛學校		指定駕駛改進學校		指定職前訓練學校	
	數目	百分比	數目	百分比	數目	百分比
沒有逾期	–	不適用	38	84%	109	76%
≤30 天	20	84%	7	16%	35	24%
>30 天至 60 天	2	8%	–	–	–	–
超過 60 天	2	8%	–	–	–	–
總計	24	100%	45	100%	144	100%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

需要確保指定駕駛改進學校提交的課程成績清單資料準確

3.18 運輸署表示，每間指定駕駛改進學校在駕駛改進課程完結後，須向該署提交下列記錄：

- (a) **課堂出席記錄** 課堂出席記錄指所有學員的簽到記錄；
- (b) **學員表現評核表格** 學員表現評核表格指學員表現的總覽，包括課堂表現及筆試成績；及
- (c) **課程成績清單** 課程成績清單指概述課堂出席記錄及學員表現評核表格的文件。

運輸署會把課程成績清單上載至其電腦系統，以執行多項職務，包括為圓滿修畢駕駛改進課程的合資格駕駛人士，自動從違例駕駛記分總分中扣減 3 分（見第 3.3(b) 段註 17）。

3.19 審計署審查了 2020 年 11 月至 2021 年 10 月期間由指定駕駛改進學校提交的課程成績清單，發現下列情況：

- (a) **課程成績清單與每月報告資料不符** 課程成績清單與每月報告 (見第 3.17 段) 所載的學員總數，在該 12 個月中，有 8 個月 (67%) 出現資料不符的情況，每月差額介乎 1 至 33 人；及
- (b) **課程成績清單與學員表現評核表格資料不符** 兩間駕駛改進學校在 2021 年 2 月、4 月及 6 月提交的 3 份課程成績清單中，有 4 名學員的記錄為已圓滿修畢駕駛改進課程，其中 3 人獲運輸署的電腦系統自動從其違例駕駛記分總分中扣減了 3 分 (註 35)。審計署發現，雖然該 4 名學員在課程成績清單上的記錄為及格，但相關學員表現評核表格的記錄卻是不及格。

3.20 在 2022 年 2 月及 5 月，運輸署告知審計署：

- (a) 每月總差額 (見第 3.19(a) 段) 及上述 4 名學員 (見第 3.19(b) 段) 分別佔期內學員總數 (23 127 人) 的 0.36% 及 0.02%；及
- (b) 為提升駕駛改進課程課末筆試的評分效率，運輸署自 2021 年 2 月起逐步推出新的自動評分系統 (註 36)，並於 2021 年 5 月在全部 4 間駕駛改進學校全面推行。課程成績清單與學員表現評核表格資料不符 (見第 3.19(b) 段)，主要是由於轉用新自動評分系統時出現磨合問題，運輸署正與學校合作簡化程序，以減少人為出錯的機會。

3.21 審計署認為，運輸署需要調查課程成績清單與每月報告／相關學員表現評核表格資料不符的事宜，並在有需要時修正運輸署的記錄，包括第 3.19(b) 段提及獲扣減違例駕駛記分的個案。由於課程成績清單會上載至運輸署的電腦系統，以便自動扣減違例駕駛記分，該署需要採取措施，確保指定駕駛改進學校所提交的課程成績清單資料準確。

註 35：運輸署表示，從違例駕駛記分總分中扣減 3 分的安排並不適用於下列情況：(a) 因違例駕駛而被記 15 分或以上；(b) 曾在過去兩年內完成駕駛改進課程並獲扣減違例駕駛分數；或 (c) 在完成駕駛改進課程當日沒有被記任何違例駕駛分數。因此，有關安排並不適用於餘下的一名學員。

註 36：運輸署表示，自採用自動評分系統開始，該署會就駕駛改進學校提交的課程成績清單進行抽查，而不是全面檢查。

需要密切監察遵從實務守則所訂明有關提供課程最低要求的情況

3.22 職前課程分兩個單元，即基礎單元及專屬單元。根據實務守則，每間職前訓練學校須提供的課程要求如下（註 37）：

- (a) 每個月最少一堂基礎單元；
- (b) 每兩個月最少一堂公共小巴專屬單元；
- (c) 每兩個月最少一堂公共巴士專屬單元；及
- (d) 每個月最少一堂的士專屬單元。

如未能符合提供課程的最低要求，將被視為違反實務守則的條件，相關學校可被撤銷指定。

3.23 根據運輸署的記錄，在 2020 年 10 月 1 日至 2021 年 9 月 30 日期間，在 12 間指定職前訓練學校報讀基礎單元、公共小巴專屬單元、公共巴士專屬單元及的士專屬單元的學生人數分別為 4 517 人、1 486 人、865 人及 3 388 人。審計署審查了該 12 間指定職前訓練學校提供的課堂，發現下列未能符合提供課程最低要求的情況：

- (a) **基礎單元** 在 12 間學校中，有 7 間 (58%) 未能符合每月須提供最少一堂基礎單元的的要求，違反要求的次數為 3 至 7 次；
- (b) **公共小巴專屬單元** 在 12 間學校中，有 6 間 (50%) 未能符合每兩個月須提供最少一堂公共小巴專屬單元的的要求，違反要求的次數為 1 至 6 次；
- (c) **公共巴士專屬單元** 在 12 間學校中，有 10 間 (83%) 未能符合每兩個月須提供最少一堂公共巴士專屬單元的的要求，違反要求的次數為 1 至 6 次；及
- (d) **的士專屬單元** 全部 12 間學校均未能符合每個月須提供最少一堂的士專屬單元的的要求，違反要求的次數為 3 至 7 次。

儘管上述指定職前訓練學校未能遵從實務守則所訂明有關提供課程的最低要求，但並沒有文件證據顯示運輸署已對相關學校採取任何跟進行動。

註 37：實務守則並沒有訂明每堂的學生人數下限。

3.24 2022年2月及5月，運輸署告知審計署：

- (a) 運輸署認為，在2019冠狀病毒疫情和實施新法例修訂的特別情況下，職前訓練學校未能符合提供課程的最低要求，並不構成違反實務守則的要求，理由如下：
- (i) **2019冠狀病毒疫情的影響** 運輸署提供的駕駛考試服務自2019冠狀病毒疫情爆發以來，須間歇暫停。由於準的士司機、準公共小巴司機和準公共巴士司機按規定須於完成職前課程一年內通過相關駕駛考試，他們很多都決定延遲訓練計劃，直至駕駛考試恢復為止；及
 - (ii) **實施新法例修訂的影響** 的士及公共巴士司機的職前課程規定在2020年10月開始實施（見第3.3(c)段）時，很多職前訓練學校因無人報讀而沒有舉辦課堂。這是由於新職前課程規定只適用於2020年10月1日後報考相關駕駛考試的司機，很多司機都在新規定生效前提交考試申請，以避開新規定。

職前訓練學校提交的每月報告（見第3.17段）亦反映了上文第(i)及(ii)項所述情況，因此該等學校不被視為違反實務守則；及

- (b) 自新規定於2020年10月生效以來，運輸署並沒有接獲任何關於修習職前課程遇到困難的公眾投訴。

3.25 為確保市場上的職前課程足以應付司機的大量需求（見第3.23段所述的學生人數為例），運輸署需要密切監察職前訓練學校遵從實務守則所訂明有關提供課程最低要求的情況，並對多次未能符合要求的學校採取適當跟進行動。

審計署的建議

3.26 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 採取措施，確保：
- (i) 視察頻率符合視察指引訂明的要求；
 - (ii) 駕駛訓練學校依照實務守則的要求，準時提交每月報告；及
 - (iii) 指定駕駛改進學校所提交的課程成績清單資料準確；

- (b) 調查課程成績清單與每月報告／相關學員表現評核表格資料不符的事宜，並在有需要時修正運輸署的記錄，包括在第 3.19(b) 段提及獲扣減違例駕駛記分的個案；及
- (c) 密切監察職前訓練學校遵從實務守則所訂明有關提供課程最低要求的情況，並對多次未能符合要求的學校採取適當跟進行動。

政府的回應

3.27 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署：

- (a) 會採取措施，確保日後視察駕駛訓練學校的頻率符合要求；
- (b) 會制訂機制，以跟進未能準時提交每月報告的駕駛訓練學校；
- (c) 已修正第 3.19 段所述被發現有錯誤的記錄。運輸署會與駕駛改進學校研究可行措施，簡化上載課程成績的程序，以減少人為出錯的機會；及
- (d) 會繼續密切監察職前訓練學校提供課程的情況，確保有關學校遵從實務守則就提供課程所訂的最低要求。

第 4 部分：私人駕駛教師的發牌管制

4.1 本部分探討運輸署對私人駕駛教師的發牌管制，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 私人駕駛教師執照的簽發事宜 (第 4.2 至 4.14 段)；及
- (b) 私人駕駛教師的監察 (第 4.15 至 4.20 段)。

私人駕駛教師執照的簽發事宜

4.2 在 1999 年全面檢討駕駛訓練政策後，私人駕駛教師執照重新組合為 3 個組別，分別為：

- (a) 第一組別 (私家車及輕型貨車)；
- (b) 第二組別 (小型巴士及巴士)；及
- (c) 第三組別 (中型貨車、重型貨車及掛接式車輛)。

這 3 個組別當時的有效私人駕駛教師執照 (註 38) 數目 (即第一組別 1 050 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 (註 39)，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低於相關組別的基準的九成，運輸署便會考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照。

4.3 運輸署在 2018 至 2019 年期間就私人駕駛教師執照進行全面檢討，並於 2020 年 4 月向立法會交通事務委員會匯報檢討結果和作出建議。有關的檢討結果及建議包括：

- (a) **維持“雙軌制”** 檢討結果發現，學習駕駛人士和公眾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、

註 38：私人駕駛教師執照的有效期為 1 年，並可於執照有效期屆滿前 4 個月至屆滿後 3 年內的任何時間續領。

註 39：運輸署表示，此基準是方便考慮簽發新私人駕駛教師執照的參考指標，而不是就私人駕駛教師執照設置上限。由於私人駕駛教師執照可於有效期屆滿後 3 年內續領，即使沒有簽發新私人駕駛教師執照，運輸署記錄的有效私人駕駛教師執照數目仍會視乎個別私人駕駛教師的執照屆滿／續領情況而有所改變，以致在某一時間的有效私人駕駛教師執照數目可能會超過或少於基準數目。

親友的推薦、訓練時間表等因素，可見有需要維持“雙軌制”（見第 3.2 段）；

- (b) **建議的私人駕駛教師執照基準** 經檢討 3 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（註 40）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，運輸署作出下列建議：
- (i) 把第一組別私人駕駛教師執照數目的基準由 1 050 個調高至 1 170 個；及
- (ii) 維持第二組別及第三組別的私人駕駛教師執照基準，分別為 130 個和 230 個；
- (c) **建議的新簽發私人駕駛教師執照機制** 考慮到第一組別的有效私人駕駛教師執照數目和新基準（見第 (b)(i) 項），運輸署會簽發 226 個新執照。為了善用第二組別及第三組別私人駕駛教師和受限制駕駛教師（註 41）的駕駛專長及訓練經驗，並鼓勵新血入行，運輸署建議以下列方式優化簽發機制：
- (i) 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人士申請；及
- (ii) 把餘下 25%（即 226 個新簽發的第一組別私人駕駛教師執照中的 57 個）提供予第二組別及第三組別的有效私人駕駛教師執照持有人，以及現職和前任受限制駕駛教師申請。

日後簽發新的第二組別及／或第三組別私人駕駛教師執照時，會採用類似的簽發機制（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 25% 的執照，讓合資格的第一組別私人駕駛教師及現職和前任受限制駕駛教師申請）；及

- (d) **提升私人駕駛教師質素的建議措施** 為提升私人駕駛教師的質素，包括其駕駛態度，藉以向學習駕駛人士樹立良好榜樣，運輸署建議採取下列措施：

註 40：運輸署表示，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。為了作出推算，運輸署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。

註 41：運輸署表示，受限制駕駛教師受僱於機構（例如指定駕駛學校），而所獲發的駕駛教師執照附有一項條件，就是他們只可代表有關的駕駛學校或其他機構提供駕駛訓練。

私人駕駛教師的發牌管制

- (i) 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最低年期，由 3 年增加至 6 年；
- (ii) 要求申請人除了必須符合就若干交通罪行的無定罪記錄這項規定外，還必須在申請日期前兩年內沒有因違反《道路交通條例》有關不小心駕駛的罪行，以及五年內就沒有因違反該條例有關危險駕駛的罪行而被定罪；
- (iii) 要求所有新私人駕駛教師必須修讀強制職前課程，才可獲發私人駕駛教師執照；
- (iv) 要求所有現有私人駕駛教師執照持有人必須每三年一次修讀強制複修課程，才可續領其私人駕駛教師執照；及
- (v) 要求所有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。

4.4 運輸署表示：

- (a) 有關新簽發執照機制和提升質素措施方面，相關的法例修訂已由 2021 年 12 月 1 日開始實施；
- (b) 有關向合資格的公眾簽發 169 個第一組別的新私人駕駛教師執照方面，共收到約 28 800 份申請。截至 2022 年 2 月，運輸署正根據抽籤結果為申請人安排駕駛考試；及
- (c) 有關向第二組別及第三組別有效私人駕駛教師執照持有人及現職和前任受限制駕駛教師簽發 57 個第一組別的新私人駕駛教師執照方面，截至 2022 年 2 月，邀請程序正在籌備。運輸署的目標是在 2022 年 4 月邀請有關人士提出申請。

需要採取措施處理不活躍私人駕駛教師百分比偏高的情況

4.5 私人駕駛教師屬活躍或不活躍並無清晰及廣受認同的定義（見第 4.3(b) 段註 40），運輸署就私人駕駛教師執照進行全面檢討（見第 4.3 段）時，根據在 2018 年私人駕駛教師陪同學習駕駛人士出席駕駛考試的資料，估計出市場上活躍私人駕駛教師的供應情況。估計結果如下：

- (a) **第一組別的私人駕駛教師** 於 2018 年 12 月，在第一組別的 944 名持有執照的私人駕駛教師中，有 748 名 (79%) 曾在 2018 年內提供駕駛訓練，而 196 名 (21%) 並沒有在同期提供駕駛訓練服務；及
- (b) **第二組別及第三組別的私人駕駛教師** 於 2018 年 12 月持有執照的第二組別及第三組別私人駕駛教師中，不活躍的教師百分比較高，在 2018 年分別有 68% 及 69% 的教師並沒有在市場上提供駕駛訓練服務。

運輸署表示，據該署與私人駕駛教師業界一直保持聯繫所得知，私人駕駛教師可能基於各種原因 (例如其他相若的就業機會、個人興趣等) 選擇不提供駕駛訓練，而第二組別及第三組別的不活躍私人駕駛教師百分比較高，主要是由於市場需求有限所致，而不是私人駕駛教師自行決定不提供駕駛訓練。

4.6 為了評估現時市場上私人駕駛教師的供應情況，審計署模擬運輸署所採用的方法，分析了於 2021 年 5 月 31 日持有執照的第一組別、第二組別及第三組別私人駕駛教師的數目，留意到下列事宜：

- (a) **不活躍私人駕駛教師的百分比仍然偏高** 第一組別、第二組別及第三組別的私人駕駛教師數目分別為 1 048 人、116 人及 181 人，當中在 2020 年沒有提供任何駕駛訓練的分別有 333 人 (32%)、83 人 (72%) 及 123 人 (68%)(見表九)；及

表九

活躍及不活躍的私人駕駛教師
(2021年5月31日)

	第一組別		第二組別		第三組別	
	數目	百分比	數目	百分比	數目	百分比
活躍的私人駕駛教師	715	68%	33	28%	58	32%
不活躍的私人駕駛教師	333	32%	83	72%	123	68%
總計	1 048	100%	116	100%	181	100%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

附註：運輸署表示，私人駕駛教師會陪同學習駕駛人士出席駕駛考試，而該名教師的身分會記錄在學生的考試表格上。不活躍的私人駕駛教師指在2020年沒有記錄的教師。

- (b) **一再被發現不活躍的私人駕駛教師** 在第一組別、第二組別及第三組別的不活躍私人駕駛教師(分別為333人、83人及123人)中，有210人(63%)、58人(70%)及73人(59%)在運輸署之前於2016及2018年進行的兩次估計中同被發現不活躍。

4.7 2022年2月及5月，運輸署表示：

- (a) 運輸署一直在充分考慮到法例的規定下，採取措施處理私人駕駛教師不活躍的問題；
- (b) 由於法例或現行發牌條件並沒有明確規定私人駕駛教師須提供一個最低水平的駕駛訓練服務，因此在處理私人駕駛教師不活躍的問題時，務須小心謹慎；
- (c) 運輸署一直透過定期檢討密切監察私人駕駛教師不活躍的情況，藉以評估是否需要簽發新私人駕駛教師執照。儘管如此，運輸署認為，駕駛考試服務在2020年多次因2019冠狀病毒疫情間歇暫停，因此2020年的資料未必能反映正常情況的全貌；
- (d) 下列措施有助運輸署更密切地監察私人駕駛教師不活躍的情況：

- (i) 為確保私人駕駛教師掌握駕駛訓練的最新發展，自經修訂的《道路交通 (駕駛執照) 規例》於 2021 年生效後，運輸署推出私人駕駛教師複修課程 (見第 4.3(d)(iv) 段)。私人駕駛教師如欲續領私人駕駛教師執照，須在緊接申請日期前 3 年內親自修習複修課程。在新的法定規定下，不活躍的私人駕駛教師基於健康狀況、個人興趣等原因不親自修習複修課程，將不能續領執照；及
- (ii) 由 2022 年 3 月 4 日起，強制規定所有私人駕駛教師在給予駕駛訓練時須在訓練車輛展示私人駕駛教師證 (見第 4.3(d)(v) 段)。在得出持有執照的私人駕駛教師不申請私人駕駛教師證的資料後，運輸署將可更全面掌握私人駕駛教師不活躍的情況；及
- (e) 有關鼓勵不活躍私人駕駛教師提供駕駛訓練服務方面，運輸署須考慮業界的意見，以及教師不提供駕駛訓練的原因，例如其他相若的就業機會、個人興趣等。

4.8 審計署備悉運輸署的意見，在處理私人駕駛教師不活躍的問題時須小心謹慎，以及對鼓勵不活躍私人駕駛教師提供駕駛訓練服務的關注。為確保市場上有足夠的私人駕駛教師，以便就駕駛訓練實施“雙軌制”(見第 3.2 段)，並考慮到新私人駕駛教師執照的申請人數目眾多 (見第 4.4(b) 段)，運輸署需要密切監察 3 個組別的不活躍私人駕駛教師百分比，並在百分比持續偏高時採取適當措施，處理私人駕駛教師不活躍的問題 (例如研究在適當情況下邀請不活躍私人駕駛教師交回執照的做法是否可行)。

需要考慮調查私人駕駛教師可能給予其執照授權以外的駕駛訓練的個案

4.9 根據《道路交通 (駕駛執照) 規例》，任何人不得給予他人駕駛訓練，除非駕駛訓練是就某種類的汽車而給予，而給予駕駛訓練的人持有令他有權給予該種類的汽車的駕駛訓練的有效駕駛教師執照。舉例而言，只持有第三組別私人駕駛教師執照的教師有權給予中型貨車、重型貨車和掛接式車輛的駕駛訓練，但如就私家車給予駕駛訓練，即屬違法。任何人違反有關條文，即屬犯罪，如屬首次定罪，可處罰款 2,000 元及監禁 3 個月，如屬第二次定罪或隨後再次定罪，則可處罰款 5,000 元及監禁 6 個月。

4.10 正如第 4.6(a) 段表九所述，私人駕駛教師會陪同學習駕駛人士出席駕駛考試，而該名教師的身分會記錄在學生的考試表格上。運輸署根據考試表格所記錄的相關資料，估計活躍和不活躍私人駕駛教師的數目。就於 2021 年 5 月 31 日持有執

私人駕駛教師的發牌管制

照的私人駕駛教師，審計署分析了 2015 至 2020 年間 500 302 份記錄了他們身分的考試表格，留意到下列事宜：

- (a) 在 262 份私家車及輕型貨車考試表格上所記錄的 45 名私人駕駛教師，並沒有持有第一組別私人駕駛教師執照；
- (b) 在 25 份小型巴士及巴士考試表格上所記錄的 12 名私人駕駛教師，並沒有持有第二組別私人駕駛教師執照；及
- (c) 在 11 份中型貨車、重型貨車及掛接式車輛考試表格上所記錄的 11 名私人駕駛教師，並沒有持有第三組別私人駕駛教師執照。

4.11 2022 年 2 月及 5 月，就私人駕駛教師陪同考生出席駕駛考試的現行做法，運輸署告知審計署：

- (a) 並沒有法例條文規定考生出席駕駛考試須由私人駕駛教師陪同，或陪同人士須持有私人駕駛教師執照，而該執照令其有權就駕駛考試所涉的汽車種類給予駕駛訓練；
- (b) 據運輸署所理解，在正常情況下，私人駕駛教師會親自陪同其學生出席駕駛考試，並會為學生提供考試所需車輛。然而，或有私人駕駛教師基於實際困難（例如患病、不在香港或需要出席另一考生的駕駛考試等）而未能陪同其學生出席駕駛考試。有些私人駕駛學校或以合夥形式執教的私人駕駛教師，或會安排另一名人士或私人駕駛教師代替實際給予考生駕駛訓練的教師，陪同受影響的考生出席駕駛考試（註 42）；
- (c) 考慮到陪同考生出席駕駛考試並非法定要求，以及陪同人士大多是私人駕駛教師，應容許業界作出最適合其營運的靈活安排；及
- (d) 運輸署十分重視打擊非法駕駛訓練活動（包括私人駕駛教師就其無權教授的汽車種類給予駕駛訓練）的工作，並一直與香港警務處緊密合作，在過去多年採取聯合執法行動，打擊非法駕駛訓練活動。此外，運輸署會指派考牌主任進行實地調查和巡查（見第 4.15 段），並就此性質的可疑罪行與香港警務處聯繫，以便採取執法行動。運輸署亦在 2021 年 12 月實施私人駕駛教師證安排，使私人駕駛教師須按法定要求在給予駕駛訓練時於汽車內展示私人駕駛教師證，方便確定該私人駕駛教師是否有權就某車輛種類給予駕駛訓練。

註 42：運輸署表示，很多私人駕駛教師會同時有數名學生。這些學生或會獲編配在不同駕駛考試中心的同一考試時段應考。因此，私人駕駛教師需要安排另一私人駕駛教師／同業協助陪同這些學生到駕駛考試中心，並為學生提供符合運輸署要求的考試車輛。

4.12 由於在學生考試表格上記錄的私人駕駛教師未必是給予駕駛訓練的教師，運輸署應考慮要求考生在考試表格上申報給予駕駛訓練的私人駕駛教師的資料。為確保私人駕駛教師只就其有權教授的車輛種類給予駕駛訓練，運輸署需要考慮調查並跟進第 4.10 段提到的可能違規個案。運輸署亦應在適當情況下採取措施，確保私人駕駛教師只會就其有權教授的車輛種類給予駕駛訓練。

審計署的建議

4.13 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 密切監察 3 個組別的不活躍私人駕駛教師百分比，並在百分比持續偏高時採取適當措施，處理私人駕駛教師不活躍的問題；
- (b) 考慮要求考生在考試表格上申報給予駕駛訓練的私人駕駛教師的資料；
- (c) 考慮調查並跟進第 4.10 段提到的可能違規個案；及
- (d) 在適當情況下採取措施，確保私人駕駛教師只會就其有權教授的車輛種類給予駕駛訓練。

政府的回應

4.14 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 透過定期檢討密切監察私人駕駛教師不活躍的情況；
- (b) 考慮安排考生在考試表格上申報給予駕駛訓練的私人駕駛教師的資料；
- (c) 就私人駕駛教師沒有持有相關組別執照但陪同考生出席駕駛考試的個案，向考生查詢；及
- (d) 繼續採取措施，確保私人駕駛教師只就其有權教授的車輛種類給予駕駛訓練。

私人駕駛教師的監察

需要加強對私人駕駛教師的巡查

4.15 運輸署表示，為評核私人駕駛教師的水平及其所採用的駕駛訓練方法，考牌主任可對私人駕駛教師進行巡查。根據 2021 年 12 月底運輸署擬訂的巡查指引(註 43)，巡查分為 3 類：

- (a) **定期巡查** 每天進行的定期巡查；
- (b) **突擊巡查** 除定期巡查外，不定期進行的突擊巡查；及
- (c) **接獲投訴後的巡查** 跟進公眾對私人駕駛教師的投訴所進行的巡查。

考牌主任必須在完成巡查後擬備報告，記錄對私人駕駛教師的表現評核。

4.16 審計署審查了運輸署在 2015 至 2021 年期間進行的 245 次巡查的報告，留意到下列事宜：

- (a) **進行巡查的次數** 每年進行巡查的次數有顯著差別，由 2016 年的 0 次至 2021 年的 175 次不等(見表十)；

註 43：運輸署表示，在 2021 年 12 月之前並未制訂巡查指引。

表十

巡查次數
(2015 至 2021 年)

年份	次數
2015	3
2016	—
2017	26
2018	1
2019	20
2020	20
2021	175 (註)
總計	245

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註：在 2021 年 1 至 6 月期間共進行了 4 次巡查。運輸署在 2021 年 7 月初回應審計署的查詢時表示，由 2021 年 7 月底開始，運輸署的目標是每星期進行 10 至 20 次巡查。在 2021 年 8 至 12 月期間，運輸署共進行了 151 次 (平均每星期 7 次) 巡查。

- (b) **進行巡查的時間** 根據運輸署在 2018 至 2019 年期間進行的私人駕駛教師意見調查所得，私人駕駛教師提供駕駛訓練服務的慣常時段如下：
- (i) 88% 的私人駕駛教師表示，他們在平日上午 9 時 30 分至下午 4 時 30 分提供駕駛訓練服務；
 - (ii) 86% 表示他們在星期六上午 9 時 30 分至下午 4 時 30 分提供駕駛訓練服務；
 - (iii) 79% 表示他們在星期日及公眾假期上午 9 時 30 分至下午 4 時 30 分提供駕駛訓練服務；及
 - (iv) 75% 表示他們在平日晚上 7 時 30 分至 11 時 30 分提供駕駛訓練服務。

可是，審計署留意到，全部 245 次巡查均在平日上午 9 時 30 分至下午 4 時 30 分進行，在其他 3 個慣常時段則沒有進行巡查；及

- (c) *巡查所涵蓋的活躍私人駕駛教師百分比* 在 2021 年之前，所有巡查都是就第一組別的私人駕駛教師而進行。在 2021 年進行的 175 次巡查所涉及的 158 名私人駕駛教師中，第一組別、第二組別及第三組別的駕駛教師分別有 133 人、12 人及 13 人，只佔於 2021 年 5 月 31 日活躍私人駕駛教師的 19%、36% 及 22% (見第 4.6(a) 段表九)。

4.17 2022 年 2 月及 5 月，運輸署告知審計署：

- (a) 在 2021 年 6 月之前，為了不影響所提供的駕駛考試服務，運輸署並沒有專責的考牌主任進行巡查。該署主要是在接獲有關駕駛訓練活動的投訴後才安排巡查。投訴主要來自：
 - (i) 公眾對個別私人駕駛教師的投訴；及
 - (ii) 立法會及區議會議員就駕駛訓練活動及其對當地交通造成影響的投訴／要求；
- (b) 在 2021 年 6 月開設了兩個專責的一級考牌主任職位後，運輸署已增撥資源進行巡查，並制訂了相關巡查指引 (見第 4.15 段)，方便負責人員執行職務，巡查次數亦大幅增加；及
- (c) 現時就私人駕駛教師進行的巡查，主要是在平日進行 (88% 的教師表示有在平日提供駕駛訓練服務——見第 4.16(b)(i) 段)。運輸署會安排涵蓋第 4.16(b)(ii) 至 (iv) 段所述全部訓練時段的巡查。

4.18 由於大部分駕駛訓練均由私人駕駛教師提供 (見第 3.2 段註 14)，制訂有效的質素保證措施以監察私人駕駛教師的表現極為重要。審計署認為運輸署需要加強巡查私人駕駛教師，包括：

- (a) 設定定期及突擊巡查的目標頻率及次數；
- (b) 考慮擴大巡查範疇，以涵蓋私人駕駛教師提供駕駛訓練服務的其他慣常時段；及
- (c) 在考慮相關因素 (例如每個組別的活躍私人駕駛教師數目及個別私人駕駛教師提供駕駛訓練的活躍程度) 後，制訂有系統的私人駕駛教師抽查機制。

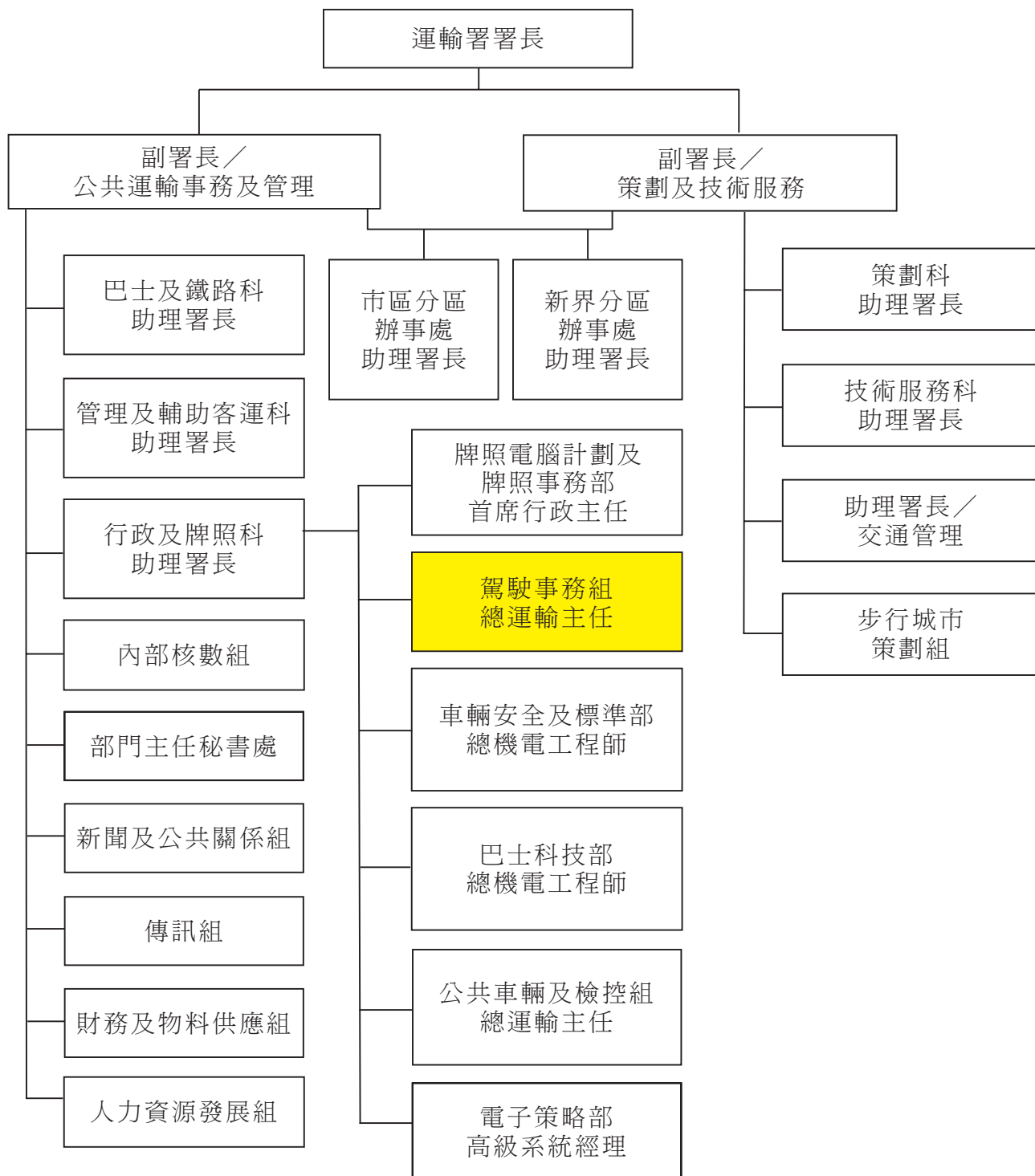
審計署的建議

- 4.19 審計署建議運輸署署長應加強巡查私人駕駛教師，包括：
- (a) 設定定期及突擊巡查的目標頻率及次數；
 - (b) 考慮擴大巡查範疇，以涵蓋私人駕駛教師提供駕駛訓練服務的其他慣常時段；及
 - (c) 在考慮相關因素後，制訂有系統的私人駕駛教師抽查機制。

政府的回應

- 4.20 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：
- (a) 設定定期巡查所有組別每名私人駕駛教師的目標，並延長巡查時間，以涵蓋駕駛訓練的所有時段，包括星期六、星期日和公眾假期；及
 - (b) 透過巡查密切監察私人駕駛教師的表現和水平。

運輸署：組織圖 (摘錄)
(2021 年 12 月 31 日)



圖例： 本審計報告涵蓋的組別

資料來源：運輸署的記錄