

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。