

政府帳目委員會
就
審計署署長
第七十八號衡工量值式
審計結果報告書
提交的報告書

2023年2月

政府帳目委員會第七十八號報告書

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
第1部 引言		
政府帳目委員會的成立	1	1
委員會的成員	2	1
第2部 程序		
委員會的程序	1	2
委員會委員的保密承諾書	2 - 3	3
委員會報告書的特別安排	4	3
委員會的報告書	5	4
政府的回應	6	4
第3部 委員會的研究工作		
研究審計署署長報告書	1	5
會議	2 - 4	5
鳴謝	5	5
第4部 章節		
1. 香港出口信用保險局	1 - 5	6 - 9
2. 簽發駕駛執照服務		
A. 引言	1 - 7	10 - 11

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
B. 駕駛考試服務的提供情況	8 - 23	11 - 18
C. 駕駛訓練學校的管理	24 - 29	18 - 20
D. 私人駕駛教師的發牌管制	30 - 36	20 - 22
E. 結論及建議	37 - 39	22 - 30
 3. 科技券計劃	 1 - 6	 31 - 34
 委員會主席、副主席及各委員署名	 35	
 審計署署長第七十八號報告書內經政府 帳目委員會在報告書研議的章節	 36	
 <u>有關第1部：“引言”的附錄</u>		
附錄1 《香港特別行政區立法會議事規則》	37 - 38	
 <u>有關第2部：“程序”的附錄</u>		
附錄2 1998年2月11日臨時立法會會議 上政府帳目委員會主席提交臨時 立法會的文件：《香港特別行政區 政府帳目審計工作的範圍—— “衡工量值式審計”》	39 - 41	
 <u>有關第3部：“委員會的研究工作”的附錄</u>		
附錄3 出席委員會聆訊的證人	42	

目錄

	頁數
<u>有關第4部第1章：“香港出口信用保險局”的附錄</u>	
附錄4 商務及經濟發展局局長及香港出口信用保險局總監2023年1月4日的綜合回覆	43 - 49
<u>有關第4部第2章：“簽發駕駛執照服務”的附錄</u>	
附錄5 署理運輸及物流局局長於2022年12月13日公開聆訊的開場發言	50 - 52
附錄6 運輸及物流局局長2023年1月13日的函件	53 - 88
<u>有關第4部第3章：“科技券計劃”的附錄</u>	
附錄7 創新科技署署長2023年1月4日的函件	89 - 93

引言

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會根據《香港特別行政區立法會議事規則》第72條的規定成立，這些規定載於本報告書附錄1。

2. 委員會的成員 立法會主席根據《立法會議事規則》第72(3)條任命下列議員為委員會成員：

主席 : 邵家輝議員, JP

副主席 : 謝偉俊議員, JP

委員 : 容海恩議員, JP
陸頌雄議員, JP
黃俊碩議員
龍漢標議員
簡慧敏議員

秘書 : 陳向紅

法律顧問 : 陳以詩

委員會的程序 委員會根據《立法會議事規則》第72條決定的行事方式及程序如下：

- (a) 根據《立法會議事規則》第72條被傳召出席委員會會議的官員，通常應為審計署署長在其報告書裏提及的收支總目的管制人員；如果所研究的事宜影響超過一個收支總目，或涉及政策或原則問題，則應傳召政府的有關政策局局長或其他適當人員。到委員會席前應訊，應是被傳召官員的個人責任。雖然他可以由屬員陪同出席，協助解釋細節，但委員會要求提出的資料、紀錄或文件，均應由他單獨負責；
- (b) 如果審計署署長的政府帳目審計結果報告書所提及的任何事項與政府補助機構的事務有關，則到委員會席前應訊的人士通常應為管制補助費撥款的人員。如委員會認為傳召有關補助機構的代表有助審議，則委員會亦可傳召該代表出席；
- (c) 管制人員或其他人士向委員會提供資料或解釋時，委員會會要求審計署署長和財經事務及庫務局局長協助；
- (d) 委員會在報告書內提及不屬於政府及補助機構的任何人士或機構前，須先行聽取這些人士或機構的陳詞；
- (e) 委員會通常不應單憑審計署署長報告書所述而就某一事項提出建議；
- (f) 委員會不應容許管制人員以書面作證，但作為親身到委員會席前應訊的附加資料，則屬例外；及
- (g) 委員會應不時與審計署署長進行非正式磋商，向署長建議甚麼地方可進行有收穫的衡工量值研究。

程序

2. **委員會委員的保密承諾書** 為加強委員會及其工作行事持正，政府帳目委員會的委員簽署保密承諾書。委員同意，就審計署署長報告書的研究工作，他們不會披露任何關涉委員會有關程序而被列為機密的事情，這些事情包括任何向委員會提供的證據或文件，以及任何與委員會在非公開會議上所作討論或商議有關的資料。委員亦同意採取所需步驟，時刻防止這些事情向外披露，但經委員會撤銷保密限制的事情，則不受這限制。

3. 委員會委員所簽署的保密承諾書已上載至立法會網站。

4. **委員會報告書的特別安排** 根據1998年2月11日提交臨時立法會的《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——“衡工量值式審計”》文件(附錄2)所訂明審計署署長提交報告書的安排，¹審計署署長第七十八號衡工量值式審計結果報告書原本於2022年4月到期呈交立法會主席。鑑於2019冠狀病毒病第五波疫情，審計署署長與立法會主席、委員會和財經事務及庫務局達成協議，把提交第七十八號衡工量值式審計結果報告書的日期延至不遲於2022年10月31日(即提交第七十九號衡工量值式審計結果報告書的限期)。延遲提交報告書一事已取得行政長官批准。其後，第七十八號衡工量值式審計結果報告書連同第七十九號衡工量值式審計結果報告書一併於2022年10月28日呈交立法會主席，以便於2022年11月23日提交立法會省覽。

¹ 根據有關程序，審計署署長須將其“衡工量值式審計”研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內(即10月31日或該日前)，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，呈交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。

程序

5. **委員會的報告書** 本報告書對應第七十八號衡工量值式審計結果報告書。審計署署長是根據上述於1998年2月11日提交臨時立法會有關衡工量值式審計的文件所列的準則及程序進行衡工量值式審計。

6. **政府的回應** 政府對委員會報告書的回應，載於政府覆文內。在該覆文內，政府在適當時會就委員會的結論及建議提出意見，並就委員會或審計署署長指出的不合規則事宜提出糾正方法；如有需要，更解釋政府不擬採取行動的理由。政府已表示會在委員會報告書提交立法會後3個月內，向立法會呈交有關的政府覆文。

研究在2022年11月23日提交立法會的審計署署長報告書

按照以往的做法，委員會認為不必深入調查審計署署長報告書所提出的每個事項。因此，委員會只選出審計署署長第七十八號報告書中其認為涉及較嚴重的違反常規情形或弊端的章節(即第2章“簽發駕駛執照服務”和第3章“安達臣道發展工程計劃的管理”)進行詳細調查。委員會亦已就審計署署長第七十八號報告書其他章節中提出的若干事宜向政府當局索取並獲得資料。政府當局的回應已納入本報告書內。

2. **會議** 委員會先後就本報告書所涵蓋的各個議題召開了4次會議和1次公開聆訊。在2022年12月13日就“簽發駕駛執照服務”舉行的公開聆訊中，委員會聆聽了9名證人，包括1名局長及3名部門首長的證供。證人名單載於本報告書附錄3。出席委員會聆訊的證人所作的證供，以及委員會根據這些證供及研究此議題後所作出的具體結論和建議，載於本報告書第4部第2章。

3. 就本報告書未有涵蓋的“安達臣道發展工程計劃的管理”此一議題，委員會曾於2023年1月13日舉行公開聆訊，聽取證人的證供。鑑於就此議題提出的事項眾多，委員會決定加開一次聆訊，並延後就此議題提交全面報告，讓委員會有更多時間考慮有關的事項及證供。

4. 委員會公開聆訊的現場及過去的網上廣播已上載至立法會網站。

5. **鳴謝** 委員會衷心感謝所有應邀出席公開聆訊作證的人士，他們都採取合作的態度；以及所有向委員會提供詳細資料，以助委員會審議審計署署長第七十八號報告書的政策局／部門。同時，委員會感謝財經事務及庫務局局長、委員會法律顧問和秘書，他們一直從旁給予協助，提供有建設性的意見。此外，審計署署長在編寫其報告書時，採用了客觀而專業的手法，而署長及其屬下人員更在整個研議期間為委員會提供不少協助，委員會亦在此一併致謝。

審計署就香港出口信用保險局(“信保局”)進行審查。

2. 信保局是根據《香港出口信用保險局條例》(“《條例》”)(第1115章)於1966年設立的法定機構，旨在為香港出口商提供保險保障，承保他們因商業或政治事故而未能收回款項的風險，從而鼓勵和支援出口貿易。根據《條例》設立的諮詢委員會¹，就信保局處理其業務的事宜向該局提供意見。在2020-2021年度，信保局受保業務款額及溢利分別為1,306億8,800萬元及2億1,263萬元。

3. 委員會知悉審計署長第七十八號報告書(“該審計報告”)所載的以下審查結果：

企業管治

- 審計署審查了在2015-2016年度至2020-2021年度期間諮詢委員會成員的委任，發現非官方成員所作出的宣誓出現以下的延遲：
 - (a) 在首次獲委任的成員所作出的10次宣誓中，有2次(20%)分別在其任期開始2和6天後才作出；及
 - (b) 在再獲委任的成員所作出的21次宣誓中，有4次(19%)在其任期開始4至62天後才作出；²
- 審計署審查了在2019年8月23日至2021年3月31日期間全部3名新成員的委任，留意到當中有2人分別在其任期開始5和11天後，才被要求向諮詢委員會秘書

¹ 諮詢委員會並非信保局的管治架構。《條例》(第1115章)訂明，信保局不受諮詢委員會的意見所約束，信保局的權力、職能和職責可由信保局總監以信保局名義和代表信保局行使或執行。

² 在該4宗個案中，有1宗個案的成員在宣誓前已獲傳閱委員會文件。

提交個人利益登記。其中1名成員在提交登記前已獲傳閱委員會文件；³

- 在2017-2018年度至2021-2022年度的5個年度中，有4個年度由信保局擬備的企業計劃草案是在下一個財政年度開始15至47天後才提交諮詢委員會審議；
- 自2013年起，信保局再沒有將其保險產品與其他保險商所提供的產品進行比較；⁴
- 雖然信保局在2020年2月完成關鍵績效指標顧問檢討，但有關修訂關鍵績效指標的實施建議書在2021年11月才提交諮詢委員會通過；

提供出口信用保險服務

- 在2020年4月至2021年9月期間，信保局完成處理973份投保申請書。當中有753份(77%)獲信保局接納，並向申請者簽發報價單，而審計署的分析留意到：
 - (a) 由收到投保申請書至向申請者簽發報價單的相隔時間(按曆日計)平均為20天，而有14份(3%)投保申請書的相隔時間超過60天；⁵及

³ 有關信保局自2019年8月23日起為管理諮詢委員會成員的利益衝突事宜採用的兩層申報利益制度，請參閱該審計報告第2.8段。根據信保局的紀錄，該名成員並無申報潛在利益衝突。

⁴ 第1115章第9(3)條訂明，信保局不得就通常由商業保險人承保的風險訂立保險合約。

⁵ 根據信保局訂立的一項服務承諾，自收到填妥的投保申請書及足夠資料時起計，該局會在2個工作天內(不包括收件當日)完成處理投保申請書及簽發報價單。

- (b) 在447份(59%)獲申請者接納的報價單中，報價單由簽發至獲接納所相隔的時間平均為21天。當中有91份(20%)報價單在簽發後超過28天才獲申請者接納；⁶
- 審計署分析了由收到信用限額申請日期至完成處理日期所相隔的時間，⁷留意到在2020年4月至2021年9月期間處理的51 317宗信用限額申請中：
- (a) 25 096宗(49%)100萬元或以下的信用限額申請所相隔的時間平均為5.4天；及
- (b) 26 221宗(51%)100萬元以上的信用限額申請所相隔的時間平均為7.7天；
- 審計署分析了在2020年4月至2021年9月期間進行的15 593次買家狀況檢討⁸，留意到由收到信用調查報告至完成檢討，所相隔的時間平均為6.2天；
- 在2020年4月至2021年9月期間，信保局發現有386宗貨物出口遺漏申報⁹，涉及18名保戶。當中有208宗(54%)貨物出口獲信保局接納補回申報，涉及13名(72%)保戶，而據信保局表示：
- (a) 有87宗(42%)是由於保戶的員工疏忽所致；及
- (b) 有121宗(58%)是由於對保單條款的誤解所致；

⁶ 據信保局表示，報價單在簽發後14個曆日內有效(有效期可獲延長)。
⁷ 信用限額是就個別買家而為保戶提供的最高損失金額保障。保戶須就每名買家提交信用限額申請。信保局已就完成處理信用限額申請及簽發信用限額訂立服務承諾。

⁸ 信保局會按時間表定期對在過去12個月內有貨物出口申報的買家進行檢討。根據信保局的指引，檢討工作須在收到信用調查報告和足夠資料後5個工作天內完成。

⁹ 根據保單條款，保戶須自付運日期起計21天內申報以放帳形式向香港以外地方的買家付運的貨物。

其他行政事宜

- 在2016-2017年度至2020-2021年度期間，各年度的整體員工流失率由12.5%至22.6%不等，平均為17.1%；
- 最近兩次的全面薪酬水平檢討分別在2013年9月和2020年6月完成，前後相隔近7年；¹⁰及
- 審計署審查了在2016-2017年度至2020-2021年度期間33宗價值超過50萬元的採購，留意到：
 - (a) 有26宗(79%)採購獲批准豁免招標；
 - (b) 在1宗採購中，尋求批准豁免時所根據的估算費用最終遠低於實際費用；及
 - (c) 有1宗採購沒有為單一報價提供充分理據。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就信保局的企業管治及提供出口信用保險服務的工作作出書面回應。**商務及經濟發展局局長及香港出口信用保險局總監**的綜合回覆載於附錄4。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

¹⁰ 信保局的《薪酬管理指南》訂明，該局須不時檢討和調整每個薪酬級別的薪幅，即須每3至5年，或當有跡象顯示市場曾有大幅變動時，進行一次全面薪酬水平檢討。

A. 引言

審計署就運輸署提供的簽發駕駛執照服務進行審查，以期找出可予改善之處。其審查結果及意見載於審計署署長第七十八號報告書(“該審計報告”)。審計署曾於2007年10月進行相關審查。

背景

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。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。

3. 委員會於2022年12月13日舉行公開聆訊，聽取證供。**署理運輸及物流局局長廖振新先生**在聆訊開始時發表的序辭載於附錄5。

涉及持暫准駕駛執照的駕駛者的道路交通意外

4. 鑑於該審計報告第1.3段載述，涉及駕駛者的因素是香港道路交通意外的主因之一，為更清楚了解運輸署在提供簽發駕駛執照服務方面的工作，委員會要求當局提供資料，說明過去數年涉及持暫准駕駛執照的各類非商用車輛(即私家車、輕型貨車和電單車)司機的道路交通意外詳情。由於近年有不少電單車司機從事外賣速遞工作，委員會亦就他們的駕駛安全提出關注。

5. **運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中提供2017年至2021年期間涉及持暫准駕駛執照的私家車和電單車司機的道路交通意外的相關統計數字和主要駕駛者因素。

考生在應考路試前接受駕駛訓練的時數

6. 根據該審計報告第1.7段所載，運輸署建議初次學習駕駛的考生在應考路試前最少接受30小時的駕駛訓練。委員會詢問，過去數年，考生在應考路試前接受駕駛訓練的時數及相關及格率為何。委員會認為，接受足夠訓練的考生往往能更好地應付路試。運輸署應研究考生接受駕駛訓練的時數與考試及格率的關係，以檢視應否採取措施，確保考生在參加路試前須接受足夠的駕駛訓練，藉此加強道路安全。

7. **運輸署署長羅淑佩女士**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，現時法例並沒有訂定最低駕駛訓練時數。運輸署發出的駕駛考試指引僅建議初學者應接受30小時或以上的路面駕駛訓練，以達到基本的駕駛水平。運輸署於2018-2019年度曾在17個駕駛考試中心進行不記名的問卷調查。根據該調查的結果，首次申請私家車及輕型貨車路試的考生，接受由私人駕駛教師提供訓練的時數平均分別約為22小時及23小時。運輸署計劃由2023年第二季起，在考生出席路試時，向他們收集為其提供訓練的駕駛教師、受訓時數等資料。運輸署會定期分析相關統計數字，以了解接受不同訓練時數的考生的及格率。視乎分析結果及趨勢，運輸署會在有需要時檢討相關措施。同時，運輸署會繼續透過駕駛教師業界和加強宣傳，提醒考生應接受足夠訓練才參加路試。

B. 駕駛考試服務的提供情況

筆試的試題庫

8. 根據該審計報告第2.4至2.5段所載，非商用車輛筆試和的士筆試(丙部)試題庫是按《道路使用者守則》當時生效的版本¹而編製。儘管筆試試題庫的試題最近一次更新是在2020年9月，但對上一次更新則是在2000年8月。《道路使用者守則》最後一次更新是在2020年6月，在此之前的上一次更新則是

¹ 根據《道路交通條例》(第374章)第109(2)及(6)條，《道路使用者守則》的任何更改，須當作為附屬法例。

簽發駕駛執照服務

2000年5月。在此期間(由2000年5月至2020年6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。然而，在2020年9月之前，這些修訂並沒有納入筆試中。委員會詢問《道路使用者守則》20年沒有更新的原因，以及運輸署採取了甚麼補救措施，確保受影響的駕駛執照持有人充分知悉道路安全法例的修訂。

9. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，雖然《道路使用者守則》並沒有指明的更新時間表，由於政府會不時修訂有關道路交通的法例，《道路使用者守則》的封面頁底已提醒讀者該守則的部分內容或許不再適用，一切應以當時通行的法例為準。此外，與道路交通相關的條例和規例的修訂，以及新的資料，均已透過不同方式向公眾發放。政府在新增或修訂法例時，會向道路使用者進行宣傳和教育活動，以加強他們對相關法例的認識，同時會向汽車及運輸業界、學校及其他持份者發放資料。政府亦會透過政府或運輸署網站提供最新的法例及相關詳細資料。為方便考生，運輸署計劃在2023年下半年推出新網頁，提供有關“筆試試題範圍”的最新資料，當中會包括《道路使用者守則》及與道路交通相關的新增法例。運輸署會加強宣傳，以及特別針對考生提供相關資訊，確保考生知悉不時更新的最新筆試範圍。此外，運輸署會適時檢視《道路使用者守則》的內容。應委員會的要求，運輸署在附錄6列出了在上述20年期間道路安全相關法例的主要增補或修訂。

非商用車輛路試

進行路試的服務承諾

10. 根據該審計報告第2.7(b)段所載，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，原因是非商用車輛路試的需求可能會繼續增長，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。委員會認為運輸署應訂立進行路試的服務承諾，以供公眾參考。

11. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署留意到社會大眾對路試服務需求持續上升，並已在網頁公布各類車輛路試的輪候日數。運輸署在2023年實施下文第13段所述各項增加路試數目的措施，以及完成考牌主任職系人手填補後，會於2024年檢視有關情況，研究為非商用車輛路試排期訂定目標，即在收到考試申請後安排路試所需的等候日數。

增加路試數目

12. 關於該審計報告第2.8段和表五，委員會知悉並關注到，在2015年12月31日至2021年12月31日期間，報考非商用車輛路試的新考生和重考生的輪候時間大幅延長。²

13. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，過去10年，路試的申請數目整體增加了73%(即由2012年的122 554宗申請增加至2021年的211 798宗申請)。此外，在疫情期間，為配合政府的防疫及社交距離措施，駕駛考試服務曾間歇暫停了5次。每次恢復駕駛考試服務後，各類駕駛考試的輪候時間均受到影響。同時，運輸署亦盡力調撥資源為受停考影響的考生安排補考。運輸署一直有推出措施增加路試數目，包括增加人手(例如定期招聘考牌主任及聘請退休考牌主任)、改善工作效率和流程等。為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，詳情如下：

- 利用科技——運輸署已在2022年6月底起全面推行電子路試。隨着電子路試的實施，運輸署會利用所節省的時間，在3個駕駛考試中心提供每月約190個額外路試。這措施預計於2023年3月推出；及
- 安排考牌主任額外工作——運輸署會進一步安排考牌主任在星期六額外工作，預計每月可提供約

² 舉例而言，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%。

830個路試(即每個星期六約208個路試)，在6個月內約可提供5 000次考試。這項措施預計於2023年3月推出。

14. 委員會詢問，為何自2015年12月31日以來，一如該審計報告第2.8段和表五所載，港島區駕駛考試中心非商用車輛路試的輪候時間大幅延長。**運輸署署長**在公開聆訊上回應時解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，跑馬地駕駛考試中心是港島區非學院和非商用車輛的主要考試中心。鑑於跑馬地駕駛考試中心一帶交通繁忙，運輸署有必要在進行路試和照顧附近居民的需要之間取得平衡。近年運輸署已適度調整路試安排，每星期編排3天路試，以疏導附近交通，港島區的輪候時間因而受到影響而延長。此外，由於港島區的輪候時間過往一直較新界/九龍區為短，因此，當整體輪候時間因考試需求增加而增長時，部分原屬意新界/九龍區的考生會轉而選擇在港島區應考，令港島區的輪候時間出現較明顯增加。

15. 委員會認為，運輸署一方面應制訂措施，加快為非商用車輛路試的新考生和重考生安排考期，以緩解輪候時間過長的問題，另一方面應物色較遠離住宅區的合適用地進行路試。有意見認為，運輸署應嘗試以破格思維解決瓶頸問題，例如引入付費快期預約服務或推出快速排期機制以便利有需要的考生，以及要求路試成績“接近及格”的考生接受額外的路面駕駛訓練，而非重考路試。

16. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署一直致力在全港物色合適用地設立更多和分布更廣的駕駛考試中心，以增加路試數目。運輸署已計劃在柴灣發展政府聯用綜合大樓，以提供非商用車輛的駕駛訓練及路試服務。運輸署會繼續進行相關的覓地工作，並會積極考慮在任何地區的合適用地設立駕駛考試中心。同時，運輸署目前已有機制處理有特殊需要的考生所提交的快期申請。在考生遞交足夠證明文件後，運輸署會按

個別個案的情況進行審批。為確保道路安全，運輸署認為有需要維持現時考生必須在相關路試取得及格才可獲發駕駛執照的要求。

駕駛考試中心的使用率

17. 關於該審計報告第2.9段和表六，委員會知悉並關注到，在2015年至2019年期間，13個提供非商用車輛路試的駕駛考試中心中，使用率未能達到80%以上的駕駛考試中心數目由2015年的5個增加至2019年的7個。

18. **運輸署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，使用率下降至低於80%的兩個考試中心，分別為跑馬地駕駛考試中心(68.3%)及培正道駕駛考試中心(75.2%)。考慮到跑馬地一帶交通繁忙，運輸署由2016年起將跑馬地駕駛考試中心的開放日數逐步調整至每星期3天。運輸署曾於2019年暫停培正道駕駛考試中心的路試一個月，以用作二級考牌主任入職路試的場地。因此，該兩個考試中心的使用率在2019年低於80%。事實上，駕駛考試中心的營運日數受多項因素影響，包括：

- 考牌主任人手——運輸署須視乎考牌主任的人手，安排每日開放的駕駛考試中心數目；
- 個別考試中心的交通情況——運輸署須考慮個別考試中心的交通情況，尤其是交通繁忙的地區。一般而言，路試會在上下午繁忙時段以外的時間進行；
- 個別考試中心的特別安排——如上文所述，培正道駕駛考試中心會用作二級考牌主任入職路試的場地，因此該中心須在有關期間暫時關閉；及
- 各類車種的路試需求——不同車種的路試會在相應的駕駛考試中心舉行。運輸署會因應各車種的路試需求和輪候情況，安排在不同駕駛考試中心舉行的路試數目。

考牌主任和駕駛考試中心主任的報到值勤安排

19. 委員會提述該審計報告第2.11段，並對運輸署未有採納2019年的檢視³所提出的建議，簡化考牌主任和駕駛考試中心主任⁴的報到值勤安排，表示失望。考牌主任和駕駛考試中心仍須在每個工作天早上前往培正道辦事處報到，由電腦隨機抽籤分派到全港各駕駛考試中心執行駕駛考試職務，在完成工作後亦須返回培正道辦事處。委員會認為，這項安排令考牌主任花費不必要的交通時間，從而降低考牌主任的整體生產力。因此，儘管負責非商用車輛路試的考牌主任人數增加了22%，由2019年的51人增至2021年的62人，但路試的輪候情況卻進一步惡化。⁵

20. **運輸署署長**在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，現時透過電腦隨機抽籤分派考牌主任到全港各駕駛考試中心執行路試職務的安排，可防止考牌主任預先得知當天將在哪個駕駛考試中心執行職務，以及減低在路試開考前受賄的機會。除抽籤外，考牌主任和駕駛考試中心主任一般會乘坐同一部車前往獲指派的駕駛考試中心，這項安排可起一定的監察作用，減低在路試開考前受賄的機會。運輸署認為，維持一個公平、公正及廉潔的考試制度至為重要，該署有責任以所有可行方式，盡力減低職員貪污受賄的潛在風險。就此，廉政公署(“廉署”)曾在2001年及2021年就駕駛考試服務的管理進行防貪研究，並得出結論認為運輸署隨機編配考牌主任職務是一項有效的防貪措施。

³ 運輸署曾於2019年檢視考牌主任和駕駛考試中心主任的報到安排，考慮應否讓他們直接由家中前往經由抽籤編配的駕駛考試中心執行職務。檢視結果顯示，有關安排或可每年增加約5 500個路試，但有多項問題需要考慮。運輸署在平衡各方面的因素後，認為應維持目前沿用的報到安排。

⁴ 每個駕駛考試中心獲分派一名駕駛考試中心主任，由文職人員擔任。

⁵ 在2015年至2021年期間，各駕駛考試中心的私家車和電單車路試的輪候時間增幅由30%至284%不等。

21. **運輸署署長**亦在公開聆訊上解釋，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署在2022年6月全面採用電子路試表格後，駕駛考試中心主任及大部分考牌主任仍須在完成工作後返回培正道辦事處，原因如下：

- 基於保安考慮，駕駛考試中心主任每天需要到培正道辦事處拿取及交還17個駕駛考試中心(包括兩個流動駕駛考試中心)的鎖匙。此外，駕駛考試中心主任須將從考生收到的各類文件，交回培正道辦事處作進一步處理；
- 獲指派進行電單車路試或到流動駕駛考試中心工作的考牌主任，須到培正道辦事處取得相關的裝備和用具，包括頭盔、電單車、流動考試車等，在完成工作後亦須把相關裝備和用具交回培正道辦事處；及
- 現時，考牌主任每天在培正道辦事處獲分發平板電腦用以進行路試。基於保安考慮，所有平板電腦均集中在培正道辦事處存放及管理。

22. 委員會質疑，現時安排考牌主任與駕駛考試中心主任一同前往獲編配的駕駛考試中心的做法能否有效防止賄賂和貪污，因為意圖犯案的考牌主任可輕易透過手提電話發送電子訊息提示有關人士，並質疑現時考牌主任和駕駛考試中心主任的報到值勤安排的管理效率和成本效益。委員會認為運輸署應檢視在2019年作出的評估和結論，並重新評估簡化他們的報到值勤安排的建議是否可行，從而利用所節省的交通時間舉行更多路試。同時，運輸署亦應檢視考牌主任職系的人手情況和招聘要求，以加快相關職系的招聘工作，應付迫切的路試需求。

23. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署會在2023年第一季與廉署共同檢視考牌主任的報到安排，以期在確保一個公平、公正及廉潔的考試制度的同時，亦可增加路試數目。預計可於2023年年中完成檢視。就此，委員會要求運輸署在適當時候提供文件，匯報與廉署進行檢視所得的結果。應委員會的

要求，**運輸及物流局局長**亦在附錄6提供資料，詳細說明考牌主任的人手情況，以及主要負責進行非商用車輛路試的二級考牌主任的入職條件。

C. 駕駛訓練學校的管理

指定駕駛學校的招標程序

24. 委員會對現時全港4間指定駕駛學校⁶均由同一私人公司集團營運的情況表示關注，這樣或會造成市場壟斷。委員會認為運輸署應為指定駕駛學校訂立更具競爭性的招標程序，以及檢討用以評審標書以批出政府短期租約用地供指定駕駛學校營運的準則，並在過程中考慮不同的因素，包括營辦商過往營運指定駕駛學校的表現，而非採用“價高者得”的方法。

25. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，為使指定駕駛學校的招標程序更具競爭性，運輸署在2019年11月諮詢競爭事務委員會(“競委會”)，以檢討指定駕駛學校的標書評審機制。競委會建議運輸署：

- 以評分制取代以往“價高者得”的簡易招標程序作為標書評審機制，並繼續定期為指定駕駛學校用地進行重新招標；
- 降低投標者的入場門檻(包括移除就公司對營運駕駛學校經驗的最低要求及接受海外投標者等)；及
- 在評審標準中加入評審學車費用的元素。

26. 運輸署接納競委會的建議，並由2020年7月鴨脷洲駕駛學校的招標中開始採用評分制，當中標書的技術評分與建議租

⁶ 根據該審計報告第1.7段的註2所載，截至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。該4間指定駕駛學校由同一私人公司集團營運。

金各佔總分的50%，以顧及學習駕駛人士對駕駛訓練服務的需求及保障各相關持份者的利益。此外，投標者亦須符合以下必要條件：

- 承諾優先以不遜於現時的待遇聘任現時指定駕駛學校的受限制駕駛教師；⁷及
- 駕駛學校的關鍵員工必須符合標書列明的學歷及工作經驗的最低要求。

27. 應委員會的要求，**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中提供有關評分制的詳情及計劃為4間指定駕駛學校進行下一次招標的時間表。

新觀塘駕駛學院的指定

28. 根據該審計報告第3.3段的註15所載，設於政府短期租約用地的指定駕駛學校的招標工作由運輸署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，而地政總署則負責就土地管理制訂標書條款及租約。關於該審計報告第3.5(c)段，委員會知悉並關注到，雖然新觀塘駕駛學院自2019年11月起全面營運，但運輸署直到2020年6月才得知該駕駛學院仍未獲屋宇署簽發臨時佔用許可證。委員會詢問，相關標書條款及租約有否訂明須取得由屋宇署簽發的佔用許可證的要求，以及各部門有何措施防止同類事件再次發生。

29. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，新觀塘駕駛學院的短期租約條款載明，在該用地上擬興建的建築物或構築物，必須符合《建築物條例》(第123章)、任何據以訂立的規例及任何予以修訂的法例。為防止同類事件再次發生，運輸署在2021年9月發出內部指引，就駕駛學校的指定訂明清晰的程序及規定，

⁷ 據運輸署表示，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。

以加強監察駕駛學校東主執行主要的準備和籌備工作的情況(包括檢查是否已取得佔用許可證)。指引訂明若原中標者明顯無法履行其在標書作出的承諾，運輸署會考慮要求地政總署終止租約。此外，就日後駕駛學校的指定，運輸署與地政總署會分別於實務守則及租約中明確加入須在學校啟用及營運前取得佔用許可證的要求。

D. 私人駕駛教師的發牌管制

第一組別私人駕駛教師執照的簽發機制

30. 根據該審計報告第4.3(c)段所載，考慮到第一組別(私家車及輕型貨車)的有效私人駕駛教師執照數目和新基準，運輸署簽發了226個新執照。為了善用第二組別(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)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，運輸署建議把226個新簽發的第一組別私人駕駛教師執照中的75%新執照公開讓合資格的公眾人士申請，並把餘下25%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，從而優化簽發機制。委員會詢問，運輸署就第一組別私人駕駛教師執照訂立相關簽發機制而非由市場按供求決定發牌數量的理據為何。

31. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署在1999年與私人駕駛教師業界達成共識，把3個私人駕駛教師組別當時的有效私人駕駛教師執照數目定為日後檢討的基準。當某個私人駕駛教師執照組別的有效執照數目低於基準的九成或以下，運輸署署長便會考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照。運輸署在2018年全面檢討私人駕駛教師執照，考慮了當時的駕駛訓練政策、交通運輸情況及學習駕駛人士對私人駕駛教師提供的訓練的需求，同時經諮詢業界及持份者後，決定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，並增發226個第一組別私人駕駛教師執照，分兩階段進行。運輸署亦優化了私人駕駛教師執照的簽發機制，建議把新的226個第一

簽發駕駛執照服務

組別私人駕駛教師執照中的75%(即169個)公開讓合資格的公眾人士申請，當中顧及了公眾人士希望投身駕駛教師行業的意願，將大部分新簽發執照分配給合資格的公眾人士。同時，運輸署亦決定把25%(即57個)新執照提供予私人駕駛教師、指定駕駛學校及專營巴士公司的現職和前任受限制駕駛教師申請，以善用他們的訓練經驗。

32. 應委員會的要求，**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中提供就226個新簽發的第一組別私人駕駛教師執照收到的申請數目，以及由公眾人士、第二組別及第三組別私人駕駛教師執照持有人及現職和前任受限制駕駛教師提出的申請的詳細分項數字。

私人駕駛教師的監察

33. 根據該審計報告第4.6段所載，於2021年5月31日，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%)。此外，在這些不活躍私人駕駛教師中，有210人(63%)、58人(70%)及73人(59%)在運輸署之前於2016年及2018年進行的兩次估計中，同樣被審計署發現不活躍。委員會詢問判斷私人駕駛教師活躍或不活躍的因素和依據為何，以及運輸署有否評估市場上是否有足夠的私人駕駛教師供應。

34. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，私人駕駛教師提供駕駛訓練與否，受多項因素影響，當中包括個人工作發展、家庭安排、身體狀況等。目前並無清晰及廣受認同的定義，用以判斷私人駕駛教師活躍或不活躍。運輸署過往就私人駕駛教師執照進行全面檢討時，是假定私人駕駛教師在一年內未有陪同任何學習駕駛人士出席路試者為不活躍。運輸署在檢視有效私人駕駛教師執照數目的基準時，已考慮到不活躍私人駕駛教師的數目，以確保市場上有足夠的私人駕駛教師為公眾提供駕駛訓練。為監察不活躍私人駕駛教師的情況，運輸署已於2022年

推出私人駕駛教師證及駕駛教師複修課程。運輸署亦計劃於2023年第二季開始在考生出席駕駛路試時，向他們收集為其提供駕駛訓練的私人駕駛教師及受訓時數等資料，以加強監察不活躍私人駕駛教師的情況，並核實提供訓練的私人駕駛教師的資格。委員會知悉，運輸署在過去5年並沒有收到市民對私人駕駛教師不足的投訴。

35. 根據該審計報告第4.15及4.16段和表十所載，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。委員會知悉，運輸署每年進行的巡查次數有顯著差別，由2016年的0次至2021年的175次不等，並詢問運輸署的巡查次數有差別的原因。

36. **運輸署署長**在公開聆訊上表示，以及**運輸及物流局局長**在其2023年1月13日的函件(附錄6)中指出，運輸署於2021年6月開設兩個專責監察私人駕駛教師的一級考牌主任職位後，加強了巡查的次數，因此該年的巡查次數比過往年份明顯增加。運輸署於2021年制訂了巡查指引，清楚列出巡查的要求及程序。運輸署會在2023年繼續加強巡查次數，目標是每2至3年對所有活躍私人駕駛教師進行一次巡查。

E. 結論及建議

整體意見

37. 委員會：

- 強調涉及駕駛者的因素是香港道路交通意外的主因之一。駕駛訓練和駕駛考試可讓駕駛者掌握必要的知識、技能及駕駛態度和駕駛責任方面的要求。運輸署有責任透過改善駕駛考試服務的提供、駕駛訓練學校的管理和對私人駕駛教師的監察，為駕駛者提供可靠和高效率的簽發駕駛執照服務；

駕駛考試服務的提供情況

筆試

- 對下述情況深表關注：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月進行，但對上一次更新是在約20年前的2000年8月。因此，在2020年9月之前的多年中，道路安全法例歷次的修訂並沒有反映在筆試中；
- 強烈促請運輸署：
 - (a) 制訂機制，定期及適時更新駕駛筆試試題庫的試題；
 - (b) 採取補救措施，確保受影響的駕駛執照持有人充分知悉有關道路安全法例的修訂；及
 - (c) 加強宣傳及特別向筆試考生提供相關資訊，以確保他們知悉最新的筆試範圍；

非商用車輛路試

- 對以下情況深表關注，並認為不可接受：
 - (a) 由2015年至2021年每年截至12月31日，報考非商用車輛路試的新考生和重考生輪候時間大幅延長；及
 - (b) 就提供非商用車輛路試的13個駕駛考試中心而言，在2015年至2019年期間，使用率未能超過80%的駕駛考試中心數目由2015年的5個增加至2019年的7個；
- 對下述情況表示失望：運輸署未有採納2019年的檢視所提出的建議，簡化考牌主任和駕駛考試中心主任的報到值勤安排。考牌主任和駕駛考試中心主任仍須在每個工作天早上前往培正道辦事處報到，由

簽發駕駛執照服務

電腦隨機抽籤分派到全港各駕駛考試中心執行路試職務，在完成工作後亦須返回培正道辦事處。這項安排令考牌主任花費不必要的交通時間，從而降低考牌主任的整體生產力。因此，儘管負責非商用車輛路試的考牌主任人數增加了22%，由2019年的51人增至2021年的62人，但路試的輪候情況卻進一步惡化；

一 強烈促請運輸署：

- (a) 制訂措施，加快為新考生和重考生安排非商用車輛路試以消除瓶頸，並定期檢視這些措施的成效；
- (b) 物色較遠離住宅區的合適地點為非商用車輛進行路試；
- (c) 檢視2019年就考牌主任和駕駛考試中心主任的報到值勤安排作出的評估和結論，並重新評估簡化他們的報到值勤安排的建議是否可行，從而利用所節省的交通時間舉行更多路試；
- (d) 重新評估現時安排考牌主任與駕駛考試中心主任一同前往獲編配的駕駛考試中心的做法能否有效防止賄賂和貪污；
- (e) 檢視考牌主任職系的人手情況和招聘要求，並加快相關職系的招聘工作，以應付迫切的路試需求；及
- (f) 考慮恢復運輸署在2016年不再為非商用車輛舉行路試作出的服務表現承諾，並訂立新的服務表現承諾，以供公眾參考；

一 知悉運輸署為增加路試數目：

- (a) 已計劃在柴灣發展政府聯用綜合大樓，以提供非商用車輛的駕駛訓練及路試服務；

簽發駕駛執照服務

- (b) 會與廉署共同檢視考牌主任的報到安排，以期在確保一個公平、公正及廉潔考試制度的同時，亦可增加路試數目；
 - (c) 會透過定期招聘新考牌主任及聘請退休考牌主任，增加考牌主任人手；
 - (d) 會進一步安排考牌主任在星期六額外工作，預計每月可提供約830個路試(即每個星期六約208個駕駛考試)，在6個月內約可提供5 000個考試；
 - (e) 會利用自2022年6月底推出電子路試後節省的時間，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試；及
 - (f) 在2023年實施上述措施及完成考牌主任職系人手填補後，會研究為非商用車輛路試排期訂定目標(即在收到考試申請後安排路試所需的等候日數)；
- 要求運輸署在適當時候提供文件，匯報與廉署進行檢視所得的結果；
- 注意到：
- (a) 現時法例並沒有訂定最低駕駛訓練時數。運輸署發布的駕駛考試指引只建議初學者接受30小時或以上的路面駕駛訓練，以達到基本的駕駛技術水平；及
 - (b) 運輸署在2018-2019年度曾在17個駕駛考試中心進行不記名問卷調查。根據該調查的結果，首次申請私家車及輕型貨車路試的考生，接受由私人駕駛教師提供訓練的時數平均分別約為22小時及23小時；

一 強烈建議運輸署：

- (a) 加快落實在考生出席路試時向他們收集受訓時數資料的計劃，並根據這些資料研究受訓時數與考試及格率的關係，以及檢視應否採取措施，確保考生在參加路試前接受足夠的駕駛訓練；及
- (b) 透過駕駛教師業界和加強宣傳，提醒考生應接受足夠訓練才參加路試；

駕駛訓練學校的管理

- 一 對現時4間指定駕駛學校均由同一私人公司集團營運的情況深表關注；
- 一 強烈促請為指定駕駛學校訂立更具競爭性的招標程序。運輸署應檢討用以評審標書以批出政府短期租約用地供指定駕駛學校營運的準則，在過程中應考慮不同的因素，包括營辦商過往營運指定駕駛學校的表現，而非採用“價高者得”的方法；
- 一 知悉：
 - (a) 運輸署曾在2019年11月諮詢競委會，以檢討指定駕駛學校的標書評審機制；及
 - (b) 運輸署接納競委會的建議，由2020年7月起採用新的評分制度批出標書，當中技術評分與建議租金各佔總分的50%；

私人駕駛教師的發牌管制

- 一 對下述情況表示關注：截至2021年5月31日，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)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%)。一如審計署所指，在這3個組別的不活躍私人駕駛教師中，有210人(63%)、58人(70%)及73人(59%)在運輸署之前於2016年及2018年進行的兩次估計中同樣被發現不活躍；

— 促請運輸署：

- (a) 制訂清晰及廣受認同的定義，以確定私人駕駛教師屬活躍或不活躍；及
- (b) 密切監察3個組別的不活躍私人駕駛教師的百分比，並在有需要時採取適當措施處理不活躍私人駕駛教師的問題；

— 知悉運輸署：

- (a) 已在2022年推出私人駕駛教師證和強制複修課程，以協助監察不活躍私人駕駛教師的情況；
- (b) 已計劃在考生出席路試時，向他們收集為其提供駕駛訓練的私人駕駛教師及受訓時數等資料，以加強監察不活躍私人駕駛教師的情況；及
- (c) 在過去5年並沒有收到市民對私人駕駛教師不足的投訴；

— 對下述情況表示關注：為了善用第二組別和第三組別私人駕駛教師及受限制駕駛教師的駕駛和訓練經驗，並鼓勵市民入行，運輸署建議優化私人駕駛教師執照的簽發機制，把75%的新簽發第一組別私人駕駛教師執照透過公開申請分配予合資格的公眾人士，並把餘下25%提供予第二組別和第三組別的有效私人駕駛教師執照執照持有人以及現職和前任受限制駕駛教師申請；

- 建議運輸署檢討上述把25%的新簽發第一組別私人駕駛教師執照分配予現有駕駛教師的機制對公眾是否合理和公平；
- 對下述情況表示關注：在2015年至2021年期間，運輸署每年對私人駕駛教師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。此外，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年進行的巡查涉及158名私人駕駛教師，當中133次、12次及13次巡查是針對第一組別、第二組別及第三組別的私人駕駛教師而進行，所涵蓋的私人駕駛教師數目只佔於2021年5月31日活躍私人駕駛教師的19%、36%及22%；及
- 知悉運輸署已在2021年公布有關私人駕駛教師的巡查指引，當中清楚載列巡查的要求和程序。

具體意見

38. 委員會：

- 對下述情況深表關注：在2019年指定設於政府短期租約用地的新觀塘駕駛學院的程序存在欠妥之處，這可見於以下情況：
 - (a) 部分主要的準備和籌備工作與活動(例如工地平整及建造工程)的完成日期及新觀塘駕駛學院全面營運的日期出現延誤，介乎48至136天不等；
 - (b) 運輸署在新觀塘駕駛學院的建築工程尚未完全竣工的情況下，在2019年8月指定該處為駕駛學院，並在2019年11月批准在校內提供公用道路以外的訓練；及

簽發駕駛執照服務

- (c) 雖然新觀塘駕駛學院自2019年11月起全面營運，但運輸署直到2020年6月4日才從東主得知該駕駛學院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，但東主和運輸署在未取得臨時佔用許可證前分別在新觀塘駕駛學院進行駕駛訓練和提供路試服務，做法違反《建築物條例》(第123章)的規定；
- 強烈促請運輸署從新觀塘駕駛學院的指定一事汲取教訓，以改善指定新駕駛學校的程序，包括加強監察東主按照標書所載的承諾書和租約執行主要準備和籌備工作與活動，以及駕駛學校啟用的事宜；並在日後的租約中加入東主須在駕駛學校開幕及開始營運前向屋宇署取得佔用許可證的要求；
- 對下述情況表示關注：由指定駕駛學校和指定駕駛改進學校現行視察指引各自的生效日期(即分別為2018年10月及2020年7月)起至2021年10月期間，視察頻率並不適合運輸署視察指引訂明的要求，詳情如下：
 - (a) 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(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；及
 - (b) 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(即每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；
- 對下述情況表示關注：指定駕駛改進學校在2020年11月至2021年10月期間提交的課程成績清單出現資料不符的情況，這可見於以下情況：

簽發駕駛執照服務

- (a) 在該12個月中，有8個月(67%)出現課程成績清單上的學員總數與有關學校提交的每月報告所載的不符的情況，每月差額介乎1至33人；及
 - (b) 在兩間指定駕駛改進學校分別於2021年2月、4月及6月提交的3份課程成績清單中，有4名學員的紀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。雖然該4名學員在課程成績清單上的紀錄為及格，但其學員表現評核表格的紀錄卻是不及格；及
- 知悉運輸署署長同意審計署在該審計報告第3.11及3.26段提出的建議。

跟進行動

39. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。

科技券計劃

審計署就科技券計劃進行審查。審查工作集中於處理申請、項目的監察及其他行政事宜。

2. 科技券計劃在2016年11月推出，屬創新及科技基金下的項目，旨在資助合資格的本地企業和機構採用科技方案，以提高生產力或協助業務流程升級轉型。創新科技署（“創科署”）由創新科技署署長掌管，負責管理科技券計劃。自2021年6月8日起，創科署委託香港生產力促進局（“生產力局”）擔任科技券計劃秘書處。¹

3. 經科技券計劃秘書處審查後，合資格的申請會提交科技券計劃委員會評審。獲科技券計劃委員會支持的申請繼而會提交創新科技署署長批准。項目完成後，申請者須提交項目最終報告。由2018-2019年度起，除了發放款項前實地視察外，創科署在每個財政年度亦隨機選定5個項目，在項目完成並發放終期資助款項後進行發放款項後實地視察。截至2021年12月31日，在接獲的12 922宗科技券計劃有效申請中，有7 075宗(55%)獲得批准，涉及的核准資助總額為10億9,950萬元。

4. 委員會知悉審計署署長第七十八號報告書所載的以下審查結果：

處理申請

- 審計署審查了2017年至2021年期間獲得批准的7 075宗科技券計劃申請，留意到由接獲申請至完成審查和評審的平均相隔時間，由2017年的3.4個月增加至2021年的11.9個月；

¹ 生產力局獲委託為科技券計劃秘書處後，負責處理2020年7月及以後接獲的申請，並進行有關審查和項目監察。創科署轄下科技券計劃小組則負責監督生產力局作為科技券計劃執行夥伴的表現。

- 審計署審查了2020年4月至2021年6月期間接獲的25宗申請，留意到該25宗申請的個案負責人員在接獲申請1.9至9.3個月後，才要求申請者作出澄清；²
- 審計署審查了2021年獲批准的3 787宗申請中的155宗(4%)，留意到由項目開展日期至申請者接獲評審結果通知的日期，平均相隔時間為10.6個月；
- 截至2021年12月31日，在1 714宗等待提交創新科技署署長批准的申請中，有932宗(54%)自科技券計劃委員會完成評審後所相隔的時間超過30天；

項目的監察

- 審計署審查了2017年至2021年期間獲批准的1 747份項目最終報告，留意到由接獲至批准報告的平均相隔時間呈增加趨勢，由2017年的2.6個月增至2021年的8.6個月；
- 審計署審查了2020年4月至2021年6月期間接獲的25份項目最終報告的處理情況，留意到有17份(68%)項目最終報告的個案負責人員在接獲項目最終報告超過1個月後，才要求申請者作出澄清；
- 審計署分析了已獲發終期資助的項目，留意到：
 - (a) 已獲發終期資助的項目數目大幅增加約2倍，由2018-2019年度的206個，增加至2020-2021年度的606個，但在每個財政年度，選定進行發放款項後實地視察的項目只有5個；及

² 根據《科技券計劃手冊》(創科署內部運作指南)，個案負責人員應在接獲申請當天起計1個月內，就證明文件不足等事宜要求申請者作出澄清。

(b) 2018-2019年度至2020-2021年度期間有1 328個項目獲發終期資助款項，創科署就其中15個進行發放款項後實地視察。這些實地視察全部在項目完成超過1年後進行；³

其他行政事宜

- 就科技券計劃委員會在2016年10月至2022年3月期間舉行的32次會議，審計署審查了每次會議的非官方委員的出席率，留意到：
 - (a) 每次會議非官方委員的出席率為30%至88%不等；及
 - (b) 19次(59%)會議的出席率低於60%；
- 在2016年10月至2021年12月期間，科技券計劃委員會委員就首次委任提交的32份利益申報中，有23份(72%)遲交，而在74份年度利益申報表中，有16份(22%)遲交；⁴及
- 創科署在委託生產力局管理科技券計劃一事上，在按照有關管理資助計劃及政府資助的非工程項目的《財務通告第2/2017號》所載的規定，就與生產力局合夥安排的性質把相關考慮因素和決定清晰妥善地記錄在案方面，有可予改善之處。

³ 進行發放款項後實地視察的目的是查核獲計劃資助的資產，集中核實項目在完成後是否符合科技券計劃的規定。根據構成資助協議部分內容的《科技券計劃申請指南》，申請者無須在項目完成後保留資產超過1年。

⁴ 根據創科署的科技券計劃委員會委員利益申報指引，科技券計劃委員會委員在獲委任時及往後每年須遞交利益申報表申報一般金錢利益。

科技券計劃

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求政府當局就處理科技券計劃申請和監察科技券計劃項目事宜作出書面回應。**創新科技署署長**的回覆載於附錄7。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

委員會主席、副主席及各委員署名

邵家輝

邵家輝(主席)

謝偉俊

謝偉俊(副主席)

容海恩

容海恩

陸頌雄

陸頌雄

黃俊碩

黃俊碩

龍漢標

龍漢標

簡慧敏

簡慧敏

2023年2月6日

審計署署長第七十八號報告書內
經政府帳目委員會在報告書研議的章節

審計署署長
第七十八號報告書

政府帳目委員會
第七十八號報告書

<u>章節</u>	<u>項目</u>	<u>章節</u>
1	香港出口信用保險局	1
2	簽發駕駛執照服務	2
4	科技券計劃	3

《香港特別行政區立法會議事規則》

72. 政府帳目委員會

(1) 立法會設有一個名為政府帳目委員會的常設委員會，負責研究審計署署長就以下各事宜提交的報告——

- (a) 政府的帳目；
- (b) 委員會認為須提交立法會省覽的其他帳目；及
- (c) 委員會認為與審計署署長履行職責或行使職權有關的事宜。

(2) 委員會亦須研究由審計署署長就其審計(衡工量值審計)工作而提交立法會省覽的報告。在該報告中，審計署署長就政府部門、憑藉任何條例審計署署長職權範圍所及的公共團體或組織或接受公帑補助的組織是否符合經濟原則及是否講求效率與功用，進行審計。

(3) 委員會由一名主席、副主席及5名委員組成，全部均須為立法會主席按內務委員會決定的選舉程序任命的議員。

(2005年第214號法律公告；2017年第186號法律公告)

(3A) 委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。
(2005年第214號法律公告)

(3B) 如主席及副主席暫時缺席，委員會可在其缺席期間另選一委員代行主席之職。 (2005年第214號法律公告)

(3C) 所有在委員會內討論的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則在此情況下他須作決定性表決。 (2005年第214號法律公告)

(4) 第(1)及(2)款所述的報告，一經提交立法會省覽，即當作已由立法會交付委員會研究。

(5) 除主席另有命令外，委員會根據第(8)款邀請任何人士列席的會議，新聞界及公眾人士得准進入會場旁聽。

(6) 委員會須在主席決定的日期、時間及地點舉行會議。會議的書面預告須在會議日期最少5整天前發給各委員及任何獲邀列席的人士；但主席可視個別情況指示給予較短時間的預告。
(2017年第186號法律公告)

(7) (由2005年第214號法律公告廢除)

(8) 主席或委員會可邀請任何官員，或報告所指帳目所屬或與之有關的非政府團體或組織的成員或僱員，提供委員會在履行其職責時可能需要的資料，或作出解釋，或出示紀錄或文件；委員會亦可就該等資料、解釋、紀錄或文件邀請其他人士提供協助。

(9) 委員會須於審計署署長將政府帳目的審計報告提交立法會省覽之日起3個月內(或根據《核數條例》(第122章)第12條決定的較長時間內)就該審計署署長的報告提交報告。

(10) 委員會須於審計署署長將第(2)款所述的報告提交立法會省覽之日起3個月內(或立法會決定的較長時間內)，就審計署署長的報告提交報告。

(11) 除本議事規則另有規定外，委員會的行事方式及程序，由委員會自行決定。

**1998年2月11日臨時立法會會議上
政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：
《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——"衡工量值式審計"》**

工作範圍

1. 審計署署長可就任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構在履行其職務時所遵守的經濟原則、取得的效率和效益進行調查。
2. "受審核機構"一詞包括
 - (i) 審計署署長可根據任何有關條例所賦權力對其帳目加以審核的任何人士、法人團體或其他團體；
 - (ii) 過半數收入來自公帑的機構(但署長亦可根據補助條件中的一項協議對少過半數收入來自公帑的機構進行類似審核)；及
 - (iii) 行政長官為公眾利益計而根據《核數條例》(第122章)第15條的規定以書面授權署長對其帳目及紀錄進行審核的機構。

3. 上述工作範圍的定義，不應闡釋為給予審計署署長權利，使其可對審核中的任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構的政策目標的優劣加以質詢，而依照下列準則，亦不得質詢求得此等政策目標的方法，但署長可對達到此等目標所用方法的經濟原則、效率和效益提出質詢。

準則

4. 審計署署長向立法會提交報告時，應享有很大自由。他可以促請立法會注意他在核數過程中所發現的任何情況，並指出所牽涉的財政問題。按照準則訂定的範圍，審計署署長不會評論行政會議及立法會的決策，但可指出此等決策對公帑的影響。

5. 審計署署長在審查政策目標如何執行的過程中，如有理由相信有關人員在制訂政策目標和作出決定時，可能缺乏足夠、有關和可靠的財政及其他資料作為制訂政策目標或作出決定的根據，而一些重要的基本假設亦可能不夠明確，他都可以進行調查，證實他的想法是否正確。調查結果如顯示他的想法正確，他便應把有關事項提交立法會，由政府帳目委員會提出進一步質詢。由於進行此類調查的程序，可能涉及審查政策目標的制訂方法，審計署署長向立法會作出報告時，不應對有關事項下任何判斷，而只應條陳事實，由政府帳目委員會根據此等事實提出質詢。

6. 審計署署長亦可 ——

- (i) 查核有關方面在釐定政策目標及作出決策時，是否有適當的權力；
- (ii) 查核有關方面有否作出令人滿意的安排，以期探討、揀選和評估其他推行政策的辦法；
- (iii) 查核既定的政策目標是否已明確界定；其後就推行政策所作的決定，是否符合核准的目標並由適當階層的人員運用適當權力作出；向執行人員發出的指示，又是否符合核准的政策目標和決定，並為有關人員清楚了解；
- (iv) 查核各項不同的政策目標，以及所選用的推行辦法，是否有衝突或可能有衝突；
- (v) 查核有關方面在將政策目標演繹為行動目標和成效標準方面，進展和效用如何；查核有關方面有否考慮其他服務水平成本及其他有關的因素，以及在成本變動時加以檢討；及
- (vi) 有權行使《核數條例》(第122章)第9條所授予的權力。

程序

7. 審計署署長須將其"衡工量值式審計"研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，提交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。
8. 審計署署長的報告書提交立法會後，須交付政府帳目委員會研究。政府帳目委員會研究審計署署長的報告書時，須依循立法會的《議事規則》。
9. 政府就本委員會報告書所提事項擬採取的行動，將在政府覆文內加以評論，政府覆文須在本委員會報告書提交立法會後3個月內，提交該會。
10. 本文所提及的立法會，在臨時立法會存在期間指臨時立法會。

**出席委員會聆訊的證人
(按出席次序排列)**

廖振新先生	署理運輸及物流局局長
麥震宇先生	運輸及物流局副秘書長3
梁兆燾先生	運輸及物流局首席助理秘書長6
黃永欣女士	運輸及物流局助理秘書長6B
羅淑佩女士	運輸署署長
郭惠英女士	運輸署助理署長/行政及牌照
趙浩明先生	運輸署總運輸主任/駕駛事務
余寶美女士	屋宇署署長
黎志華先生	地政總署署長

註：以上所列的職銜為各證人在出席委員會公開聆訊時的職銜。

附錄4

香港特別行政區政府
商務及經濟發展局

香港添馬添美道二號
政府總部西翼二十三樓



**COMMERCE AND ECONOMIC
DEVELOPMENT BUREAU**
GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION

23/F, WEST WING
CENTRAL GOVERNMENT OFFICES
2 TIM MEI AVENUE
TAMAR, HONG KONG

Tel. no. : 3655 4952

Fax. no. : 2521 8786

香港中區
香港中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**審計署署長第七十八號報告書
衡工量值式審計結果
香港出口信用保險局(信保局)**

謝謝立法會政府帳目委員會於 2022 年 12 月 21 日來函作出的提問。

隨函夾附商務及經濟發展局及信保局的中文及英文回覆，以供參閱。

商務及經濟發展局局長

(陳美嘉 代行)

2023 年 1 月 4 日

副本送：香港出口信用保險局總監
(電郵：terence.chiu@hkecic.com)
財經事務及庫務局局長
(電郵：sfst@fstb.gov.hk)
審計署署長(電郵：ncylam@aud.gov.hk)

審計署署長第七十八號報告書
衡工量值式審計結果
香港出口信用保險局(信保局)
商務及經濟發展局(商經局)及信保局的回覆

(I) 商經局的回覆

第1部分：引言

- 1) 審計署署長第七十八號報告書(“審計報告”)第 1.6 段提到，根據《香港出口信用保險局條例》(“《條例》”)(第 1115 章)設立的諮詢委員會，就香港出口信用保險局(“信保局”)處理其業務的事宜向信保局提供意見，諮詢委員會並非信保局的管治架構。《條例》又訂明，信保局不受諮詢委員會的意見所約束，其權力、職能和職責由其總監以信保局名義和代表信保局行使或執行。就此，請告知：
- (a) 就《條例》訂明諮詢委員會並非信保局的管治架構，以及信保局不受諮詢委員會的意見所約束，在其他法定機構的相關法例是否有類似條文規定；如是，請舉例說明；如否，為何只有《條例》有這規定；及
- (b) 參考審計報告附錄 A 的信保局組織架構圖，既然信保局不受諮詢委員會的意見所約束，信保局的總監是向誰人負責？

答 1：

根據《香港出口信用保險局條例》(第 1115 章)(“條例”)，信保局須就改變用以釐定應急儲備金的方法、修定投資指引、以及改變服務範圍等事宜，徵求行政長官、財政司司長或商經局局長(按獲授予的權力)批准。另外，商經局會在信保局總監履新或續約時，訂定“服務條件備忘錄”(“備忘錄”)。“備忘錄”中訂明信保局總監向商經局局長負責。

此外，按條例而設立的信保局諮詢委員會亦在監察信保局的運作和管理方面實質上擔當重要角色。雖然諮詢委員會並非信保局的管治架構，在其他法定委員會的條例中亦沒有相類似的規定，但信保局一直都與諮詢委員會保持緊密的聯繫，定期向諮詢委員會匯報，並按委員會的建議和意見以制定策略和計劃，確保信保局能有效地支援香港出口商開拓海外市場。諮詢委員會主席及委員均密切關注及監督信保局的運作，以確保信保局朝正確方向前行。

監察信保局的表現

信保局已制定內部程序，訂明須提交諮詢委員會在會議上考慮的各項主要議題，包括信保局的年度企業計劃草案、年報草案、薪酬和年終獎金的調整建議、信保局的三年策略性規劃、業務和財政報告等。如有突發事項，信保局會尋求諮詢委員會主席及商經局意見，以提交諮詢委員會討論。如信保局的支出超過諮詢委員會批准的預算金額，信保局須再就有關事項取得委員會的通過。

此外，信保局的業務及財政表現詳列於其年報。年報必須在得商經局局長批准後呈交立法會會議席上省覽。在尋求商經局局長批准之前，信保局會先將報告提交諮詢委員會考慮及通過。信保局亦會就一系列服務承諾定期向諮詢委員會及商經局匯報其表現。

中美貿易糾紛及新冠疫情對經濟帶來前所未有的衝擊。諮詢委員會委員在會議中討論了全球經濟波動所帶來的影響，以及為本港出口業界提供支援的方向。在委員會的建議和支持下，信保局自2018年推出了一系列支援本港出口界的措施，幫助業界面對困境。有關措施亦廣受業界歡迎，認為適時以及對業界有幫助。

監察信保局總監的表現

信保局總監的“服務條件備忘錄”中訂明信保局總監的工作表現每年由評核委員會評核。評核委員會會議由諮詢委員會主席主持，出席者包括委員會轄下的投資委員會主席及審核委員會主席。評核委員會的報告在諮詢委員會主席及信保局總監簽署後，須提交商經局常任秘書長批准。

(II) 信保局的回應

第2部分：企業管治及績效管理

- 2) 審計署署長第七十八號報告書(“審計報告”)第2.9段提到，有1名新獲委任的諮詢委員會成員在未提交個人利益申報前已獲傳閱委員會文件。根據信保局的紀錄，該名成員並無申報潛在利益衝突。就此，請告知在該名成員提交個人利益申報之後，信保局曾否檢視其申報內容與早前已傳閱的委員會文件內容有否潛在利益衝突；如有，檢視結果為何；如否，原因為何？

答 2：

信保局採用「兩層申報利益制度」，該制度規定所有委員（包括主席）應盡早申報與其職務有實際、潛在或可視為利益衝突的情況。此外，主席和委員須於獲委任時及隨後每個年度以書面形式登記利益，以供大眾查閱。

就審計報告中提及的個案，香港信保局收到該名委員的個人利益申報後，旋即作出檢視，並確認其申報與之前已傳閱的諮詢委員會會議文件沒有構成利益衝突。

第3部分：提供出口信用保險服務

- 3) 審計報告第 3.6 至 3.7 段提到，信保局在 2020 年 4 月至 2021 年 9 月期間完成處理的 973 份投保申請書中，有 753 份獲信保局接納和簽發報價單，而其中 14 份報價單是由收到投保申請書後相隔超過 60 天才能發出。由於上述期間正處於第二至第四波疫情，就此，請告知信保局在該段期間是否有實行員工居家工作安排；如有，是於哪幾段期間實行，以及信保局有否檢視居家工作安排對服務的影響？

答 3：

因應疫情爆發，信保局曾於 2020 年 4 月至 2021 年 9 月期間，實行了七次員工居家工作的安排(見附表)。信保局早已購置遠端工作設備，能以在有需要時迅速為員工實施在家工作的安排。於居家工作期間，信保局與同事、客戶、以及業務同行均保持緊密聯繫及溝通。由於網上平台及網絡帶來的便利，居家工作對信保局於疫情間的運作及服務影響相當有限。

此外，於居家工作期間，信保局在處理投保申請書及簽發報價單上亦能兌現了其服務承諾，在收到足夠資料後，於 2 個工作天內完成處理投保申請書及簽發報價單。

至於審計報告中提及 14 份由收到投保申請書後相隔超過 60 天才發出的報價單，長時間的處理主要由於申請人並未能準時遞交所須資料，如商業登記證及年營業額證明。

- 4) 審計報告第 3.9(a)段提到，信保局在 2020 年 4 月至 2021 年 9 月簽發的 753 份報價單中，有 447 份獲申請者接納，其中有 91 份 (20%)是在信保局簽發後超過 28 天才獲申請者接納。就此，請告

知信保局是否有制訂措施了解申請人遲遲未接納報價的原因；如有，詳情為何；如否，原因為何，以及會否制訂相關措施？

答 4：

信保局一直十分重視追蹤簽發報價單的進度，亦主動積極與相關出口商作出跟進。根據既定程序，信保局每兩個星期就會檢視未簽回的報價單，並將出口商不接納報價單的原因紀錄在案。當中原因包括出口商需要較多時間考慮、決策人士不在香港等等。信保局會為有需要的出口商提供資料以作參考，並積極鼓勵出口商盡快簽署報價單，從而早日獲得保障。

- 5) 審計報告第 3.29 及 3.30 段提到，在 2020 年 4 月至 2021 年 9 月期間獲信保局接納補回申報的 208 宗貨物出口遺漏申報中，有 121 宗是基於保戶對保單條款的誤解所致。就此，請告知信保局有否制訂措施協助保戶清楚了解保單條款；如有，詳情為何；如否，原因為何，以及會否制訂相關措施？

答 5：

信保局有既定措施，協助保戶了解保單條款。除了通過會面、電話、電郵與保戶溝通，信保局亦會於續保時與保戶詳細講解有關保單內容及條款，以及運作須知。信保局亦有定期舉辦迎新及重溫講座，分別協助新保戶和現有保戶更加瞭解保單條款和程序。

回應審計署的建議，信保局已修訂相關工作指引，提醒個別遺漏申報貨運的保戶，並發出書面提示，幫助保戶準時申報貨運。

商務及經濟發展局
香港出口信用保險局
2023 年 1 月

附表：信保局於 2020 年 4 月至 2021 年 9 月期間實施的
員工居家工作安排

	時段
1	2020 年 1 月 29 日 - 2020 年 4 月 29 日
2	2020 年 7 月 16 日 - 2020 年 7 月 19 日
3	2020 年 7 月 20 日 - 2020 年 8 月 21 日
4	2020 年 8 月 24 日 - 2020 年 9 月 11 日
5	2020 年 11 月 23 日 - 2020 年 12 月 1 日
6	2020 年 12 月 2 日 - 2021 年 1 月 27 日
7	2021 年 1 月 28 日 - 2021 年 2 月 18 日

政府帳目委員會 2022 年 12 月 13 日公開聆訊

審計署署長第七十八號報告書第二章

簽發駕駛執照服務

署理運輸及物流局局長

開場發言

主席：

我感謝審計署就運輸署簽發駕駛執照服務進行了全面的審視，並提供寶貴意見。我亦感謝立法會政府帳目委員會邀請運輸及物流局、運輸署、地政總署及屋宇署出席今日的聆訊，向委員會進一步提供資料。

政府非常重視提供駕駛考試服務、駕駛訓練學校的管理、以及私人駕駛教師發牌管制等方面的工作，以維持一個有效的駕駛訓練及考試系統，促進道路安全。政府會就審計署的建議作出適切的跟進行動。

就駕駛考試數目方面，申請駕駛考試的數目在過去數年間有明顯的增加。以駕駛考試表格數目計算，過往十年（即由2012年至2021年），路試總申請數目總增幅達73%。在疫情期間，為配合政府的防疫及社交距離措施，駕駛考試服務曾經間歇暫停。在每次恢復駕駛考試服務後，各類駕駛考試的輪候時間受影響，運輸署均盡力調撥資源為受停考影響考生進行補考。運輸署一直有透過可行措施增加駕駛考試數目，包括增加人手及改善工作效率和流程。另外，運輸署會進一步跟進可行安排，包括利用電子科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，增加駕駛考試數目。

就審計署建議運輸署定期更新電腦駕駛筆試的試題庫，運輸署已設立定期檢討制度，確保每年進行複核的士筆試的「地方及路線試題」，而其他試題庫將至少每兩年進行一次全面複核，或因應現有法例等有任何修訂的需要而進行複核，以確保所有試題和答案選項都切合現況。

在駕駛訓練學校的管理方面，運輸署會在日後相關學校的招標或遴選工作中，加強監察學校營運者籌備工作的進度，並確保學校在獲得該署指定前已符合所有要求。運輸署會繼續定期巡查各駕駛訓練學校，以確保其運作符合實務守則的規定。

就私人駕駛教師執照的簽發及監管，運輸署會繼續進行定期檢討，並密切監察「非活躍」私人駕駛教師的情況，以評估發出新執照的需要。同時，運輸署會繼續推出措施確保駕駛教師只可教授所持有組別資格的車種。另外，運輸署亦會定期對私人駕駛教師進行隨車觀察，並把執行隨車觀察的時間，自2022年中開始由一般的辦公時間擴展至所有慣常訓練時間，包括星期六、日及公眾假期，以加強監察私人駕駛教師的教學質素。

運輸及物流局會繼續支持有關部門持續檢視和改善駕駛考試服務、駕駛訓練學校的管理、以及私人駕駛教師發牌管制等方面的工作，積極跟進及執行審計報告的建議，為市民提供更佳的服務。

我和我的同事樂意回應委員的提問。多謝主席。

附錄6

政府總部
運輸及物流局
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. TLB(TL) 3/7/29

來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R78&R79

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
陳向紅女士

電郵: hhchan@legco.gov.hk

陳女士：

政府帳目委員會
考慮《審計署署長第七十八號報告書》
第 2 章 – 駕駛執照服務

你於2022年12月16日及12月19日就上述審計署署長報告第2章致運輸及物流局局長的來函，邀請我們提供相關資料，現附上我們的回覆於附件。

運輸及物流局局長

(黃永欣 代行)



2023 年 1 月 13 日

連附件

副本送：
財經事務及庫務局局長
審計署署長
運輸署署長
屋宇署署長
地政總署署長

審計署署長第七十八號報告書第 2 章 “駕駛執照服務”

向政府賬目委員會提供資料

前言

政府非常重視提供駕駛考試服務、駕駛訓練學校的管理、以及私人駕駛教師發牌管制等方面的工作，以維持一個有效的駕駛訓練及考試系統，促進道路安全。政府會繼續推出措施增加駕駛考試數目、提升對駕駛訓練學校的管理及加強對私人駕駛教師的監察。

增加駕駛考試數目

2. 過往十年(由2012年至2021年)，路試申請數目總增幅為73%（即由2012年122 554個申請增加至2021年211 798個申請）。此外，在疫情期間，為配合政府的防疫及社交距離措施，駕駛考試服務曾經五度暫停。在每次恢復駕駛考試服務後，各類駕駛考試的輪候時間均受影響，運輸署亦盡力調撥資源為受停考影響考生進行補考。

3. 運輸署一直有推出措施增加駕駛考試數目，包括增加人手（如定期招聘考牌主任及聘請退休考牌主任）、改善工作效率和流程等。為了進一步增加考試數目，運輸署會利用電子科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作：

- 利用電子科技 — 運輸署已在 2022 年 6 月底起全面採用電子考試表格。在使用電子考試表格後，運輸署會整合節省的時間，在三個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約 190 個額外考試（用於快期駕駛考試）。預計此措施可於 2023 年 3 月推出；及
- 安排考牌主任額外工作 — 運輸署會進一步安排考牌主任在星期六額外工作，預計每月可提供約 830 個考試（即每個星期六約 208 個考試），預計有關措施在六個月內約可提供 5 000 個考試（用於快期駕駛考試）。預計此措施可於 2023 年 3 月推出。

4. 另外，為應付駕駛考試服務需求，運輸署一直致力在全港物色合適用地設立更多和分布更廣的駕駛考試中心，以增加駕駛考試數目。運輸署一直有與相關部門保持聯繫，爭取合適用地提供設立駕駛考試中心。運輸署現時已有計劃在柴灣盛泰道及常茂街交界發展政府聯用綜合大樓，當中三層用作重置鴨脷洲駕駛學校及駕駛考試中心，以提供私家車、輕型貨車以及電單車的駕駛訓練及考試。

提升對指定駕駛學校的管理

5. 運輸署已在 2021 年 9 月發出內部指引，就指定駕駛學校的工作訂明清晰的程序及規定。運輸署會在日後相關學校的招標及遴選工作中，加強監察學校營運者籌備工作的進度（包括檢查是否已取得「入伙紙」），確保學校在獲得指定前已符合所有要求。此外，在日後的指定駕駛學校，運輸署與地政總署會分別於實務守則及租約中，明確加入須在學校開始使用及營運前取得「入伙紙」的要求。

6. 就監察駕駛訓練學校的運作，運輸署會繼續定期巡查各駕駛訓練學校，以確保其運作符合「實務守則」的規定。另外，運輸署已加強抽查駕駛改進學校所提交的成績清單資料，並會與駕駛改進學校研究可行措施，簡化及進一步電子化填寫及遞交成績清單資料的程序，確保資料正確。

加強對私人駕駛教師的監察

7. 運輸署會繼續進行私人駕駛教師執照定期檢討，並密切監察「不活躍」教師的情況，以評估發出新執照的需要。運輸署已於 2022 年推出駕駛教師證及駕駛教師複修課程^[1]，部份不活躍教師，或因為沒有修讀有關複修課程，或不願意展示私人駕駛教師證，而不續領私人駕駛教師執照，有助監察「不活躍」教師的情況。同時，運輸署計劃於 2023 年第二季開始在考生出席駕駛路試時，向他們收集為其提供駕駛訓練的教師，以及受訓時數等資料，以加強監察「不活躍」教師的情況。

¹ 《道路交通（駕駛執照）（修訂）規例》（下稱「《修訂規例》」）於 2021 年 12 月 1 日生效，規定私人駕駛教師在提供駕駛訓練時，必須在所使用的車輛內展示私人駕駛教師證；同時亦規定現有私人駕駛教師或指定駕駛學校受限制駕駛教師執照的持有人，必須每三年一次完成複修課程（包括通過課末評估）才可續領執照。

8. 為有效監察私人駕駛教師的教學質素，考牌主任會定期及突擊進行隨車觀察。在運輸署於 2021 年 6 月開設兩個專責私人駕駛教師監管事宜的一級考牌主任後，加強了隨車觀察的次數，現時目標約每兩至三年對所有活躍教師均進行一次視察。運輸署同時制定了駕駛教師隨車觀察的指引，清楚列出隨車觀察的要求及程序。另外，由 2022 年年中開始，執行隨車觀察的時間擴展至所有慣常訓練時間，包括星期六、日及公眾假期。

回應提問

第 1 部分：引言

12 月 16 日來函

提問(a)：根據審計報告第 1.3 段，涉及駕駛者的因素是香港道路交通意外的主因之一。請提供／告知：

- (i) 過去五年每年香港的交通意外宗數，包括按不同種類非商用車輛劃分涉及持有暫准駕駛執照駕駛者的意外宗數；及
- (ii) 運輸署有否研究涉及上述持有暫准駕駛執照駕駛者的交通意外成因；如有，研究結果為何；如否，政府會否進行此類研究。

涉及非商用車輛暫准駕駛執照司機的意外資料（回應提問 (a)）

9. 運輸署一直十分重視道路安全，並密切監察情況。過往五年（即由 2017 年-2021 年），道路交通意外宗數表列如下：

年份	致命	嚴重	輕微	總計
2017	104	2,070	13,551	15,725
2018	107	1,682	14,146	15,935
2019	107	1,831	14,164	16,102
2020	96	1,912	13,290	15,298
2021	94	1,824	15,913	17,831

10. 過往五年（2017年至2021年），涉及持暫准駕駛執照的私家車司機的道路交通意外宗數表列如下：

年份	致命	嚴重	輕微	總計
2017	0	33	333	366
2018	3	27	309	339
2019	0	20	291	311
2020	1	33	284	318
2021	1	21	349	371
總計	5	134	1,566	1,705

11. 過往五年（2017年至2021年），涉及持暫准駕駛執照的電單車司機的道路交通意外宗數表列如下：

年份	致命	嚴重	輕微	總計
2017	0	50	164	214
2018	1	21	159	181
2019	2	26	162	190
2020	1	41	195	237
2021	1	43	274	318
總計	5	181	954	1,140

12. 在上述五年期間，涉及持暫准駕駛執照私家車司機的交通意外，其主要駕駛者因素為「不專注地駕駛」、「行車時太貼近前面的車輛」及「不小心轉換行車線」；而涉及持暫准駕駛執照的電單車司機的主要駕駛者因素則為「車輛失控」、「試圖避免相撞或為其他原故：突然轉向/停車」及「不專注地駕駛」。

提問(b)：根據審計報告第 1.7 段，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。請提供／告知：

- (i) 學習駕駛人士於考試前接受駕駛訓練時數的統計數字及過去五年每年的合格率；
- (ii) 運輸署有否評估，持有暫准駕駛執照的非商用車輛駕駛者接受駕駛訓練的時數，與涉及該組別駕駛者的意外是否有任何關聯；以及他們所接受的訓練是否由指定駕駛學校或私人駕駛教師提供；及
- (iii) 運輸署會否制定措施，確保學習駕駛人士於考試前必須接受充足的駕駛訓練；如會，詳情為何；如否，原因為何。

考生接受駕駛訓練時數（回應提問 (b)）

13. 現時法例並沒有訂定最低學習駕駛時數。運輸署在駕駛考試指引建議初學者一般需要接受超過 30 小時路面駕駛訓練，以達到基本的駕駛技術水平。根據運輸署考牌主任的觀察，一般而言，接受足夠訓練的考生往往能更佳地應付駕駛考試。

14. 由於現時未有規定考生必須申報其學車時數，因此運輸署沒有資料分析學車時數與合格率等的關係。運輸署在 2018-19 年曾在 17 個駕駛考試中心進行不記名的問卷調查，根據該調查結果，首次申請私家車及輕型貨車駕駛考試的考生，接受由私人駕駛教師提供訓練的時數平均約為 22 小時及 23 小時。運輸署會繼續透過駕駛教師業界及加強宣傳，提醒學習駕駛人士應接受足夠訓練才參加駕駛考試。

15. 另一方面，由於不同的學習駕駛人士，對掌握駕駛技術的速度有所不同，他們會就個人情況調整駕駛訓練安排。若訂定強制的最低訓練時數，估計社會各界會有不同意見，需要在社會上作充份討論及諮詢不同持份者。

16. 運輸署計劃由 2023 年第二季起，在考生出席駕駛路試時，向他們收集為其提供駕駛訓練的駕駛教師、受訓時間等資料，並會定期分析相關數據，了解接受不同時數訓練的考生的合格率。視乎分析結果及趨勢，如有需要，我們會檢討相關措施。

提問(c)： 就審計報告第 1.13(a)段，請告知前運輸及房屋局／運輸及物流局採取了什麼行動，以監督運輸署透過提供駕駛考試服務、管理駕駛訓練學校及管制私人駕駛教師發牌，從而提供簽發駕駛執照服務的工作。

運輸及物流局對運輸署就駕駛訓練及考試服務的監督（回應提問(c)）

17. 政府在駕駛訓練政策方面一直採用「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。為維持一個有效的駕駛訓練及考試系統，並促進道路安全，運輸及物流局一直非常重視運輸署管理駕駛訓練學校、運作私人駕駛教師發牌制度以及提供駕駛考試服務等工作，例如要求運輸署就私人駕駛教師執照進行定期檢討，並把檢討結果向立法會交通事務委員會匯報。運輸及物流局亦會與運輸署進行所需的政策檢視以改善有關服務，例如因應運輸署就私人駕駛教師執照進行的全面檢討結果，經諮詢立法會交通事務委員會後，前運輸及房屋局局長訂立了《2021 年道路交通（駕駛執照）（修訂）規例》，以改

善新私人駕駛教師執照的簽發機制，並提升私人駕駛教師和指定駕駛學校受限制駕駛教師的質素^[2]。該修訂規例已於 2021 年 12 月 1 日生效。

18. 運輸及物流局會繼續監督運輸署的駕駛訓練及考試工作，並支持運輸署持續檢視和優化有關工作，為市民提供更佳的服務。

² 該修訂規例提高了私人駕駛教師執照和指定駕駛學校受限制駕駛教師執照的申請資格，把申請人必須持有第一汽車組別正式駕駛執照的最低年期，由在緊接申請日期前的三年增加至六年；並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現行規定外，還不得在緊接申請日期前的五年內就《道路交通條例》(第 374 章)第 37 條有關危險駕駛的罪行被定罪，亦不得在緊接申請日期前的兩年內就條例第 38 條有關不小心駕駛的罪行被定罪。

此外，在該修訂規例下，所有新簽發私人駕駛教師執照和指定駕駛學校受限制駕駛教師執照的持有人，必須修讀強制入職課程才可獲發執照。入職課程的目的是讓準駕駛教師掌握正確的知識、技能和態度，內容包括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。至於現有私人駕駛教師執照和駕駛學校受限制駕駛教師執照的持有人，亦必須每三年一次修讀強制複修課程才可續領其執照，使他們掌握駕駛訓練的最新發展。與此同時，為遏止違法教車，修訂規例亦要求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。

第 2 部分：駕駛考試服務的提供情況

提問(d)：根據審計報告第 2.4 至 2.5 段，非商用車輛筆試和的士筆試(丙部)試題庫是按當時生效的《道路使用者守則》來擬定。儘管筆試試題庫的試題最近一次更新是在 2020 年 9 月，但對上一次更新則是在 2000 年 8 月(即 20 年前)。在相距對上一次更新《道路使用者守則》的 20 年期間(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。然而，在 2020 年 9 月之前，上述修訂並沒有納入筆試之內。請告知／提供：

- (i) 《道路使用者守則》在 2000 年 8 月至 2020 年 9 月期間沒有作出更新的原因；
- (ii) 上述 20 年間道路安全法例／規例所作修訂一覽表；
- (iii) 運輸署已採取什麼補救措施，確保受影響的駕駛執照持有人清楚知道有關道路安全法例／規例所作的修訂；及
- (iv) 定期更新《道路使用者守則》的機制和時間。

道路使用者守則（回應提問 (d)）

19. 上一次更新的《守則》於2000年5月出版，至現行版本（2020年6月）生效期間，主要跟道路安全有關的條例及規例新增或修訂如下：

條例／規例	例子
第374章	酒後駕駛及藥後駕駛、危險駕駛罪行、加重超速駕駛的罰則、公共小巴的安全措施
第374A章	貨車倒車視像裝置
第374B章	暫准駕駛執照、商用車輛駕駛執照
第374F章	佩戴安全帶的要求
第374G章	危險警告燈、汽車燈、不得手持流動電話
第374Q章	不准使用快速公路的車輛
第375章	違例駕駛記分制度、駕駛改進課程
第611章	停車熄匙

20. 雖然《道路使用者守則》（下稱《守則》）並沒有指明的更新時間表^[3]，由於政府會不時修訂有關交通的法例，《守則》的封面頁底已提醒讀者《守則》的部分內容或許不再適用，一切應以當時通行的法例為準。

21. 此外，相關的交通法例及規例的修訂，以及新的資訊，均已透過不同方式向公眾（包括持有駕駛執照的人士）發放，包括可參閱運輸署於2020年3月出版的《道路使用者最新資訊》，瀏覽及下載網址為：

https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_172/latest_information_for_road_users_chi.pdf

22. 同時，政府在新增或修訂法例時，會向道路使用者（包括持有駕駛執照的人士）進行各種宣傳和教育活動，例如透過電視和電台的宣傳廣播、張貼海報、派發宣傳單張及舉辦活動等，加強他們對相關法例的認識，同時亦會向汽車及運輸業界、學校及其他持份者等發放資訊。另外，我們亦會透過政府或運輸署網頁提供最新的法例及相關詳細資料。

23. 運輸署已計劃在2023年下半年，在運輸署網頁增設「筆試試題範圍」，包括《守則》及其他與道路交通事宜相關的新增法例。運輸署會加強宣傳，及特別針對考生提供相關資訊，確保考生知悉不時更新的考試範圍。此外，運輸署會適時檢視《守則》的內容。

提問(e)：審計報告第2.7(a)段及表四顯示，就在接獲非商用車輛學習駕駛執照申請後45天內為98%申請舉行筆試的目標，運輸署的達標率僅為11%。請告知運輸署曾否考慮在疫情期間舉行網上筆試。

筆試（甲部）輪候時間（回應提問(e)）

24. 審計報告中表4開列的是2020年時的筆試（甲部）情況。2020年是疫情首年，筆試服務數次因應防疫措施需間歇暫停共195日。在每次服務恢復後，運輸署需首先為受服務暫停影響的考生安排補考，再安排新報名考生應試。運輸署一般能在恢復服務後約一至兩月安排為受暫停服務影響考生進行補考筆試。

³ 根據《道路交通條例》（第374章）第109條第(2)及第(6)款，《守則》的任何更改，須當作為附屬法例。

25. 但由於每次暫停筆試與下一次暫停之間恢復服務的時間均為短暫(約兩至三個月)，未能有效消化受服務暫停影響的考生人數，導致 2020 年大部份考生的輪候時間加長，未能達到 45 日的目標。截至 2022 年 11 月，運輸署已能夠為該年約 84% 的筆試於 45 日內安排進行考試，情況已大有改善。現時（2022 年 12 月）筆試輪候時間為 42 日。

26. 就建議進行「網上筆試」，運輸署認為必須小心審視，包括如何有效核實考生身份、是否所有考生均能滿足設備的要求（如要求考生必須安裝鏡頭以核對身份或監考）、作弊風險等。運輸署會適時檢視筆試的安排。

提問 (f): 根據審計報告第 2.7(b) 段，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，指非商用車輛駕駛考試的需求有可能繼續增長，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。請告知運輸署會否考慮訂立為非商用車輛學習駕駛人士舉行路試的服務表現承諾，以供公眾參考。

非商用車輛駕駛考試服務指標（回應提問(f)）

27. 運輸署留意到社會大眾對駕駛考試服務需求持續上升，同時，運輸署一直有在網頁公佈各類應考車輛的輪候日數。如上文第 3 段所述，運輸署除透過現行措施增加駕駛考試數目，包括增加人手（如定期招聘考牌主任及聘請退休考牌主任）、改善工作效率和流程外，亦會進一步推出可行措施，包括利用電子科技，以及在可行情況下安排考牌主任在星期六額外工作，預計由 2023 年 3 月起可推出有關的進一步措施。此外，運輸署現時亦進行新一輪的二級考牌主任招聘，預計新職員於 2023 年下半年到任。

28. 在 2023 年實施上述措施及完成人手填補後，運輸署會於 2024 年檢視情況，研究為應考非商用車輛訂定目標，即收到考試申請後可安排有關路試的所需日數。

提問(g)：根據審計報告第 2.8 段及表五，請告知／提供：

- (i) 自 2015 年 12 月 31 日起申請應考非商用車輛路試的新考生和重考生數目；

- (ii) 運輸署有否審視自 2015 年 12 月 31 日起非商用車輛路試的新考生輪候時間大幅延長的趨勢和原因；如有，詳情(包括有關統計數字)為何；
- (iii) 自 2015 年 12 月 31 日起非商用車輛路試的重考生輪候時間及利便他們預約考期的措施；
- (iv) 運輸署就縮短非商用車輛路試輪候時間採取的措施；及
- (v) 運輸署有否檢視這些措施的成效；如有，結果及相關跟進工作為何。

非商用車輛駕駛考試輪候時間（回應提問 (g)）

29. 現時考生報考駕駛考試時，不需申報是否重考生。因此，運輸署電腦系統沒有記錄各類路試新考生或重考生的數字。不過，若以合格率作推算，2015 年至 2022 年每月的平均新考生及重考生人數（路試）約數如下：

年份	駕駛考試（路試）考生人數（推算約數）							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021	2022 (截至 10 月)
新考生	69 960	66 760	68 010	66 390	70 540	29 110	72 700	34 300
重考生^	81 150	79 530	83 170	81 300	79 220	99 300	103 460	76 210

*2020 年受新型冠狀病毒病疫情影響，駕駛考試排期服務(包括駕駛考試申請)曾於 2020 年 1 月 29 日至 1 月 31 日、2 月 10 日至 5 月 22 日、7 月 29 日至 9 月 18 日及 12 月 2 日至 12 月 31 日期間（在 2021 年 1 月持續暫停）暫停，導致整體新申請駕駛考試數目大幅減少。

^以合格率推算

30. 現時，非商用車輛重考生除非能取得快期，否則他們需按候試名單之末的考期（即尾期）輪候再考試。運輸署沒有新考生或重考生輪候時間的分項數字。

31. 我們相信考生人數持續增加與過去一段時間私家車等車輛數目有所增長有關係。同時，就近年而言，運輸署留意到或因為疫情下外賣及速遞業發展，學習駕駛電單車或輕型貨車人數持續上升。

32. 如上文第 3 段所述，運輸署除透過現行措施增加駕駛考試數目，包括增加人手(如定期招聘考牌主任及聘請退休考牌主任)、改善工作效率和流程外，亦會進一步推出可行措施，包括利用電子科技，以及在可行情況下安排考牌主任在星期六額外工作，預計由 2023 年 3 月起可推出有關的進一步措施。此外，運輸署現時亦進行新一輪的二級考牌主任招聘，預計新職員於 2023 年下半年到任。

提問(h)： 審計報告第 2.9 段及表六顯示，就 13 個提供非商用車輛路試服務的駕駛考試中心，在 2015 至 2019 年間使用率未能超過 80% 的中心數目由 2015 年的 5 個增加至 2019 年的 7 個。請告知這類中心數目增加的原因，以及運輸署會否考慮採用中心的實際開放時數，而非日數作為計算使用率的基礎。

駕駛考試中心使用率（回應提問(h)）

33. 駕駛考試中心的營運日數受不同因素影響，包括：

- (i) 考牌主任人手 — 運輸署需視乎考牌主任人手安排每日開放中心數目；
- (ii) 個別考試中心的交通情況 — 運輸署需考慮個別考試中心的交通情況，尤其交通繁忙的地區，大致上駕駛考試都會避開上下午較繁忙時段進行；
- (iii) 個別考試中心的特別安排 — 培正道駕駛考試中心會用作二級考牌主任入職路試的場地，因此，在有關期間會暫停安排考生進行考試；及
- (iv) 各類車種的駕駛考試需求 — 不同車種的駕駛考試會安排在相應的駕駛考試中心舉行，運輸署會因應各車種駕駛考試的需求及輪候情況安排不同駕駛考試中心的路試數目。

34. 根據審計報告表 6 所述，在 2015 至 2019 年期間，13 個提供非商用車輛路試的駕駛考試中心，使用率未超過 80% 的由 5 個增加至 7 個。其中，在 2019 年使用率下降至低於 80% 的兩個考試中心，分別為跑馬地駕駛考試中心 (68.3%)，及培正道駕駛考試中心 (75.2%)。考量到跑馬地一帶交通比較繁忙，運輸署由 2016 年開始將跑馬地駕駛考試中心，逐步調整至現時的每星期安排三日駕駛考試。另外，在 2019 年，運輸署曾暫停培正道駕駛考試中心駕駛考試一個月，以作為二級考牌主任入職路試的場地。因此，該兩個考試中心使用率在 2019 年低於 80%。

35. 為確保運作效率及充分運用人手，運輸署現時考試排期一般會按駕駛考試中心全日開放時間編排，因此過往計算使用率時，會以「各考試中心開放日數」除以「全年工作日總日數」計算。不過，運輸署同意可以同時以開放時數紀錄駕駛考試中心的使用率，並於 2023 年第二季起實行，以作內部記錄。

提問 (i)：根據審計報告第 2.10 至 2.12 段，在現行安排下，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。署方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。運輸署曾就有關運用最新通訊技術，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，並在 2019 年 4 月完成檢視。儘管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，以盡量增加路試時段，但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。請告知：

- (i) 有關行政人員的角色及職務；
- (ii) 考牌主任職系在過去 5 年每年的人手情況，包括人手編制、職位空缺、流失、每次招聘的平均求職者人數及職位的工作要求；
- (iii) 每名考牌主任在一個工作天內進行非商用車輛路試的數目；
- (iv) 考牌主任在一個工作天內來往培正道辦事處與不同駕駛考試中心所需時間的分項數字；以及
- (v) 在完成檢視後，儘管負責非商用車輛路試的考牌主任人數由 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。就此，運輸署會否檢視 2019 年所作的評估和結論；如會，詳情為何；如否，原因為何。

提問 (j)：根據審計報告第 2.13(a)段，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。請告知／提供：

- (i) 過去 5 年每年的相關賄賂／貪污案件數目；
- (ii) 考慮到意圖犯案的考牌主任可輕易透過手提電話發放電子訊息，提示有關人士，現時安排考牌主任與有關行政人員一同前往獲編配駕駛考試中心的做法實際能否有效防貪；及
- (iii) 運輸署有否評估安排考牌主任與有關行政人員一同前往培正道辦事處（而非獲編配的駕駛考試中心）報到及簽署下班此做法的理據、管理效率及成本效益；如有，相關評估結果為何。

提問 (k)：根據審計報告第 2.16 段，在 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。平板電腦記錄的考試結果會以無線方式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。請告知：

- (i) 採用電子考試表格能否省卻考牌主任及有關行政人員在每個工作天往返培正道辦事處的需要，從而利用所節省的交通時間舉行更多路試；及
- (ii) 要求有關行政人員在每個工作天返回培正道辦事處交還平板電腦的理據。

提問 (l)：根據審計報告第 2.18(b) 及 2.19 段，運輸署同意檢視縮短非商用車輛路試輪候時間的措施，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，以及通過採用電子考試表格以增加路試數目。請告知檢視的進度和結果。

考牌主任上班安排（回應提問 (i)、(j)、(k) 及 (l)）

駕駛考試中心主任的職責

36. 現時各駕駛考試中心會有一名「駕駛考試中心主任」，由文職人員出任，其職責如下：

- 在開考前為同一考試中心工作的考牌主任進行抽籤及將考試資料發至考牌主任的平板電腦；
- 為考生進行登記，包括核對身份及操作電腦登記；
- 為考生核對及派發駕駛考試成績及相關文件；
- 確保駕駛考試中心有效運作，包括所需用具、電腦設備是否運作正常等；及
- 處理現場查詢／投訴及駕駛考試中心內的突發事宜。

每日報到安排

37. 運輸署一直認為維持一個公平、公正及廉潔的考試制度，至關重要。運輸署有責任以所有可行方式，盡力減低職員貪污受賄的潛在風險。現時考牌主任及駕駛考試中心主任須於每個工作天早上八時正返回何文田培正道駕駛事務組的辦公大樓報到，隨後透過電腦隨機抽籤，分派到全港各駕駛考試中心執行駕駛考試職務。有關安排可防止考牌主任預先得知當天須前往的駕駛考試中心。廉政公署曾在 2001 及 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。

38. 除抽籤外，考牌主任及駕駛考試中心主任一般會以同一部車輛一同前往獲指派的駕駛考試中心，相關安排應可起一定的監察作用，減低在開考前受賄的機會。我們認為現時行賄/受賄個案不多，正好證明現行安排行之有效。根據運輸署記錄，過去五年相關的駕駛考試調查個案數字如下：

年份	個案數字
2018	2
2019	0
2020	0
2021	3
2022	6*

*包括兩宗由運輸署舉報考生在進行駕駛考試時，現場向考牌主任提供金錢利益。

39. 運輸署曾於 2019 年檢視考牌主任及駕駛考試中心主任的報到安排，考量應否讓相關職員直接由家中前往獲抽籤指派的駕駛考試中心執行職務，以增加駕駛考試數目。檢視結果顯示，相關安排或可每年增加約 5,500 個駕駛考試，但有多項問題需要考慮，

包括早上交通繁忙時間開考或會增加考試路線一帶交通的壓力、部份考試裝備（如政府電單車、流動考試車）仍須到培正道辦公室取用、其他營運問題（例如如何確保所有職員收到通知、部份位置較遠考試中心的交通服務水平）等。2019 年的檢視在平衡各方面因素後，認為應維持沿用的報到安排。

40. 在下班安排方面，現時考牌主任及駕駛考試中心主任在完成工作後，一般會回到培正道辦公室交回考試相關文件、平板電腦及其他用具和裝備（包括電單車、流動考試車及鎖匙），然後記錄下班時間。由於部份駕駛考試中心位置較遠，職員完成工作後或需 45 分鐘以上車程才能回到培正道駕駛事務組記錄下班時間，往往已超過了正常的工作時間，因應所獲指派工作地點，部份考牌主任在情況許可下，在下班時間可直接由駕駛考試中心離開（平板電腦需交由其他牌主任交回），唯他們必須按正常時間下班，以及在離開前通過駕駛考試中心內的電腦系統確認下班時間。

41. 運輸署已在 2022 年 6 月全面採用電子考試表格。相關安排推行後，駕駛考試中心主任及大部分考牌主任仍需要在完成工作後返回培正道辦公室，原因如下：

- (a) 運輸署現時有 17 個駕駛考試中心（包括兩個流動駕駛考試中心）。基於保安考慮，駕駛考試中心主任每天需要到培正道辦公室拿取及交還鎖匙。此外，駕駛考試中心主任需要將從考生收到的各類文件，交回培正道辦公室作進一步處理；
- (b) 獲指派進行電單車駕駛考試，或到流動駕駛考試中心工作的考牌主任，須到培正道辦公室取得相關的裝備及用具，包括頭盔、電單車、流動考試車等。在完成工作後亦須返回培正道辦公室存放及管理有關裝備及用具；及
- (c) 現時考牌主任每天會在培正道辦公室獲分發平板電腦進行駕駛考試。基於保安考慮，所有平板均集中在培正道辦公室存放及管理（有獨立上鎖的房間存放及 24 小時保安員當值）。

42. 運輸署會在 2023 年第一季，與廉政公署共同檢視考牌主任的上班報到安排，在確保一個公平、公正及廉潔考試制度的同時，亦可增加駕駛考試數目，預計於 2023 年中完成檢視。

考牌主任人手情況

43. 考牌主任主要負責在各個駕駛考試中心主持路面駕駛考試及相關工作。由 2018 年至 2022 年，考牌主任的人手狀況請參考下表：

(i) 考牌主任人數

年份（截至該年 7 月 31 日）		2018	2019	2020	2021	2022
人 手 編 制	高級考牌主任	1	1	1	2	2
	一級考牌主任	14	16	16	19	19
	二級考牌主任	60	60	62	64	64
	總數	75	77	79	85	85
實 際 員 額	高級考牌主任	1	1	1	1	1
	一級考牌主任	11	9	12	12	14
	二級考牌主任	59	59	66	75	66
	總數	71	69	79	85	71
空 缺	高級考牌主任	0	0	0	1	1
	一級考牌主任	3	7	4	7	5
	二級考牌主任	1	1	-4	-8	-2
	總數	4	8	0	0	4

(ii) 考牌主任流失人數

	退休	離職	轉職其他部門	總數
2018	4	0	1	5
2019	2	0	0	2
2020	1	0	1	2
2021	3	0	1	4
2022	1	2	1	4

(iii) 考牌主任招聘申請人數

招聘日期	職位申請人數
31.8.2018	1 075
17.1.2020	744
26.8.2022	1 072

(iv) 二級考牌主任的入職條件

	入職條件	備註
	申請人必須：	
(a)	<ul style="list-style-type: none"> (i) 在香港中學文憑考試五科考獲第 2 級或同等〈註(1)〉或以上成績〈註(2)〉，或具同等學歷；或 (ii) 在香港中學會考五科考獲第 2 級〈註(3)〉/E 級或以上成績〈註(2)〉，或具同等學歷； 	<p>(1) 政府在聘任公務員時，香港中學文憑考試應用學習科目(最多計算兩科)「達標並表現優異」成績，以及其他語言科目 C 級成績，會被視為相等於新高中科目第 3 級成績；香港中學文憑考試應用學習科目(最多計算兩科)「達標」成績，以及其他語言科目 E 級成績，會被視為相等於新高中科目第 2 級成績。</p>
(b)	符合語文能力要求，即在香港中學文憑考試或香港中學會考中國語文科和英國語文科考獲第 2 級〈註(3)〉或以上成績，或具同等成績；	<p>(2) 有關科目可包括中國語文及英國語文科。</p> <p>(3) 政府在聘任公務員時，2007 年前的香港中學會考中國語文科和英國語文科(課程乙)C 級及 E 級成績，在行政上會分別被視為等同 2007 年或之後香港中學會考中國語文科和英國語文科第 3 級和第 2 級成績。</p>
(c)	<p>持有：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 駕駛輕型貨車(代號 2)的有效香港正式駕駛執照達六年； (ii) 駕駛電單車(代號 3)的有效香港正式駕駛執照； (iii) 駕駛公共小巴(代號 5)及中型貨車(代號 18)的有效香港正式駕駛執照〈註(4)及(5)〉； 	<p>(4) 就入職條件(c)項而言，申請人須在申請表格上(A 部專業資格部分)說明其持有的駕駛執照所示的所有車輛類別代號。</p> <p>(5) 申請人在受聘前須接受駕駛技能評估，只有在駕駛技能評估及格的申請人，才會獲邀參加遴選面試並獲考慮聘用。</p>
(d)	在過去兩年內並無《道路交通條例》第 38 條訂明的不小心駕駛的定罪記錄，以及在過去五年內並無該條例第 36、36A、37、39、39A、39B、39C、39J、	

	39K、39L、39O(1)和39S條訂明的各項危險駕駛罪行和酒後或藥後駕駛相關罪行的定罪記錄；以及	
(e)	在《基本法及香港國安法》測試取得及格成績(註(6)及(7))。	<p>(6) 政府會測試所有應徵公務員職位人士的《基本法》及《香港國安法》知識。在《基本法及香港國安法》測試取得及格成績是所有公務員職位的入職條件。申請人必須在《基本法及香港國安法》測試中取得及格成績方會獲考慮聘用。</p> <p>(7) 如申請人在申請公務員職位時仍未曾參加相關的《基本法及香港國安法》測試或未曾在相關的《基本法及香港國安法》測試考獲及格成績，仍可作出申請。他們會被安排在招聘過程中參加相關《基本法及香港國安法》測試。</p>

考牌主任進行駕駛非商用車輛駕駛考試數目

44. 非商用車輛考試主要由二級考牌主任負責主考。不同種類駕駛考試或不同考試路線，所需的考試時間會有所不同。若以私家車或輕型貨車（合併試）作基準，一名二級考牌主任一天處理約 12 至 13 個有關考試。

非商用車輛駕駛考試中心開放時間

45. 每天早上職員報到及經電腦抽籤後，所有獲指派同一考試中心工作的考牌主任及駕駛考中心主任，一般會乘坐同一車輛（3 至 4 人一車）前往工作地點，以集中資源，確保所有人同時到達，準時開考。職員駕駛車輛前往各非商用車輛考試中心的交通時間，以及各中心的開放時間表列如下：

非商用車輛駕駛考試中心			
地區	駕駛考試中心	駕駛考試 中心 開放時間	職員駕駛 車程# (分鐘)
香 港 區	跑馬地駕駛考試中心	9:00	30
	掃桿埔駕駛考試中心	9:00	30
	新港駕駛學院(鴨脷洲)內的駕駛考試中心	9:00	30
九 龍 區	忠義街駕駛考試中心	8:45	15
	天光道駕駛考試中心	8:45	15
	油塘駕駛考試中心	9:00	30
	培正道駕駛考試中心	8:35	--
	澤安道駕駛考試中心	9:00	30
	新觀塘駕駛學院內的駕駛考試中心	9:00	30
新 界 區	永孝街駕駛考試中心	9:00	30
	石蔭駕駛考試中心	9:00	30
	香港駕駛學院(沙田)內的駕駛考試中心	9:00	30
	香港駕駛學院(元朗)內的駕駛考試中心	9:15	45

#以平均車程及交通暢順情況下計算。

第2部分：駕駛考試服務的提供情況

提問(a)：根據審計報告第2.8段和表五，請告知／提供：

- (i) 自2015年12月31日起，港島區駕駛考試中心非商用車輛路試的輪候時間大幅延長的原因；

港島區考試中心輪候時間增幅較高（回應提問(a)(i)）

46. 跑馬地駕駛考試中心是港島區主要的非學院及非商用車考試中心。由於跑馬地駕駛考試中心一帶交通向來繁忙，為平衡駕駛考試及附近居民需要，近年運輸署適度調整中心考試安排，每星期編排三天作駕駛考試，以疏導附近交通，港島區的輪候時間因而受到影響延長。另外，據運輸署向業界理解，由於港島區的輪候時間過往較新界/九龍區為短，因此，當近年整體輪候時間因考試需求增加而增長時，部份原屬意新界/九龍考生會選擇港島區應考，令港島區的輪候時間出現較明顯增加。

- (ii) 運輸署會否物色遠離住宅區的合適地點（例如啟德發展區）為非商用車輛進行路試，以縮短輪候時間；如有，請提供詳情；如沒有，請提供原因；

增加駕駛考試中心（回應提問(a)(ii)）

47. 如前文第4段所述，為應付駕駛考試服務需求，運輸署一直致力在全港物色合適用地設立更多和分布更廣的駕駛考試中心，以增加駕駛考試數目。運輸署一直有與相關部門保持聯繫，爭取合適用地（包括在新發展區）設立駕駛考試中心。運輸署現時已有計劃在柴灣盛泰道及常茂街交界發展政府聯用綜合大樓，當中三層用作重置鴨脷洲駕駛學校及駕駛考試中心，以提供私家車、輕型貨車以及電單車的駕駛訓練及考試。運輸署會繼續相關覓地工作，任何地區如有用地適合設立駕駛考試中心，運輸署均會積極考慮。

- (iii) 運輸署會否考慮推出重考生快期收費服務，或推出快速排期機制以便利有需要的學習駕駛人士；如沒有，請提供原因；

會否引入收費快期（回應提問 (a)(iii)）

48. 如要引入付費快期考試服務或設立申請優先考試基制，運輸署認為先決條件是不可影響日常駕駛考試服務。然而，考慮到現時的人力資源，能提供的駕駛考試數量未能應付急增的需求，如部份考生通過繳付額外費用得以取得較早的考期，必然使其他考生的考期延後，間接令他們的輪候時間增長，或會導致市民認為政策製造不公平情況。運輸署暫時未有計劃推出快期收費服務。

49. 另一方面，運輸署會進一步安排考牌主任在星期六額外工作，為重考生進行快期駕駛考試。預計此項措施可於 2023 年 3 月推出，每月可提供約 830 個快期考試，在六個月內約可提供 5 000 個快期考試。此外，為維持重考生快期預約系統的公平性，本署正準備將現時「先到先得」的系統轉為「抽籤」制，重考生實名登記後以抽籤方式選取考生揀選考期。有關「抽籤」制會一併於 2023 年 3 月推出。

50. 現時，運輸署已有機制容許有特殊需要的考生（例如需駕駛車輛接載患病親人）提交快期申請。考生在遞交足夠證明文件後，運輸署會按個別個案的情況審批，一般會編配因部分考生申請駕駛考試延期等而騰出的考期空缺給他們，以免影響其他考生的輪候時間。

- (iv) 運輸署會否考慮要求駕駛考試成績「接近及格」的學習駕駛人士接受駕駛學校或私人駕駛教師提供的額外路試訓練，而非重考路試；

駕駛考試合格準則（回應提問 (a)(iv)）

51. 為了確保道路安全，運輸署對參加駕駛考試的考生有嚴格的要求，確保每一位通過考試的考生，均具有足夠的駕駛能力和技術，安全地在道路上駕駛任何他所考獲及格的車種。同時，《道路交通（駕駛執照）規例》（第 374B 章）亦規定考生必須在考牌主任主持的駕駛考試中及格，才可獲發駕駛執照。就建議指讓「接近及格」的考生接受額外的駕駛訓練可直接取得駕駛執照，運輸署認為有關安排未必可確保考生達到駕駛考試所訂定的水平。考慮到道路安全，運輸署認為有需要保持現時考生必須在相關的駕駛考試取得合格，才可獲發駕駛執照的要求。

第 3 部分：駕駛訓練學校的管理

提問(b)：根據審計報告第 3.3 段，本港有 4 間指定駕駛學校，當中 3 間（包括新觀塘駕駛學院）設於政府短期租約用地，而餘下 1 間則設於由營辦商自行提供的用地。運輸署一直透過具競爭性的招標方式把用地合約批給在評分制度下總得分最高者。請告知：

- (i) 評審於政府短期租約用地設立指定駕駛學校的標書的詳細評分標準及其分項的佔分比例；
- (ii) 營辦商營辦指定駕駛學校的過往經驗以及員工的薪金水平會否為甄選準則的一部分；若否，原因為何；
- (iii) 運輸署曾否評估現時全港 4 間指定駕駛學校均由同一私人公司集團會形成市場壟斷的情況；若有，運輸署的評估結果和改善措施；若否，原因為何；
- (iv) 競爭事務委員會就指定駕駛學校的壟斷情況的相關評估詳情；及
- (v) 現時四間指定駕駛學校的指定期限及計劃下一次的招標時間表；

指定駕駛學校的招標制度及評分標準(回應提問(b))

52. 自 2018 年起，運輸署已定期聯同地政總署透過「簡易招標程序」就設於政府短期租約用地的指定駕駛學校（包括位於沙田小瀝源及觀塘有信街的指定駕駛學校^[4]）進行重新招標。根據地政總署的簡易招標程序，租約一般會批予符合所有必要條件的標書中，建議租金最高的投標者。

53. 為使指定駕駛學校的招標過程更具競爭性，運輸署在 2019 年 11 月檢討招標指定駕駛學校的評審機制，並諮詢競爭事務委員會（「競委會」）。競委會在檢視運輸署在 2018 至 2019 年間兩次就指定駕駛學校的招標後，建議運輸署在日後的招標中：

- (i) 將評審機制由以往「價高者得」的簡易招標程序改為評分制，並繼續定期就指定駕駛學校進行重新招標；

⁴ 沙田小瀝源及觀塘有信街（即新觀塘駕駛學院）的用地分別在 2018 及 2019 年透過地政總署的簡易招標程序進行招標。

- (ii) 降低投標者的入場門檻（包括移除就公司對營運駕駛學校經驗的最低要求，及接受海外投標者等）；及
- (iii) 在評分標準中加入評審學車費用^[5]的元素。

54. 運輸署接納競委會的建議，並由 2020 年 7 月鴨脷洲駕駛學校的招標中開始採用評分制，當中標書的技術評分與建議租金各佔總分的 50%，以更全面顧及學習駕駛人士對駕駛訓練服務的需求及保障各相關持分者的利益。同時，投標者必須符合以下必要條件：

- (i) 承諾優先以不遜於現時的待遇聘任現時指定駕駛學校的受限制駕駛教師；及
- (ii) 駕駛學校的關鍵員工^[6]必須符合標書列明的學歷及工作經驗的最低要求。

55. 所有通過必要條件的標書會按照下列評分標準評審：

評審項目	所佔總分
第一部分：技術評分	(佔總分 50 分)
(i) 營運方案，包括－ <ul style="list-style-type: none"> • 學員報名及排期安排 • 各類車輛駕駛訓練課程的內容及訓練時數 • 訓練車輛數目及平均車齡 • 場內及場外駕駛訓練時段 • 電單車強制試課程收費 • 緊急狀況下（例如惡劣天氣）的應變方案 	20
(ii) 人力資源和管理方案，包括－ <ul style="list-style-type: none"> • 人手編制及分工 • 員工培訓及管理 • 學員投訴處理機制 	10

⁵ 由於現時 12 小時的電單車強制試（乙部試）課程按法例要求必須於指定駕駛學校進行，運輸署因此自 2020 年的招標起已按競委會建議就該課程的擬議收費作評審。至於其他車種的課程，由於學習駕駛人士亦可按自行需要選擇跟隨私人駕駛教師或指定駕駛學校學習，需要學習的時數亦因人而異，因此運輸署未有就其他車種的課程收費作評審，但運輸署仍會就課程內容（包括課程的理論及路面訓練的授課內容及時數、使用的車輛型號及車齡等）作評審。競委會對相關安排沒有異議。

⁶ 關鍵員工包括作為指定駕駛學校的最高負責人的學校總監，以及負責監管學校日常營運的營運經理、行政經理及財務經理等四個職位。

評審項目	所佔總分
(iii) 受限制駕駛教師的薪酬及員工福利 ^[7]	7.5
(iv) 關鍵員工的資歷	6.0
(v) 資源分配及籌備安排，包括— • 招聘員工的時間表 • 建立學生註冊及排期系統的時間表 • 訓練車輛的詳細資料及採購時間表 • 員工制服樣式及採購時間表	5.0
(vi) 投標者過往就經營駕駛學校的經驗	1.5
第二部分：建議租金	(佔總分 50 分)
(vii) 建議租金	50
總分	100

56. 在評分制中符合所有必要條件並取得最高總分的投標者將獲批相關短期租約土地作指定駕駛學校，租期最長為 5 年^[8]。現時四間指定駕駛學校的指定期限及下一次計劃的招標時間表如下：

	小瀝源 駕駛學校	鴨脷洲 駕駛學校 ^[9]	元朗 駕駛學校	新觀塘 駕駛學校
現時 指定期限	17.5.2018 至 16.2.2023	1.9.2021 至 31.8.2023	6.9.2022 至 5.9.2025	16.8.2019 至 7.7.2023
已完成招標工 作及下次指定 期限	17.2.2023 至 16.2.2028	1.9.2023 至 31.5.2026	不適用 ^[10]	8.7.2023 至 7.7.2028
計劃下一次的 招標時間	2026 年 第一季度	2024 年 第二季度		2026 年 第二季度

⁷ 承諾以優於現時的待遇聘任現時指定駕駛學校的受限制駕駛教師可在此項目獲得額外的分數，而實際所得的分數則視乎薪酬和其他員工福利的加幅而定。

⁸ 實際租期的長短亦須視乎相關土地是否有計劃發展作其他用途。

⁹ 鴨脷洲的駕駛學校土地已於 2017 年被城市規劃委員會改劃作休憩用地。運輸署與地政總署 2020 年以短期租約重新招標上述土地時，起始租期訂為 2 年（由 2021 年 9 月 1 日至 2023 年 8 月 31 日）。在 2023 年第 3 季，運輸署將與地政總署商討，視乎該土地改劃為休憩用地的進展，考慮續租至 2026 年 5 月 31 日，即最長總租期為 4 年 9 個月。

¹⁰ 元朗駕駛學校用地為學校私人土地，因此不須重新招標，但每次指定期限仍不可超過 5 年。

57. 政府並沒有就指定駕駛學校的數目設定上限。如有個別機構或人士覓得適合土地可作駕駛學校之用，運輸署可在符合其土地用途和相關法例的要求下，考慮其在該地方設立駕駛學校的申請。

58. 此外，現時駕駛訓練市場開放，學習駕駛人士仍可在「雙軌制」的駕駛訓練政策下，選擇跟隨私人駕駛教師學習駕駛。事實上，在過去三年，報考運輸署舉辦的駕駛考試的考生當中，逾七成是跟隨私人駕駛教師學習，顯示駕駛訓練市場存在競爭。儘管如此，運輸署仍會繼續透過定期與地政總署就設立於政府短期租約用地的指定駕駛學校作重新招標，並繼續研究在日後的招標中優化評分標準，除了考慮投標者以往是否有經營私人或指定駕駛學校的經驗外，亦會更充分考慮投標者的相關經營表現，以期為指定駕駛學校市場引入更多競爭。

提問 (c)：根據審計報告第 3.4(d) 段，運輸署駕駛事務組如發現指定駕駛學校違反任何「實務守則」或有關指定所訂明其他條件的情況，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。請告知，如東主未有改善違規情況，除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)外，運輸署是否會對該東主採取進一步行動；

指定駕駛學校的監察 (回應提問(c))

59. 現時，運輸署根據《道路交通條例》發出的「實務守則」及對有關指定施加的條件，規管指定駕駛學校的運作。為確保學校有遵從「實務守則」及指定施加的條件營運，運輸署會定期派員到各駕駛訓練學校作突擊巡查，並要求學校就任何違規情況作出糾正。若違規情況持續未有改善，運輸署會按嚴重程度向學校發出提醒信或警告信，並視乎情況考慮撤銷該校的指定及通知地政總署終止其租約。

提問(d)：根據審計報告註 15，設於政府短期租約用地的指定駕駛學校的招標工作由運輸署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，而地政總署則負責就土地管理制訂標書條款及租約。根據審計報告第 3.5(c) 段，雖然新觀塘駕駛學院自 2019 年 11 月起全面營運，但運輸署直到 2020 年 6 月才得知駕駛學校仍未獲屋宇署簽發臨時佔用許可證。就此，請告知：

(i) 取得由屋宇署簽發的佔用許可證的要求是否訂明於招標文件及租約中；若是，為何此情況仍出現及相關監管程序；若否，原因為何；及

(ii) 各部門就防止同類事件再次發生所實施的措施；

新觀塘駕駛學院在沒有佔用許可證下營運（回應提問(d)）

60. 新觀塘駕駛學院（「新觀塘」）的短期租約中有要求承租人在該土地內擬興建的建築物或構築物，必須符合《建築物條例》（第 123 章）、任何據以訂立的規例及任何予以修訂的法例。

61. 運輸署在 2019 年處理「新觀塘」的指定時，考慮到當時九龍區考試輪候時間已達 276 天，而部分前觀塘駕駛學院的學生亦需在駕駛考試表格有效期屆滿前過渡至「新觀塘」，為盡快讓該學院為市民在區內提供駕駛訓練服務，運輸署在 2019 年 11 月 18 日接獲認可人士確認用地安全及可供作駕駛訓練用途，並表示可在一星期內（即 2019 年 11 月 25 日前）取得第一期用地「入伙紙」後，便批准「新觀塘」自 2019 年 11 月 25 起全面營運。

62. 在 2020 年 6 月 4 日，運輸署接獲「新觀塘」通知該校仍未獲屋宇署簽發「入伙紙」後，已勒令該校暫停所有場內的駕駛訓練及考試服務，並積極與相關部門跟進，讓學校能盡快取得「入伙紙」。在發現事件的第 9 日後，「新觀塘」已取得第一期用地的「入伙紙」，校內的駕駛訓練及考試亦隨即在翌日恢復正常。儘管如此，運輸署同意事件並不理想，並已就事件向「新觀塘」發出警告信。

63. 為防止同類事件再次發生，運輸署在 2021 年 9 月發出內部指引，就駕駛學校的指定訂明清晰的程序及規定，以加強監察駕駛學校東主執行主要的準備和籌備工作（包括檢查是否已取得「入伙紙」）。指引訂明若原中標者明顯無法履行其招標時的承諾時，運輸署會考慮要求地政總署終止租約。此外，在日後的指定駕駛學校，運輸署與地政總署會分別於實務守則及租約中，明確加入須在學校開始使用及營運前取得「入伙紙」的要求。

提問(e)：根據審計報告第 3.19 段，指定駕駛改進學校由 2020 年 11 月至 2021 年 10 月期間提交的課程成績清單與每月報告/ 學員表現評核表格出現資料不符的情況。此外，於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。就此，請告知/ 提供：

- (i) 運輸署如何得出第 3.20(a)段提及的數據，並按各指定駕駛改進學校詳細列出分項數字；及
- (ii) 運輸署就確保指定駕駛改進學校提交的課程成績清單的準確性所採取的措施；

指定駕駛改進學校提交程成績清單的情況（回應提問 (e)）

64. 在審計報告第 3.20(a)段中有關指定駕駛改進學校的數據詳情表列如下：

表 1：審計期間各駕駛改進學校學員人數

指定駕駛改進學校	審計期間學員人數 (2020 年 11 月至 2021 年 10 月)
李健駕駛學校有限公司	11,407
利南駕駛學校有限公司	7,197
工聯會職業再訓練中心有限公司	2,478
香港駕駛學院有限公司	2,045
總數:	23,127

表 2：駕駛改進學校課程成績清單顯示的報讀學員人數與每月報告中顯示報讀學員人數差異

月份	李健 駕駛學校 有限公司	利南 駕駛學校 有限公司	工聯會 職業 再訓練 中心 有限公司	香港駕駛 學院 有限公司	課程成績清單 與 每月報告的 總差額 [11]
2020 年 11 月	0	0	0	0	沒有差異
2020 年 12 月	0	0	0	0	沒有差異
2021 年 1 月	-12	0	-16	0	-28
2021 年 2 月	0	0	0	0	沒有差異
2021 年 3 月	0	-16	-1	+2	-15
2021 年 4 月	0	0	0	0	沒有差異

¹¹ 總差額數目為 (+) 即代表每月報告中顯示的報讀學員人數較駕駛改進學校課程成績清單顯示的報讀學員人數為多，反之亦然。

月份	李健 駕駛學校 有限公司	利南 駕駛學校 有限公司	工聯會 職業 再訓練 中心 有限公司	香港駕駛 學院 有限公司	課程成績清單 與 每月報告的 總差額 [11]
2021 年 5 月	0	+1	0	0	+1
2021 年 6 月	0	+3	0	+1	+4
2021 年 7 月	0	0	0	+1	+1
2021 年 8 月	0	+25	0	-18	+7
2021 年 9 月	0	-20	0	0	-20
2021 年 10 月	-33	0	0	0	-33
總差額:					-83
審計期間學員人數:					23,127
佔比:					0.36%

65. 以上數據顯示駕駛改進學校課程成績清單顯示的報讀學員人數與每月報告中顯示報讀學員人數時有差異，主要原因是由於駕駛改進學校在計算重考學員數目時重覆點算總數。如有學員在課末筆試不合格，而這些學員的重考日期與原有第一次的上課日期之月份不一樣，學校在每月報告有機會重複點算總學員的數目，導致課程成績清單與每月報告的總學員人數出現差異。此外，運輸署亦發現有部分差異是源於學校提交報告時的手民之誤。運輸署已採取措施，減少日後出現錯誤的情況(詳見下文第 66 至 67 段)。

表 3：駕駛改進學校課程成績清單
與學員表現評核表格資料不符的學員人數

月份	指定駕駛改進學校	課程成績清單與 學員表現評核表格 資料不符的 學員人數
2021 年 2 月	李健駕駛學校有限公司	1
2021 年 4 月	李健駕駛學校有限公司	1
	工聯會職業再訓練中心有限公司	1
2021 年 6 月	工聯會職業再訓練中心有限公司	1
課程成績清單與學員表現評核表格資料不 符的總學員人數:		4
審計期間學員人數:		23,127
佔比:		0.02%

66. 現時，每間指定駕駛改進學校在課程完結後，須向運輸署提交學員表現評核表格及課程成績清單。運輸署的前線同事在核對課程成績清單與學員表現評核表格內所載的資料相符後，才會把課程成績上載至運輸署電腦系統。

67. 為進一步確保課程成績清單的準確性，運輸署已加強抽查相關紀錄，並會與駕駛改進學校研究可行措施，簡化及進一步電子化填寫及遞交成績清單資料的程序，減少人為出錯的機會。

第 4 部分：私人駕駛教師的發牌管制

提問(f)： 根據審計報告第 4.3 段 c 項，考慮了第一組別有效私人駕駛教師執照數目和新基準，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：把 75% 新執照公開讓合資格的公眾人士申請；把餘下 25% 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。請告知/提供：

- (i) 就 226 個新簽發的第一組別有效私人駕駛教師執照的申請數目，請詳細列出由公眾人士、第二及第三組別的有效私人駕駛教師執照持有人及現職及前任受限制駕駛教師申請的數目；
- (ii) 運輸署有否評估將 226 個新簽發的第一組別私人駕駛教師執照中的 25% 分配予現有駕駛教師的機制是否合理及對市民公平；如有，請提供有關評估結果；
- (iii) 訂定私人駕駛教師執照數目基準，而不根據市場的需求和供應來決定發牌數量的理據；

簽發私人駕駛教師執照（回應提問 (f)）

68. 由於香港路面繁忙，政府一直採用「雙軌制」的駕駛訓練政策，即一方面提供指定駕駛學校給市民選擇，鼓勵在公用道路以外地方提供駕駛訓練，另一方面在不會加劇交通擠塞或引起道路安全問題的前提下，維持足夠的私人駕駛教師，在公用道路上提供駕駛訓練。

69. 運輸署在 1999 年與私人駕駛教師業界達成共識，把三個私人駕駛教師組別當時的有效私人駕駛教師執照數目（即第一組別 1 050 個、第二組別 130 個，以及第三組別 230 個）定為日後檢討的基準；而當某個私人駕駛教師執照組別的有效執照數目低於基準的九成或以下，運輸署署長便會考慮為該組別簽發新的私人駕駛教師執照。運輸署在 2018 年全面檢討私人駕駛教師執照，考慮了當時採取的駕駛訓練政策、交通運輸情況及學習駕駛人士對私人駕駛教師提供訓練的需求，同時經諮詢業界及持份者後，決定將第一組別私人駕駛師數目基準由 1 050 個調高至 1 170 個（即增加 120 個），並增發 226 個第一組別私人駕駛教師執照，分兩階段進行。而第二組別和第三組別的基準維持在 130 個和 230 個。

70. 運輸署亦優化了私人駕駛教師的發牌機制，把建議發出新的 226 個第一組別私人駕駛教師執照中的 75%（共 169 個）公開讓合資格的公眾申請，當中顧及了公眾人士希望投身駕駛教師行業的意願，將大部份新簽發執照數目給予合資格公眾以吸引新血入行；另外，亦將 25%（共 57 個）執照訂明為「指明人士」配額，讓未持有相關組別執照的私人駕駛教師、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申請，以善用他們的經驗，在兩者中取得適當平衡。就 75%（即 169 個）的公眾申請配額，運輸署共收到約 28,800 份申請，當中絕大部份申請人為公眾人士。就餘下 25%（即 57 個）的「指明人士」配額，運輸署共收到 924 份申請，有關分布如下：

第一組別私人駕駛教師執照（「指明人士」配額）

申請人	數目
公眾人士#	295
第二及／或第三組別的有效私人 駕駛教師執照持有人	163*
現職及曾任職受限制駕駛教師	467*

#在公開接受申請時，運輸署有收到持有不同資歷人士（包括未符合資格的公眾人士）的申請。運輸署會在抽籤後按序號處理申請時，發信通知不符合資格的申請人（包括 295 位不合資格的公眾人士）其申請不會獲進一步處理。

*其中一人同時是第二及／或第三組別的有效私人駕駛教師執照持有人及現職／曾任職受限制駕駛教師。

提問(g)：根據審計報告第 4.6 段，截至 2021 年 5 月 31 日，在第一組別、第二組別及第三組別的私人駕駛教師數目分別為 1048 人、116 人及 181 人，當中在 2020 年沒有提供任何駕駛訓練服務分別有 333 人 (32%)、83 人 (72%) 及 123 人 (68%)。此外，在第一組別、第二組別及第三組別的「不活躍駕駛教師」(分別為 333 人、83 人及 123 人) 中，分別有 210 人 (63%)、58 人 (70%) 及 73 人 (59%) 在運輸署之前於 2016 及 2018 年進行的兩次檢討估計中同被發現「不活躍」。請告知/提供：

- (i) 決定私人駕駛教師「活躍」或「不活躍」的因素和依據；
- (ii) 造成高比例「不活躍」私人駕駛教師的原因，以及影響私人駕駛教師會否提供駕駛訓練服務的因素；

- (iii) 高比例的「不活躍」私人駕駛教師會否對維持足夠的私人駕駛教師數量提供駕駛訓練服務產生不利影響；
- (iv) 運輸署有否評估市場上私人駕駛教師的數量是否有足夠提供駕駛訓練服務，以及運輸署有否接獲任何有關這方面的投訴；如有，請提供詳情；
- (v) 應對「不活躍」私人駕駛教師問題和提高私人駕駛教師質量的措施；
- (vi) 私人駕駛教師將其駕駛訓練課程成功註冊為持續進修基金課程的數目；

「不活躍」私人駕駛教師（回應提問 (g)）

71. 私人駕駛教師提供訓練與否，受多項因素影響，據運輸署從業界了解，原因包括個人工作發展、家庭安排、身體狀況等多方面原因，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。運輸署在過往私人駕駛教師全面檢討中，假設私人駕駛教師在一年內未有陪同任何考生出席駕駛考試為不活躍。

72. 運輸署一直有考慮不活躍駕駛教師對市場上的影響，因此在檢視有效私人駕駛教師執照數目基準時，會填補估計「不活躍」駕駛教師的數目，以確保私人駕駛訓練市場上有足夠教師為公眾提供所需訓練。運輸署在過去五年並沒有收到市民有關私人駕駛教師不足的投訴。

73. 如前文第 7 段所述，運輸署已於 2022 年推出駕駛教師證及駕駛教師複修課程，部份不活躍教師，或因為沒有修讀有關複修課程，或不願意展示私人駕駛教師證，而不續領私人駕駛教師執照，有助監察「不活躍」教師的情況。同時，運輸署計劃於 2023 年第二季開始在考生出席駕駛路試時，向他們收集為其提供駕駛訓練的教師等資料，以加強監察「不活躍」教師的情況，並核實提供訓練教師的資格。

74. 政府在 2021 年通過修訂《道路交通(駕駛執照)規例》，推出提升駕駛教師質素的措施，包括：

- (a) 提高駕駛教師的入職要求，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至六年；並且須在緊接申請前五年及兩年沒有就危險駕駛及不小心駕駛的罪行被定罪。另外，新入職的私人

駕駛教師必須完成修讀入職課程才可獲得駕駛教師的資格；

- (b) 由 2023 年 12 月起，所有現職私人駕駛教師必須每三年一次完成複修課程才可續領執照，使他們掌握交通規例、駕駛考試及駕駛訓練的最新發展及要求；及
- (c) 由 2022 年 3 月起，私人駕駛教師在給予駕駛訓練時，必須在其車輛內展示讓公眾清楚可見的私人駕駛教師證。

75. 現時有兩個私人駕駛教師機構（即不包括指定駕駛學校）提供一共六個持續進修基金認可與駕駛汽車相關的訓練課程。

提問(h)：根據審計報告第 4.9 段，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。請告知/提供：

- (i) 過去五年，每年非法駕駛訓練活動的數量；及
- (ii) 運輸署為打擊此類非法活動而採取的措施；

提問 (i)：根據審計報告第 4.15 至 4.16 段及表十，為評核私人駕駛教師的水平及其所採用的駕駛訓練方法，考牌主任會定期巡查私人駕駛教師。然而，運輸署每年巡查的次數有顯著差別，由 2016 年的 0 次至 2021 年的 175 次不等，請告知：

- (i) 如何進行隨車觀察；及
- (ii) 運輸署於 2015 年至 2021 年間進行的定期巡查次數有顯著差別的原因；

提問 (j)：根據審計報告第 4.20 段(a)項，運輸署會制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，以涵蓋所有駕駛訓練時段。請告知相關工作的進展情況。

打擊非法駕駛訓練（回應提問(h)）

76. 運輸署一直與警方保持緊密聯繫，採取聯合行動打擊違法駕駛訓練活動，包括教授駕駛時沒有持有有效私人駕駛教師執照、

非學車時間內學車、在禁止學車範圍內學車、學車時沒掛上「學」字牌等。聯合行動的資料見下表：

	2018	2019	2020	2021	2022
聯合行動次數	2	5	1	5	3
發出傳票/定額罰單總數					
發出傳票數目	76	137	99	103	45
發出定額罰款單數目	2	12	2	17	8
總數	79	149	101	120	53

私人駕駛教師的監察（回應提問 (i) 及 (j)）

77. 為有效監察私人駕駛教師的教學質素，考牌主任會定期及突擊進行隨車觀察，以監察私人駕駛教師的教學質素。運輸署於 2021 年開設兩個專責私人駕駛教師監管事宜的一級考牌主任後，加強了隨車觀察的次數，因此在該年的巡查次數比過往明顯增加（175 次）。我們會在 2023 年繼續加強隨車觀察次數，目標約每兩至三年對所有活躍教師均進行一次視察。同時，由 2022 年中開始，執行隨車觀察的時間已擴展至所有慣常訓練時間，包括星期六、日及公眾假期。

78. 另外，運輸署於 2021 年制定了駕駛教師隨車觀察的指引，清楚列出隨車觀察的要求及程序，負責職員須依照相關指引進行隨車觀察。考牌主任會預先聯絡相關的駕駛教師，或進行突擊巡查。過程中會確認相關駕駛教師的身份，及所授權給予訓練的汽車組別；同時會登上訓練車輛觀察駕駛教師提供訓練的過程，並作出記錄及評核，然後就所觀察向私人駕駛教師提出改善的地方，以有效監察及保持私人駕駛教師的教學質素。



香港特別行政區政府創新科技署
Innovation and Technology Commission
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

檔號：F/820/25

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：陳向紅女士)

陳女士：

政府帳目委員會
審計署署長第七十八號報告書

第 4 章：科技券計劃

謝謝你於 2022 年 12 月 21 日的來函。本署就來函提出的問題的回應，現載於附件，以供政府帳目委員會考慮。

創新科技署署長 

副本送：創新科技及工業局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長
香港生產力促進局總裁

2023 年 1 月 4 日

第 2 部分：處理申請

1 根據審計署署長第七十八號報告書（“審計報告”）第 2.9 至 2.10 段，2017 年至 2021 年期間，科技券接獲申請至完成審查和評審所相隔時間頗長，由 2017 年的 3.4 個月增加至 2021 年的近 12 個月。另外，審計署審查 2020 年 4 月至 2021 年 6 月期間接獲的 25 宗申請，發現個案的負責人員在接獲申請平均 6 個月後，才要求申請者就文件不足等事宜作出澄清。就此，請告知：

- (a) 創新及科技 署（“創科署”）是否了解以上時間延長原因；
- (b) 創科署建議有何改善及加快流程的方案；及
- (c) 有個案反映負責人員要求申請者作出澄清時只是“捉字眼”，而非對申請內容有任何實際問題，創科署是否了解有此情況，而署方有何改善建議？

答 (a) 自創新科技署 2020 年 4 月推出多項優化措施後，「科技券」的申請數字由 2019 年的 2 302 宗增加接近三倍至 2020 年的 6 310 宗及 2021 年的 5 672 宗，遠超創新科技署的人手負荷，加上 2019 冠狀病毒病疫情對正常運作的影響，因此在 2020 至 2021 年期間，積壓了大量的「科技券」申請有待處理，以致個案的負責人未能及早要求申請者就文件不足等事宜作出澄清，以助處理有關申請。

(b) 為了盡快處理積壓的申請，創新科技署在 2021 年 4 月向立法會匯報後，於 2021 年 6 月委託了香港生產力促進局（生產力局）為「科技券」的執行伙伴，擔任「科技券」的秘書處，借助生產力局現有並其後增加的人力資源及豐富經驗，提升處理申請的能力。

在創新科技署及生產力局的共同努力下，所有於 2021 年底前接獲的申請已在 2022 年 4 月底前完成評估，並將有關申請提交科技券計劃委員會評審。

就 2022 年 1 月至 9 月提交的申請，生產力局平均在接獲申請後約 23 天內便會要求申請者就文件不足等事宜提供補充資料。截至 2022 年 11 月底，生產力局已完成評估所有於 2022 年 7 月或之前接獲的申請，並將有關申請提交科技券計劃委員會評審。

在 2022 年，生產力局已完成評估 12 136 宗申請（包括其後撤回或不符合申請資格的申請），當中 10 680 宗獲科技券計劃委員會支持後，已獲創新科技署署長批准。與 2020 年及 2021 年分別批准的 1 536 宗及 3 787 宗申請比較，處理申請的能力大幅提升。

- (c) 秘書處接獲申請後，需要查核申請者是否符合申請資格及作初步評估。如有需要，秘書處會要求申請者作出澄清或提供補充資料，以確保申請在提交予科技券計劃委員會評審時的完整性和準確性，讓委員會可就申請內容及開支預算作全面及完整的評估，令評審過程更順利。秘書處在要求申請者作出澄清時，會提供負責個案的職員姓名及其直線電話號碼，申請者如就秘書處的要求有任何疑問，可直接向負責個案的職員查詢。

第 3 部分：項目的監察

- 2 根據審計報告第 3.26 至 3.27 段，在 2018-2019 至 2020-2021 年度期間，每個財政年度選定進行發放款項後實地視察的項目只有 5 個(共 15 個)，而該 15 個實地視察全部在項目完成超過 1 年後進行。審計署建議創科署增加發放款項後實地視察的選定項目數目和及時地進行實地視察。就此，請告知：

- (a) 創科署有否設定一個發放款項後項目進行實地視察的合理比例；
- (b) 創科署會否以新型模式(如要求申請者須提交視頻和解說獲資助購入的設備和硬件的情況)來取代未能進行實地視察的個案審查；及
- (c) 創科署會否事先向申請者詳細了解項目成果及收集資料後才再進行實地視察，以增加視察的效率，從而進行更多的實地視察？

答 (a) 作為審查項目最終報告（即已完成的項目）程序的一部份，創新科技署及生產力局會在發放終期款項前到訪選定的申請者處所進行實地視察，目標比例為獲科技券計劃委員會接納的最終報告的項目的百分之十。2019 冠狀病毒病疫情自 2022 年中以來漸趨穩定後，創新科技署及生產力局已恢復實地視察。創新科技署及生產力局在 2022 年共進行了 188 次發放款項前實地視察，比例超過 9%。相信日後會達到 10% 的目標。

此外，在發放終期款項後，創新科技署亦隨機選定項目作實地視察，以核實項目在完成後是否符合科技券計劃的規定。創新科技署正檢視相關機制，目標是增加發放款項後實地視察的頻率及設定一個合理比例，以更適時進行實地視察。

(b) 創新科技署針對在 2019 冠狀病毒病疫情下在發放款項前無法進行實地視察的情況，自 2022 年 5 月起加入了遙距視察的安排，透過視像形式，要求申請人在鏡頭前展示項目購買的軟／硬件及其型號及編號，相關文件(如付款發票及收據等)的正本，以及項目交付系統的操作。有關安排亦自 2022 年 5 月起應用於發放款項後的視察。

在 2019 冠狀病毒病疫情受控的情況下，如個別申請者提出以視像形式進行視察的要求，創新科技署及生產力局會視乎情況（例如考慮項目的複雜性及申請者未能配合秘書處作實地視察的原因等）酌情處理。

- (c) 創新科技署及生產力局在處理項目最終報告時，會要求申請人提供項目成果證明(例如交付收據、軟件系統的電腦截圖、設備／硬件的照片、舉辦培訓的紀錄如照片及培訓教材等)，以及每個開支項目的付款發票及相應收據等。創新科技署及生產力局會在進行實地視察前審視以上資料，並於通知申請人有關視察安排時，列明將進行視察的範圍，以增加視察的效率。