

申诉专员公署
Office of The Ombudsman



主动调查行动报告
Direct Investigation Operation Report

运输署有关驾驶考试的安排
Transport Department's Arrangements for Driving Tests

报告完成日期：2024年9月2日

Completion Date: 2 September 2024

报告公布日期：2024年9月5日

Announcement Date: 5 September 2024

目录

报告摘要

章节	段落
1 引言	
背景	1.1-1.4
调查范围	1.5
调查过程	1.6-1.7
2 驾驶考试服务概况	2.1
申请驾驶考试的资格	2.2
不同车辆种类的驾驶考试的项目和要求	2.3-2.5
驾驶考试的申请程序	2.6-2.13
驾驶考试的服务详情	2.14-2.27
3 驾驶考试的评核及上诉处理	
维持考试公平廉洁的措施	3.1-3.6
评核记录安排	3.7-3.13
上诉机制	3.14-3.25
驾驶考试上诉个案	3.26-3.35
内地及其他地区驾驶考试有关摄录及上诉的安排	3.36-3.40
4 公众意见	4.1
(一) 学习驾驶执照的有效期	4.2-4.6
(二) 驾驶考试表格的有效期	4.7-4.9
(三) 应试车辆的登记	4.10-4.12
(四) 驾驶考试中心附近的「场务员」	4.13-4.19

5	公署的评论及建议	5.1-5.2
	(一) 积极研究改善驾驶考试服务及路试轮候时间	5.3-5.9
	(二) 优化驾驶考试的记录评核安排	5.10-5.13
	(三) 改善驾驶考试的相关安排	5.14-5.19
	建议	5.20
	鸣谢	5.21

运输署有关驾驶考试的安排

主动调查行动报告摘要

引言

近年，市民对驾驶考试的需求不断增加，而驾驶考试（特别是路试）的平均轮候时间亦极长，然而，运输署提供路试时段的数量受不同因素影响，包括考试中心场地的客观条件、邻近地区的交通情况、各类车种的考试需求，以及运输署人手等，以致多年来驾驶路试数量不足以满足考试需求。在 2020 年至 2022 年爆发 2019 新型冠状病毒病疫情（「新冠疫情」）期间，运输署因应防疫及社交距离措施曾六度暂停驾驶考试服务，导致部分较热门的非商用车辆驾驶考试项目的考试轮候时间曾长达接近一年。

2. 此外，驾驶考试路试的上诉个案数目近年呈上升趋势，这反映市民对运输署路试安排的不满有所增加；公署亦曾收到市民投诉，质疑运输署禁止以考试车辆上的行车记录仪记录驾驶考试过程的决定和理据。
3. 因此，公署审研了运输署驾驶考试服务的行政安排及管理、驾驶考试评核及上诉处理的机制，以至探讨运输署能否运用科技为驾驶考试作更客观记录。综合调查所得，公署对于运输署就驾驶考试之安排有以下观察及评论。

公署调查所得

（一）积极研究改善驾驶考试服务及路试轮候时间

研究透过增拨人力资源及开辟新考场以增加路试数目

4. 过去 12 年间，驾驶路试申请数目及运输署提供的路试数目均有所上升，然而，驾驶路试服务仍然供不应求。除非驾驶考试的需求持续地大幅下降，否则市民仍然要轮候多时才能进行路试；反之，若将来再有更多市民申请参与驾驶路试，轮候时间只会再次上升，公署认为，情况并不理想。因此，运输署应尽力提高路试的供应，以确保路试的轮候时间得以缩减。

5. 公署留意到，运输署在疫情后已安排考牌主任额外工作，以增加路试数目；亦表示会物色合适用地设立驾驶考试中心。公署认同运输署的上述措施，同时建议该署应更积极研究透过增拨人力资源及开辟新考场以增加路试数目；例如，考虑安排考牌主任在周末额外工作，以进一步提供更多驾驶路试数目。此外，该署亦应研究在交通流量不太繁忙的地点（例如新界及离岛等较远离市中心或住宅区的地段）设立更多及分布更广的驾驶考试中心以进行路试。长远而言，倘若运输署在设立新考试中心后成功缩短路试轮候时间，可考虑在可行情况下以新设立的驾驶考试中心取代现时置于市区交通繁忙地段的考试中心。

持续检视及优化「报到值勤安排」以增加路试数目

6. 就有关考牌主任的「报到值勤安排」，所有考牌主任须在每个工作天早上八时前先到达九龙何文田总部进行电脑抽签以决定他们需要负责的考场，其后才乘搭交通工具前往全港不同的驾驶考试中心执行考试职务。该安排令相关人员需额外花费更多交通时间，变相减少了考牌主任每天可进行驾驶路试的时间。

7. 公署欣悉运输署于运输署于 2023 年底已再度完成「报到值勤安排」的检视工作，并乐见该署因应公署的调查自今年 6 月中起在其中四个非商用车辆驾驶考试中心试行「直接报到安排」（即让考牌主任由住所直接前往获编配的驾驶考试中心开始考牌工作）。公署建议，运输署应在四个考试中心落实试行「直接报到安排」一段时间后进行检讨；倘若试行效果及员工反应正面，运输署应积极研究在可行情况下把「直接报到安排」推行至其他驾驶考试中心，增加路试数目。

重设非商用车辆路试的目标轮候时间及达标率

8. 以往运输署就非商用车辆路试订立了 82 天轮候日数的服务承诺，并制定了 95% 达标率的目标，属良好公共行政之表现。然而，运输署因驾驶考试供求情况有所改变，于 2016 年取消了该服务承诺并不再预测达标率。公署认为，轮候时间除了是指标性的重要数据，亦是评估和改进部门服务营运、让部门及市民监察其工作效率、协助部门调拨及优化资源分配的一项重要指标。公署建议，运输署恢复为非商用车辆路试订立达标率的做法，订明其目标

为在接获非商用车辆驾驶执照申请后的特定天数内为考生安排路试。

(二) 优化驾驶考试的记录评核安排

就即时撰写备注的做法向考牌主任提供指引

9. 运输署及交通审裁处（「审裁处」）近年处理的上诉及复核个案数目有所增加。现时，运输署及审裁处处理上诉及复核个案时，主要是依赖考牌主任于进行路试期间即时撰写的备注记录。然而，公署审视了不同考牌主任在进行路试时的即时记录，发现各考牌主任的记录方式不一，记录的事项及资料亦各有不同。公署认为，运输署应就考牌主任于进行路试期间就记录即时撰写备注的工作制订指引，让各考牌主任能够透过统一的标准以更有效及更准确地记录驾驶路试的评核内容。

应试车辆内安装摄录装置

10. 运输署现时完全禁止考生于应试车辆内安装摄录装置；在此情况下，当局处理上诉及复核个案便只能依据考牌主任为驾驶路试后而即时撰写的报告。经参考内地及其他地区就驾驶考试的行政安排后，公署留意到，内地及部分国家已运用摄录装置记录驾驶考试过程，并让考生申请翻看相关摄录记录以提出上诉；甚至已采用或计划透过电子系统以评核驾驶考试。

11. 随着安装车辆摄录装置的做法日益普遍，加上科技发展迅速技术可靠，为应试车辆安装行车记录器或摄录机是顺应社会步伐大势所趋，亦有一定实际好处。公署认为，运输署必须认真检讨现时禁止驾驶考试路试进行摄录的安排是否仍然恰当和合理。当局应考虑引入就路试而设的摄录系统或记录装置。此项安排有助当局及考生搜集路试期间的情况的数据和录像，并便利考牌主任解释其专业评核结果，同时亦可以提高当局处理考生的上诉及复核的效率。公署认同保障个人私隐是非常重要，除了摄录安排，运输署亦需一并研究如何妥善管理及保存相关录影资料包括所涉的个人资料。署方亦应与相关持份者持续沟通，回应不同持份者的关注。公署欣悉运输署已就为应试车辆安装摄录装置进行可行性研究，长远而言，公署建议当局应进一步考虑探讨能否利用高科技（如电子考核系统）协助考牌主任评核考生的驾驶考试表现。

(三) 改善驾驶考试的相关安排

延长学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期

12. 近年，路试的需求和轮候时间均处于较高水平：现时考生一般最长需轮候约 7 至 8 个月；新冠疫情期间，更曾一度升至需轮候约一年时间。在此情况下，学习驾驶执照的 12 个月有效期及驾驶考试表格的 18 个月有效期并不切合实际情况。考生若路试不合格而需重新轮候尾期，其学习驾驶执照通常都已逾期而需再次申领。另外，若考生需要更改路试考期，在路试需求高以致轮候日数长的情况下，其驾驶考试表格仍有机会在不曾进行路试前已失效。

13. 公署认为，除非运输署能在短期内缩减驾驶路试轮候时间至接近十年前的 82 日左右的水平，否则，就现时的路试轮候时间而言，现时学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期或会间接增加考生的时间和费用成本；同时，运输署亦需投放相应资源处理该等考生的学习驾驶执照及驾驶考试表格的续期申请，变相增加其行政成本。因此，公署建议运输署检视学习执照及驾驶考试表格的有效期。

关于应试车辆登记

14. 对于有考生指，尽管已准时到达驾驶考试中心参与路试，却因驾驶教师连同应试车辆缺席而受累未能应试。鉴于私人驾驶教师可同时教授多名考生，驾驶教师可能需要在一日内短时间穿梭不同的驾驶考试中心把应试车辆供同日应试的考生使用。运输署现时只会要求考生出席驾驶路试时，提供其应试车辆的车牌号码及其驾驶教师的资料。当发现同一车牌号码的车辆被登记作相同时段的应试车辆时，该署只会让首名登记的考生参与路试；其余较后时间应考的考生则需即场安排另一辆合规格的应试车辆。

15. 倘若考生因其应试车辆被登记在相近的考试时段作应考因而未能赶及参与路试，除了对考生造成影响，要重新轮候路试，亦会浪费珍贵的考期。公署认为，运输署可透过行政措施避免上述情形，以善用考试资源，及排除多名考生以同一辆车辆于相同时段报到驾驶考试路试的情况，避免令排在较后的考生因为没有应试车辆而未能应考路试，浪费路试数目。

关于驾驶考试中心附近的「场务员」

16. 运输署认为，由不同驾驶教师公会所聘任的「场务员」没有影响到驾驶路试工作进行，该署亦已跟业界就此进行沟通。但据公署的观察，该些人员实际上为考生在路试过程中提供不少协助，而且运输署亦曾收到他们在考试场内收取费用的相关投诉。公署认为，运输署应加强驾驶考试中心的场内管理，并与私人驾驶教师业界保持沟通以助其监察该些人员的运作，确保路试是有序而公正公平地进行。

建议

17. 鉴于以上所述，公署对运输署有以下建议：

- (1) 更积极研究透过灵活调配人力资源，例如考虑安排考牌主任在周末额外工作，以进一步增加驾驶考试的供应；
- (2) 积极研究透过增加考试场地，例如在远离市中心及住宅区的合适地段设立更多及分布更广的驾驶考试中心，以进一步增加驾驶考试的供应；
- (3) 着力检视四个试行「直接报到安排」的考试中心的经验；
- (4) 若上述试行安排反应正面，应积极研究在可行情况下扩展相关安排至其他考试中心；
- (5) 检视并认真考虑恢复为非商用车辆路试订定服务承诺，包括轮候日数的达标率；
- (6) 尽快为考牌主任于路试期间即时撰写备注的工作制订指引；
- (7) 检讨禁止路试进行摄录的安排；

- (8) 若检视后认为可以实行摄录路试的安排，在引入就路试而设的摄录系统或记录装置的过程中，应一并研究保障个人私隐的措施，并与相关持份者持续沟通；
- (9) 长远而言，应进一步考虑探讨能否利用高科技（如电子考核系统）协助考牌主任评核考生的驾驶考试路试表现；
- (10) 认真检视学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期；
- (11) 尽快采取合适措施，避免私人驾驶教师因租借应试车辆的编排太过紧迫，而出现多于一名考生在同一个考试时段登记使用相同车辆参与驾驶路试的情况；以及
- (12) 加强驾驶考试中心的场内管理，并与私人驾驶教师业界就其监察员工运作的工作保持沟通；确保驾驶路试有序而公正公平地进行。

申诉专员公署
2024 年 9 月

公署不时在社交媒体上载选录调查报告的个案摘要，欢迎关注我们的 Facebook 及 Instagram 专页，以获取最新资讯：



[Facebook.com/Ombudsman.HK](https://www.facebook.com/Ombudsman.HK)



[Instagram.com/Ombudsman_HK](https://www.instagram.com/Ombudsman_HK)

Executive Summary

Direct Investigation Operation Report

Transport Department's Arrangements for Driving Tests

Introduction

In recent years, there is a growing public demand for driving tests (especially road tests) and the average waiting time of driving tests is very long. However, the number of road test provided by the Transport Department (TD) is affected by various factors, including the objective conditions of the venues of the test centers, the traffic conditions in the vicinity, the demand for road tests for different types of vehicles, as well as the manpower of the TD, etc., resulting in an insufficient number of driving tests to satisfy the public demand over the years. Furthermore, driving test services had been suspended intermittently by TD six times between 2020 and 2022 in response to the Government's anti-epidemic and social distancing measures during the COVID-19 outbreak. As a result, the waiting time for taking the more popular driving test for non-commercial vehicles had once been as long as nearly a year.

2. In addition, the number of appeals against road test results also shows a rising trend in recent years, reflecting an increase in the public's discontent with TD's road test arrangements. We have also received public complaints and queries about TD's decision of and justification for prohibiting video recording of road tests with the dashboard cameras in test vehicles.

3. Against this background, we have examined TD's administrative arrangements for and management of driving test services, its mechanisms for evaluating candidates' performance in road tests and handling appeals, as well as explored the feasibility for TD to record driving tests more objectively with the help of technology. Based on our findings in the investigation, we have the following observations and comments with respect to TD's arrangements for driving tests.

Our Findings

(I) PROACTIVELY EXPLORE WAYS TO IMPROVE DRIVING TEST SERVICES AND SHORTEN WAITING TIME FOR ROAD TESTS

Explore Ways to Increase Road Test Output by Putting in More Manpower Resources and Designating New Test Venues

4. During the last 12 years, both the number of applications for road tests and the road test output of TD had increased, but the road test services still failed to meet the demand. Put simply, the waiting time for road tests would remain excessively long unless there is a sustained and substantial decrease in the demand for the tests. In other words, the waiting would only be prolonged again if more and more people apply for the road tests in the future. This Office considers the situation is undesirable. TD should, therefore, make every effort to increase road test output to ensure a shorter waiting time of candidates.

5. We noticed that since the end of the epidemic, TD has arranged for Driving Examiners (“DEs”) to work extra hours in a bid to increase road test output, and indicated that it will look for suitable sites to set up new driving test centres. We agree to the above measures and recommend that TD explore how to increase road test output by putting in more manpower resources and designating new test venues. For instance, it can arrange for DEs to take up additional work on weekends so that more road tests can be arranged. Besides, the Department should consider setting up additional driving test centres at locations with lower traffic flows in various parts of Hong Kong (e.g. at locations in the New Territories or outlying islands which are farther away from the city centre or residential areas). If designating new driving test centres proves to be effective in shortening the candidates’ waiting time for road tests, TD should, in the long run, consider replacing those driving test centres currently located in busy districts with the newly set up centres, where feasible.

Continue to Review and Enhance the “Duty Reporting Arrangement” to Increase Road Test Output

6. Under the “Duty Reporting Arrangement”, DEs must first arrive at the TD Headquarters in Ho Man Tin, Kowloon by 8 am every working day for computer ballot-drawing, then proceed to the various driving test centres to discharge their testing duties. Such arrangement results in extra travel time by the staff involved and would in effect reduce the time available to DEs for conducting road tests each day.

7. We are glad to learn that in response to our investigation, TD had completed another review on the “Duty Reporting Arrangement” at the end of 2023, and has since mid-June this year adopted the “Direct Reporting Arrangement” (DEs should be allowed to travel directly from residence premises to driving test centres assigned by balloting to discharge testing duties) on a trial basis at four of the non-commercial vehicles driving test centres. We recommend that TD review the “Direct Reporting Arrangement” after a certain period into the trial run at the four test centres. If the trial is effective and staff’s feedback is positive, TD should proactively study the feasibility of implementing the “Direct Reporting Arrangement” at other driving test centres so as to increase its road test output.

Re-establish Target Waiting time and Achievement Rate on Conducting Road Tests for Non-Commercial Vehicles

8. Previously, TD had set performance pledge at within 82 days and a 95% achievement target regarding the waiting time for road tests for non-commercial vehicles. This is a demonstration of good public administration. Nevertheless, the Department abolished the performance pledge and no longer projected the achievement rate in 2016 due to changes in supply and demand for the tests. We consider that waiting time is not only a significant statistical indicator, but also an important yardstick with which TD can assess and enhance its operations, optimise its resource deployment and allocation, as well as a criterion for the Department and the public to monitor TD’s work efficiency. We recommend that TD resume the practice of setting service standards in respect of road tests for non-commercial vehicles and state clearly the target of arranging a road test for candidate within certain number of days upon receiving an application for the test.

(II) ENHANCE ARRANGEMENTS FOR RECORDING ROAD TEST ASSESSMENTS

Provide Guidelines to DEs on Making Instant Remarks

9. Both TD and the Transport Tribunal have been handling more and more appeal and review cases in recent years. Currently, the handling procedures rely heavily on the instant remarks and records made by the DEs in the course of the road tests. Nevertheless, when we scrutinised the instant records made by various DEs during road tests, we noticed obvious differences in how the DEs had made the records and what

they had written down. We consider it imperative that TD promulgate guidelines on the making of instant remarks by DEs during road tests to enable DEs to record driving road test assessments more efficiently and more accurately by means of standardized criteria.

Installing Video Recording Equipment in Test Vehicles

10. At present, TD prohibits the installation of video recording equipment in test vehicles. As such, appeals and review requests can only be processed based on the reports written by DEs immediately after the road tests. Having examined the administrative arrangements for road tests in the Mainland and other regions, we found that video recording equipment are already being used in the Mainland and some other countries to record the course of road tests and candidates can request to review the recorded footages in order to file appeals. In some countries, electronic systems have already been or are going to be adopted to evaluate road test performance.

11. With the growing popularity of dashboard cameras as well as the rapid development and reliability of technology, installing video recording equipment in test vehicles is in line with the prevailing trend in society, and it actually has certain practical benefits. This Office opines that TD should seriously review its current practice of prohibiting video recording of road tests and consider whether introducing video recording systems or equipment specifically for road tests is adequate and reasonable. This arrangement would facilitate collection of data and video images during the tests by TD and the candidates and make it easier for DEs to explain their professional assessment of candidates' performance, as well as raise the Department's efficiency in handling candidates' appeals and requests for review. We agree that protecting personal privacy is of paramount importance. So, in addition to making video-recording arrangement, TD should also examine ways to properly manage and maintain the personal data contained in the footages. It should communicate with the stakeholders continuously and respond to their different concerns. We are pleased to note that TD has already conducted a feasibility study on the installation of video recording equipment in test vehicles. In the long run, the Department should further consider whether advanced technology (such as electronic assessment systems) should be employed to help DEs evaluate candidates' performance in driving tests.

(III) ENHANCE ARRANGEMENTS RELATING TO DRIVING TESTS

Extend Validity Period of Learner's Driving Licence and Driving Test Form

12. Recent years saw a growing demand for road tests and a lengthening waiting time for taking the tests. Currently, candidates usually have to wait around 7 to 8 months. The waiting had once been as long as about a year during the epidemic. Under such circumstances, it is not pragmatic for TD to set a validity period of 12 and 18 months respectively for the learner's driving licence and the driving test form. Candidates who have failed the road test and are allotted an end-of-list test appointment date for retest would probably have to apply for a learner's driving licence again because the original licence would have expired by then. Similarly, the driving test forms of candidates who have applied for postponing the road test may also have expired before the candidates can actually take the road tests, given the growing demand and the already long waiting time for the tests.

13. We are of the opinion that unless TD can, within a short period, reduce the waiting time for road tests to around 82 days, just as it had been ten years ago, otherwise, with the current long waiting time for the tests, the short validity period of the learner's driving licence and the driving test form would indirectly cost road test candidates more time and money. Besides, TD would also need to spend resources accordingly to handle applications for renewing the learner's driving licence and the driving test form. This would in effect increase its administrative cost. In this light, we recommend that TD review the validity period of the learner's driving licence and the driving test form.

Registration of Test Vehicles

14. Some candidates indicated that despite having arrived at the driving test centres on time, they still could not sit for the road test because their driving instructors, together with the test vehicles, failed to show up for the tests. Since private driving instructors can have a number of students simultaneously, they may have to shuttle between different driving test centres within a short period of time on the same day so that their students can use the vehicle for the driving tests scheduled for the day. At present, TD only requires the candidates to provide the registration numbers of the test vehicles and information about the driving instructors when they attend the road test. If the same test vehicle is found to have been registered for several road tests to be held at the same test session, only the first candidate who registers the vehicle would be allowed to sit for the test. The other candidates whose tests are scheduled for a later time would have to look for another eligible vehicle on the spot at once.

15. When candidates fail to sit for road tests because their test vehicles are engaged in road tests held at a similar time and cannot attend their road tests on time, it would not only affect the candidates (who would have to queue up for the road test again as a result), it would also waste the precious test sessions. We consider that the above situation can be avoided with administrative measures, such that test resources can be better utilised, different candidates would not register the same test vehicle for road tests scheduled for the same time slot, and those candidates given a later test slot would not miss the road test for not having a test vehicle, thereby wasting the test sessions.

“Venue Assistants” near Driving Test Centres

16. With respect to the “venue assistants” hired by the different Driving Instructors Associations, TD considered that they have not affected the road tests process and the Department has communicated with the relevant sector regarding the issue. Our observations found that the “venue assistants” had in fact rendered the candidates a lot of help in the course of the road tests. As TD confirmed that it had received complaints about some assistants asking for money at test venues, we consider that it should step up venue management at driving test centres and keep communicating with the driving instructor sector to help monitor the operations of “venue assistants” so as to ensure that the road tests are conducted in a fair and orderly manner.

Our Recommendations

17. In light of the comments above, The Ombudsman has the following recommendations to TD:

- (1) to proactively explore ways to further increase road test output through flexible manpower deployment. For instance, it can consider arranging for the DEs to work extra hours on Weekends;
- (2) to study proactively the feasibility of increasing road test output by designating more driving test centres at locations with lower traffic flows in various parts of Hong Kong (e.g. at locations farther away from the city centre or residential areas);

- (3) to conscientiously review the trial run of the “Direct Reporting Arrangement” at the four driving test centres;
- (4) if the above trial arrangement is positively received, TD should proactively examine the possibility of extending the Arrangement to other driving test centres;
- (5) to resume the practice of setting service standards and achievement targets in terms of waiting time for road tests for non-commercial vehicles;
- (6) to promulgate guidelines as soon as possible on the making of instant remarks by DEs during road tests;
- (7) to review its practice of prohibiting video recording of road tests;
- (8) if video recording is feasible upon review, TD should examine measures to protect personal privacy and communicate with the stakeholders continuously in the course of introducing video recording equipment specifically for road tests;
- (9) in the long run, to consider whether advanced technology (such as electronic assessment systems) should be employed to help DEs evaluate candidates’ performance in driving tests;
- (10) to seriously review the validity periods of the learner’s driving licence and driving test form;
- (11) to implement suitable measures as soon as possible to prevent the situation where more than one candidate registers the same test vehicle for their road tests during the same time slot because the private driving instructor has to provide his/her vehicle for use by several candidates under a tight road test schedule; and

(12) step up management at driving test centres and keep in constant communication with the driving instructor sector with respect to the monitoring the operations of their staff so as to ensure that road tests are conducted in a fair and orderly manner.

Office of The Ombudsman

September 2024

We will post the case summary of selected investigation reports on social media from time to time. Follow us on Facebook and Instagram to get the latest updates.



[Facebook.com/Ombudsman.HK](https://www.facebook.com/Ombudsman.HK)



[Instagram.com/Ombudsman_HK](https://www.instagram.com/Ombudsman_HK)

1

引言

背景

1.1 在香港特区驾驶汽车，须持有效驾驶执照。市民一般透过参加并通过运输署的驾驶考试，以获取相关执照。

1.2 近年，市民对驾驶考试的需求不断增加，而驾驶考试（特别是路试）的平均轮候时间亦极长。运输署提供路试时段的数量受不同因素影响，包括考试中心场地的客观条件、邻近地区的交通情况、各类车种的考试需求，以及运输署人手等，以致多年来驾驶路试数量不足以满足考试需求。此外，在 2020 年至 2022 年期间爆发 2019 新型冠状病毒病疫情（「新冠疫情」），运输署因应防疫及社交距离措施而多次暂停驾驶考试服务，导致部分较热门的非商用车辆驾驶考试项目的考试轮候时间曾长达接近一年¹。

1.3 另一方面，公署收到市民投诉，质疑运输署禁止以应试车辆上的行车记录仪记录驾驶考试过程的决定和理据。公署亦留意到，有关驾驶考试的上诉个案数目近年呈上升趋势。运输署及交通审裁处（「审裁处」）²处理考试投诉及上诉个案时，是否应该以驾驶路试过程的摄录记录作为较客观的证据，值得深入探讨。

1.4 有鉴于此，申诉专员于 2023 年 5 月 18 日宣布根据《申诉专员条例》第 7(1)(a)(ii) 条向运输署展开是项主动调查行动。

¹ 2022 年 11 月，轻型货车合并路试的轮候时间曾一度上升至约 350 日水平。

² 交通审裁处是根据《道路交通条例》第 17 条设立的委员会。详情参见下文第 3.18 段。

调查范围

1.5 这项主动调查行动的审研范围包括：

- 驾驶考试服务的行政安排和管理；
- 能否运用科技，为驾驶路试作更客观记录；
- 驾驶考试评核及上诉机制，以及运输署就上诉个案的调查和跟进工作；以及
- 其他可改善之处。

调查过程

1.6 公署于 2023 月 5 月 18 日向公众公布展开此项主动调查行动，并邀请公众人士就此课题提供意见。

1.7 2024 年 7 月 18 日，公署将调查报告草拟本递交运输署置评。经考虑及适当纳入他们的意见后，公署于同年 9 月 2 日完成这份报告。

驾驶考试服务概况

2.1 有关驾驶考试的申请、驾驶考试的评核，以及处理考试上诉等事宜，由运输署根据《道路交通条例》（第 374 章）（下称「《条例》」）及其附属法例—《道路交通（驾驶执照）规例》（第 374B 章）（下称「《规例》」）的规定来执行。此外，运输署亦会透过行政措施安排与驾驶考试相关的事宜，如驾驶考试排期及重考生快期预约服务等。

申请驾驶考试的资格

2.2 申请人须为体格适宜驾驶人士³。如申请人有任何肢体伤残，须要接受驾驶能力评估，才可申请参加驾驶考试。非商用车辆⁴驾驶考试的申请人必须年满 18 岁；商用车辆（注 4）的申请人则必须年满 21 岁。商用车辆驾驶考试的申请人须在紧接其申请前已持有有效私家车或轻型货车的正式驾驶执照最少一年⁵；或在申请当日已完成最少一年的私家车或轻型货车的暂准驾驶期并持有有效私家车或轻型货车的正式驾驶执照；及在紧接申请前五年内并无触犯相关的道路交通条例⁶。

³ 法例订明，申请驾驶执照人士须就是否患有《规例》附表 1 所指明的疾病或身体伤残、或任何其他疾病或身体伤残，以致其在驾驶时会对公众构成危险，作出声明。

⁴ 现行法例没有订明非商用车辆及商用车辆的定义。就驾驶执照的分类而言，私家车、轻型货车、电单车及机动三轮车一般会被视为「非商用车辆」；而的士、私家小巴及公共小巴、私家巴士及公共巴士、专营巴士、中型货车、重型货车、挂接式车辆以及特别用途车辆，一般会被视为「商用车辆」。

⁵ 若该正式驾驶执照并非通过完成暂准驾驶期而获得。

⁶ 包括《条例》第 36 条（危险驾驶引致他人死亡）、第 36A 条（危险驾驶引致他人身体受严重伤害）、第 39 条（在酒类影响下驾驶汽车）、第 39A 条（在体内酒精浓度超过订明限度的情况下驾驶、企图驾驶或掌管汽车）、第 39B 条（检查呼气测试）、第 39C 条（提供样本以作酒精分析）、第 39J 条（在指明毒品的影响下没有妥当控制而驾驶汽车）、第 39K 条（在体内含有任何浓度的指明毒品时驾驶汽车）、第 39L 条（在指明毒品以外的药物的影响下没有妥当控制而驾驶汽车）、第 39O(1) 条（没有接受初步药物测试）或第 39S 条（没有提供血液或尿液样本）所订罪行而被裁定罪名成立。

不同车辆种类的驾驶考试的项目和要求

2.3 运输署因应不同车辆种类订有不同的驾驶考试安排及要求。就非商用车辆驾驶考试而言，驾驶考试分为三个部分，考生须先通过有关道路交通规例及安全驾驶意识认知的「甲部—笔试」（「甲部试」），其后才获安排参加展示实际道路驾驶技术的「乙部—基本驾驶技术测试」（「乙部试」）和「丙部—路试」（「丙部试」）。

2.4 电单车的「乙部试」属强制性项目，即考生在通过「甲部试」后，须透过报读指定驾驶学校⁷的强制电单车训练课程并于「乙部试」取得合格，才可自行或透过指定驾驶学校申请「丙部试」。反之，就私家车及轻型货车的驾驶考试而言，考生可自行或透过指定驾驶学校申请及通过「甲部试」后，以合并试方式（即「乙部试」及「丙部试」一并考核）考取驾驶执照；考生亦可透过指定驾驶学校分阶段参加「乙部试」及「丙部试」。合并试考生若只于其中一部分路试取得合格，须就不合格的部分申请重考。

2.5 另一方面，就商用车辆（注 4）而言，其中的士的驾驶考试只有「的士笔试」一个项目。至于的士以外商用车辆的驾驶考试则无须再次通过「甲部试」，而是涵盖相关商用车辆之「驾驶技术测试」和「路试」；同时，运输署基于商用车辆的司机需长时间在道路驾驶重型货运或客运车辆，故相关路试对商用车辆考生有较高要求：考生须于同一次考试通过相关商用车辆之「驾驶技术测试」和「路试」方可取得合格成绩。

驾驶考试的申请程序

购买驾驶考试表格

2.6 《规例》订明，市民申请参加驾驶考试须采用运输署署长（「署长」）指明的申请表格。申请书内须说明拟接受驾驶考试所指种类汽车，以及申请人所持学习驾驶执照或临时驾驶执照⁸（如

⁷ 请参阅下文第 2.12 段。

⁸ 任何抵达香港居留的人如持有由香港以外但不属《规例》附表 4 所列任何国家或地方的主管当局所发出的有效驾驶执照，而他 / 她在抵达香港日期起计 3 个月内申请参加驾驶测验，可申请临时驾驶执照。临时驾驶执照的有效期为申请人的原有驾驶执照期满日期或其抵港日期起计 12 个月，两者以日期较早者为准。

有的话)的详情。现时,考生可透过亲临或授权代理人经运输署辖下的牌照事务处柜位(可事先预约)、利用设置于牌照事务处的投递箱、透过邮寄或经网上提交驾驶考试申请。

2.7 每名申请人每次参加驾驶考试均须购买驾驶考试表格⁹。《规例》订明,当署长接获申请人提交的申请及相关费用后,须向申请人发出指明格式的驾驶测验表格(即驾驶考试表格)¹⁰。驾驶考试表格的有效期为18个月。另一方面,当考生没有在指定时间前往指定地点参加驾驶考试而未能在至少七天前通知运输署;或因其他并不是非其所能控制的情况以致不能到场考试,其驾驶考试表格将不再有效。现时法例并没有赋予运输署权力延长驾驶考试表格的有效期。

2.8 当运输署接纳考试申请后,电脑系统会按当刻候试名单之末的考期(俗称尾期)为考生编配笔试(甲部试)。其后,于笔试合格当日,电脑系统会按考生于驾驶考试表格选定的驾驶考试路试地区(现时划分为「九龙及新界」和「港岛」两区),为考生编配所选区内的驾驶考试中心(下文第2.11段)及当时尾期。运输署处理尾期申请是以考生提出申请时的轮候时间为准则。

申请学习驾驶执照

2.9 申请人在道路上学习驾驶,必须持有该车辆类别的有效学习驾驶执照。学习驾驶执照的有效期为12个月,现时每次申领的费用为港币548元。《规例》订明,没有有效驾驶考试表格的人无资格参加驾驶考试,然而,法例未有规定考生必须持有有效学习驾驶执照方可申请或参加驾驶考试。换言之,驾驶考试申请人并非必要一并申请驾驶考试及学习驾驶执照,相关学习驾驶人士可选择先申请驾驶考试,然后按需要适时申请学习驾驶执照,以安排学习驾驶训练,反之亦然。但上述安排不适用于电单车驾驶考试或学习驾驶执照申请人。

⁹ 现时费用为港币510元。

¹⁰ 如申请人不持有该驾驶测验所指种类汽车的学习驾驶执照,则除非他持有相关的临时驾驶执照,否则署长可拒绝发出驾驶测验表格。

2.10 按照现行法例，所有电单车考试的考生必须在运输署指定驾驶学校完成强制性的乙部试课程后，方能参加电单车的乙部试（基本驾驶技术测试）及丙部试（路试）。学习驾驶电单车人士在申请学习驾驶执照前须于指定驾驶学校受训及通过属强制性项目的乙部试，以确保考生已掌握驾驶电单车的基本技巧，才开始在公用道路自行练习驾驶。

驾驶考试中心

2.11 运输署辖下有 17 个驾驶考试中心，遍布港岛、九龙及新界。其中，11 个中心专供举行非商用车辆路试，4 个中心则只举行商用车辆路试，其余两个中心则同时供举行商用车辆和非商用车辆路试。每个中心相同车辆类别的路试，均设有多于一条考试路线，各路线考试时间相若，并会包含路试所需测试项目。现时所有路线的设计，均适合进行相应车辆类别的路试，以测试考生的驾驶技巧。考试路线由考牌主任随机拣选，考生不能选择考牌主任及路试路线，以确保驾驶考试在公平的情况下进行。

指定驾驶学校

2.12 政府在驾驶训练方面采用「双轨制」政策，一方面透过设立指定驾驶学校，鼓励在公用道路以外的地方提供驾驶训练，另一方面维持足够的私人驾驶教师供应，在公用道路上提供驾驶训练。根据《条例》第 88K 条，署长可以书面指定任何地方为驾驶学校，并可就该项指定施加任何其认为适当的条件。现时，本港共有四间政府指定的驾驶学校，分别位于沙田、元朗、鸭脷洲及观塘。

驾驶训练车辆

2.13 《规例》第 30(3)条订明，学习驾驶人士使用的驾驶训练车辆须：(一) 设有驾驶教师可以随时使用的制动系统，或受驾驶教师人手操纵的有效的遥控制动系统（适用于指定驾驶学校）；以及(二) 展示法例所订明的学字牌。同时，《规例》第 32(4)条订明，拟参加驾驶考试的人，须自费提供汽车以参加考试。而驾驶训练车辆亦属符合运输署要求参与驾驶考试的应试车辆。

驾驶考试的服务详情

驾驶考试排期

2.14 按运输署的现行规定，根据公平原则，驾驶考试考生（包括重考生¹¹）一般均获编配候试名单尾期，有关驾驶考试的轮候时间视乎驾驶考试的申请需求多寡而定。运输署辖下驾驶考试排期事务处会直接负责驾驶考试排期工作，包括替考生排期、发排期信及处理更改及取消考期等行政工作。

2.15 此外，指定驾驶学校除了提供驾驶训练服务，亦同时负责部分的驾驶考试排期工作。指定驾驶学校按运输署的排期原则为考生安排尾期进行路试，并只会协助处理考生的第一类及第三类延期申请（见下文第 2.23 段）；至于第二类延期的申请，指定驾驶学校则会提交予运输署处理。

驾驶考试服务承诺

2.16 现时，运输署就驾驶考试服务订下四项服务承诺：

- (1) 在接获小巴、巴士、中型和重型货车及挂接车辆驾驶执照的申请后 82 天内进行路试；
- (2) 在接获学习驾驶执照的申请后 45 天内进行笔试；
- (3) 在接获的士驾驶执照的申请后 60 天内进行笔试；及
- (4) 在笔试完毕后 15 分钟内公布成绩。

2.17 在 2016 年之前，运输署曾承诺在接获非商用车辆驾驶执照的申请后 82 天内举行路试（下称「非商用车辆路试承诺」），并制订了 95% 达标率的目标。在 2008 至 2010 年，该署均能达到该目标。然而，非商用车辆驾驶考试的申请数目自 2010 年突然飙升，运输署于 2011 年开始未能达标，该年度「非商用车辆路试承

¹¹ 重考生是曾于所应考的路试中全部或部分不合格的考生。运输署指，考生报考驾驶考试时不需要申报是否重考生；现时此项界定主要用于申请「重考生快期预约服务」（见下文第 2.25 至 2.26 段）。

诺」的达标率下跌至 48%。尽管该署曾增拨人手举行驾驶考试，但考试申请一再增加；在 2013 年，「非商用车辆路试承诺」的达标率进一步下跌至 29%。当时，运输署预期非商用车辆驾驶考试的需求持续增长，但该署提供服务的能力却受限于驾驶考试中心数目，因此达标率偏低。基于不能控制驾驶考试申请数目，而该署在提供服务方面却有所限制，该署经检讨后遂于 2016 年起，取消「非商用车辆路试承诺」并不再预测达标率，改以提供安排路试的实际数字来反映署方在该年度的服务表现。

驾驶考试轮候时间

2.18 据运输署提供的资料，由 2012 年至 2021 年十年间，路试申请数目增幅为 73%。此外，本港自 2020 年起爆发新冠疫情，运输署驾驶考试服务在 2020 年至 2022 年间受影响而积压大量驾驶考试个案。当时，运输署因应新冠疫情期间政府各项社交距离措施，在 2020 年至 2022 年初曾六度¹²暂停驾驶考试服务（包括笔试及路试）。每次路试服务恢复后，该署会先为受影响考生安排补考，而新申请需在恢复排期服务后方可提交，这亦影响了 2020 年至 2022 年的笔试及路试申请数目，该期间各类考试轮候时间因而急升。

2.19 若以疫情前 2019 年为基数与疫情最严峻时的情况（即 2022 年的平均轮候数据）作比较（见表 1），私家车、轻型货车及电单车等非商用车辆驾驶路试的平均轮候日数分别增加约 32%、32% 及 4%；商用车辆¹³驾驶路试的平均轮候日数则增加约 46%。

¹² 受新冠疫情影 响，运输署的驾驶考试服务（包括笔试及路试）曾于 2020 年 1 月 29 日至 2 月 4 日、2 月 10 日至 3 月 1 日、3 月 23 日至 5 月 3 日、7 月 29 日至 9 月 6 日、12 月 2 日至 2021 年 2 月 21 日，以及在 2022 年 1 月 27 日至 4 月 18 日期间暂停。

¹³ 涵盖中型货车、重型货车、公共 / 私家小巴、公共 / 私家巴士及挂接式车辆。

表 1：过去 12 年各项驾驶考试路试的平均轮候日数

年份	私家车 合并试	轻型货车 合并试	电单车 丙部试	商用车辆 (注 13) 路试
2012	136	138	125	77
2013	179	184	122	60
2014	185	194	128	62
2015	204	216	138	64
2016	230	238	156	55
2017	237	239	197	60
2018	237	253	244	61
2019	256	261	236	61
2020	182	189	153	50
2021	268	272	210	84
2022	338	344	245	89
2023	321	325	220	78
2022 对比 2019 所增加的百分比	32%	32%	4%	46%

2.20 现时，驾驶考试轮候时间已较高峰时期有所改善。目前路试中轮候时间较长的车辆种类包括私家车、轻型货车及电单车，考生最长需轮候约 7 至 8 个月方可参与路试(截至 2024 年 8 月 15 日，各驾驶考试中心的非商用车辆(包括私家车、轻型货车、电单车及机动三轮车)路试的最高轮候时间为 130 天至 213 天不等)。

驾驶考试的供求情况

表 2：过去 12 年驾驶考试笔试的申请及考试数目

年份	非商用车辆 ¹⁴ 甲部笔试		的士笔试	
	笔试申请 数目	已进行笔 试数目 ¹⁵	笔试申请 数目	已进行笔 试数目 ¹⁵
2012	57,162	55,059	10,406	7,735
2013	62,534	59,665	9,982	7,506
2014	67,881	65,286	9,490	7,402
2015	70,339	67,823	11,439	8,988
2016	69,684	66,704	11,666	9,260
2017	67,335	64,382	11,315	9,115
2018	66,627	64,147	11,196	8,997
2019	65,120	62,346	12,388	9,967
2020	76,829	43,695	11,599	4,812
2021	123,334	100,195	13,903	10,189
2022	68,850	57,777	10,694	7,654
2023	55,121	52,654	14,052	11,398
2023 对比 2012 所增加的百分比	-4%	-4%	35%	47%

¹⁴ 涵盖私家车、轻型货车、电单车及机动三轮车。

¹⁵ 不包括因恶劣天气（例如：八号或以上热带气旋警告 / 黑色暴雨警告讯号）未能如期为考生举行笔试，及考生缺席笔试的数目。

表 3A：过去 12 年非商用车辆驾驶考试路试的申请及考试数目

年份	非商用车辆（注 14）路试				
	路试申请数目 ¹⁶	已安排路试数目	已进行路试数目(%)	缺席路试数目(%)	没有进行的路试数目 ¹⁷ (%)
2012	101,721	95,749	87,449(86%)	6,561(6%)	1,739(2%)
2013	118,165	112,441	101,080(86%)	8,714(7%)	2,647(2%)
2014	135,976	142,117	126,786(93%)	12,721(9%)	2,610(2%)
2015	151,117	152,589	136,369(90%)	13,958(9%)	2,262(1%)
2016	146,294	155,655	138,243(94%)	12,211(8%)	5,201(4%)
2017	151,194	154,059	138,783(92%)	11,653(8%)	3,623(2%)
2018	147,693	152,308	138,030(93%)	11,142(8%)	3,136(2%)
2019	149,775	148,450	134,352(90%)	10,673(7%)	3,425(2%)
2020	128,419	119,274 ¹⁸	103,949(81%)	11,664(9%)	3,661(3%)
2021	176,166	158,387 ¹⁸	141,717(80%)	11,713(7%)	4,957(3%)
2022	133,401	141,646 ¹⁸	121,511(91%)	14,610(11%)	5,525(4%)
2023	131,857	156,814	138,048(105%)	12,294(9%)	6,472(5%)
2023 对比 2012 所增加的百分比	30%	64%	58%	87%	272%

¹⁶ 路试申请数目为驾驶考试申请总数减去笔试不合格数目。

¹⁷ 包括因天雨（只适用于电单车）及恶劣天气（例如：八号或以上热带气旋警告 / 黑色暴雨警告讯号）未能如期为考生举行路试，或其他当天考生已到现场但由于特别原因（如出车后发生非考生造成的交通意外）导致路试取消。

¹⁸ 不包括因疫情暂停驾驶考试服务期间已安排的路试数目。

表 3B：过去 12 年商用车辆驾驶考试路试的申请及考试数目

年份	商用车辆（注 13）路试				
	路试申请数目	已安排路试数目	已进行路试数目(%)	缺席路试数目(%)	没有进行的路试数目 ¹⁹ (%)
2012	14,056	13,666	12,468(89%)	1,160(8%)	38(0%)
2013	14,990	15,865	14,398(96%)	1,334(9%)	133(1%)
2014	14,917	14,285	13,120(88%)	1,125(8%)	40(0%)
2015	15,955	16,318	14,881(93%)	1,420(9%)	17(0%)
2016	13,727	14,975	13,497(98%)	1,334(10%)	144(1%)
2017	13,878	14,007	12,755(92%)	1,184(9%)	68(0%)
2018	14,691	14,385	12,968(88%)	1,335(9%)	82(1%)
2019	16,313	17,196	15,412(94%)	1,677(10%)	107(1%)
2020	10,800	9,032 ¹⁸	7,619(71%)	1,322(12%)	91(1%)
2021	18,269	17,849 ¹⁸	15,484(85%)	2,201(12%)	164(1%)
2022	15,472	16,331 ¹⁸	13,957(90%)	2,294(15%)	80(1%)
2023	17,803	19,788	17,328(97%)	2,127(12%)	333(2%)
2023 对比 2012 所增加的百分比	27%	45%	39%	83%	776%

¹⁹ 包括因恶劣天气（例如：八号或以上热带气旋警告 / 黑色暴雨警告讯号）未能如期为考生举行驾驶考试，或其他当天考生已到现场但由于特别原因（如出车后发生非考生造成的交通意外）导致考试取消。

表 4：过去 12 年运输署考牌主任的数目

年份	考牌主任实际员额 ²⁰
2012	55
2013	55
2014	65
2015	73
2016	70
2017	67
2018	71
2019	69
2020	79
2021	85
2022	81
2023	84
2023 对比 2012 所增加的百分比	53%

2.21 上述表 2、表 3A 及表 3B 显示本港市民对驾驶考试（包括笔试及路试）的需求持续处于较高水平。以 2023 年及 2012 年有关非商用车辆及商用车辆的驾驶考试申请数目作比较，除了非商用车辆笔试的申请数目出现轻微下降，的士笔试、非商用车辆路试及商用车辆路试的申请数目均上升，升幅分别为 35%、30% 及 27%。同期，运输署亦已增加提供上述三个驾驶考试项目的数目，有关升幅分别为：47%（的士笔试）、64%（非商用车辆路试）及 45%（商用车辆路试）。此外，表 4 可见，在 2012 年至 2023 年期间，运输署考牌主任数目增加了 53%。

²⁰ 包括担任考核驾驶路试工作，以及负责其他工作，包括伤残人士驾驶能力评估、处理投诉及查询、举办驾驶教师入职或复修课程、为驾驶考试提供后勤支援、巡视指定驾驶学校和监察私人驾驶教师提供训练的考牌主任。

2.22 为了处理受疫情影响的考生，运输署表示，在疫情后已透过利用电子科技，以及在可行情况下安排考牌主任额外工作来增加提供驾驶路试的数量。现时，路试轮候时间已较高峰时期有所改善，非商用车辆驾驶路试的平均轮候日数由 2022 年平均 245 日至 344 日（上文表 1）降至 2024 年 8 月中的 130 日至 213 日（上文第 2.20 段）。同时，运输署亦透过招聘考牌主任或延长聘用已退休的考牌主任，以填补空缺及维持人手。长远而言，该署会物色合适用地设立更多和分布更广的驾驶考试中心，以进一步增加驾驶路试数目。

驾驶考试延期申请

2.23 运输署会就以下三类情况，接受考生延期驾驶考试的申请：（一）考生于原考期最少七整天前递交延期申请、（二）考生因其所不能控制的情况以致不能到场参加考试，以及（三）考试因恶劣天气未能如期举行，或考生已准时报到并完成登记，但因特别原因令考牌主任未能为其完成考试。

2.24 指定驾驶学校会协助运输署处理第一类及第三类更改或取消排期等行政工作。当中第二类延期申请（例如因健康理由未能出席考试等）则由指定驾驶学校提交至运输署处理。

重考生快期预约服务

2.25 为善用因考生申请驾驶路试延期或暂时取消考期而腾出的考期空缺（俗称「快期」）的考试资源，运输署设立「重考生快期预约服务」，透过抽签机制把快期分配给驾驶路试不合格并申请重考的考生。曾于所应考的路试中全部或部分不合格的考生可透过「重考生快期预约系统」（下称「快期预约系统」），经网上或电话渠道登记参加重考生快期抽签。中签考生需于中签当日的指定时段内拣选考期，但不能拣选驾驶考试中心。每个快期空缺均须以重考生实名作登记，不可转让。

2.26 至于指定驾驶学校就重考生快期的预约申请方法，与运输署利用抽签的模式有所不同。指定驾驶学校会因应重考生报读重读课程次序，以「先到先得」方式逐一主动联络相关考生编配重考生快期。若重考生不欲选择指定驾驶学校的快期，则可按一贯程序预约「尾期」。

2.27 运输署表示，鉴于「快期」数量取决于考生申请改期的实际数目，供应数量有限且每日不同，这项服务只属辅助性质，目的为提供预约「尾期」以外多一个选项，因此，这并不能满足大部分重考生的驾驶路试需求，考生普遍仍需申请「尾期」。

3

驾驶考试的评核及 上诉处理

维持考试公平廉洁的措施

3.1 运输署表示，为确保路试在公平、高效和廉洁的情况下举行，该署会透过电脑随机抽签方式分派职员到全港各驾驶考试中心执行路试职务。现时，全港有 17 个驾驶考试中心。

3.2 在 2024 年 6 月中之前，运输署在所有驾驶考试中心采用「报到值勤安排」，即要求考牌主任及驾驶考试中心主任每天早上先前往位于九龙何文田的总部报到并进行电脑抽签，职员其后按抽签结果前往各考试中心主持路试。相关详情如下：

- i. 每个工作日，考牌主任及驾驶考试中心主任须于早上 8 时前到达位于九龙何文田的总部报到。考牌主任须更换制服及提取个人专用平板电脑；
- ii. 早上 8 时，由高级考牌主任或一级考牌主任进行五分钟的早晨简报会，向当值之考牌主任简报当日与考试相关之紧急报告、考试场地或路线之特别消息或临时安排等；
- iii. 早上 8 时 05 分，由非考牌主任职系职员透过电脑系统为各驾驶考试中心人手安排进行抽签，包括考牌主任及驾驶考试中心主任；
- iv. 早上 8 时 10 分，考牌主任及考试中心主任领取工作用品后共同出发前往各考试中心；

v. 早上 8 时 35 分至 9 时 15 分，考牌主任及考试中心主任到达各驾驶考试中心；开始进行路试前，考试中心主任透过电脑系统为考牌主任进行抽签以决定出勤次序。

3.3 运输署于 2019 年检视可否将考牌主任及驾驶考试中心主任的「报到值勤安排」改为「直接报到安排」（即运用即时通讯程式把抽签结果通知考牌主任，并要求所有考牌主任直接前往获编配的驾驶考试中心执行职务）。经检视后，该署估计「直接报到安排」每年可为非商用车辆额外增加约 5,500 次路试²¹，而私家车及轻型货车合并试和电单车路试的轮候时间则预计可分别缩短约半个月及一个月²²。然而，由于运输署认为「直接报到安排」会就路试运作、考牌主任职务安排，以及各考试中心附近的交通负荷等带来负面影响，因此当时没有落实把「报到值勤安排」改为「直接报到安排」。

3.4 公署于 2022 年 10 月，就项主动调查行动进行初步查讯，并于 2023 年 5 月对外公布展开主动调查行动。其后，运输署于 2023 年 12 月，再度完成检视「报到值勤安排」，当中考虑了场地运作需要、交通情况及实际安排、职员意见等多种因素。经检视后，该署认为有四个非商用车辆的驾驶考试中心²³有条件尝试让考牌主任及驾驶考试中心主任直接于驾驶考试中心报到，并于 2024 年 6 月中起试行有关安排。

3.5 具体而言，运输署于路试前一个工作天为考牌主任及驾驶考试中心主任进行电脑抽签。被编配到四个试行「直接报到安排」的驾驶考试中心执行职务的职员，会于前一个工作天收到工作地点资料，并于工作日当天直接前往该考试中心。另一方面，其余职员在「报到值勤安排」下，仍须在工作日当天先到达位于九龙何文田的总部报到，并于获知抽签结果后随即前往各考试中心。

²¹ 相关估算假设所有进行私家车 / 轻型货车（合并试及丙部试）和电单车（丙部试）的驾驶考试中心均实行「直接报到安排」，并未考虑在运作上可能出现的问题，或影响成效，包括职员仍然需要到培正道办公大楼（即是九龙何文田的总部）取用电单车到其他考试中心进行电单车丙部试、有职员因事 / 病缺席考试的替补问题、对地区交通的影响等等。

²² 按 2019 年检讨时的情况估算。

²³ 分别为何文田培正道驾驶考试中心、何文田忠义街驾驶考试中心，以及位于观塘区的油塘驾驶考试中心和新观塘驾驶学院考试中心。

3.6 运输署指，「报到值勤安排」可防止考牌主任预先得知当天将于哪一个驾驶考试中心执行职务，以确保路试公平、公正及廉洁进行。

评核记录安排

3.7 法例订明，考生如令考牌主任信纳他或她能够符合法例列明的驾驶考试要求，会被评为考试合格。至于有关驾驶路试的法定要求，则载列于《规例》的附表八（适用于电单车以外车种的驾驶考试）及附表十一（适用于电单车驾驶考试）。

3.8 运输署续指，考牌主任是根据《条例》和《规例》、署方为道路使用者编制的《道路使用者守则》、署方为考生编制的《驾驶考试指引》及其他相关的规定来进行驾驶考试及评核考生的驾驶技巧。该署会按相关资料为考牌主任提供训练，以确保驾驶考试评核标准一致。

3.9 就驾驶考试路试而言，考牌主任除了会在驾驶考试表格上就考生于应考期间所出现的驾驶错误加上剔号外，亦会另行就严重错误（见下文第 3.10 段）即场撰写备注，说明有关错误发生的位置和情况，以评核考生的表现；考牌主任并于路试完毕后向考生发出该驾驶考试表格的副本。

3.10 考生所犯错误分为轻微错误及严重错误。轻微错误是指考生犯上技术上的小错误，并不会引致他人不便或危及其他道路使用者；此类错误不会构成不及格。考牌主任不会就轻微错误撰写备注。严重错误包括会构成即时或直接危险的错误；以及基本驾驶技术或有关操作未能达到运输署所订之标准。路试期间，若考生犯上一项或以上的严重错误，是次考试将会被评为不及格。考生在同一项目上犯上三次或以上的轻微错误，亦会构成严重错误而被评为不及格。

3.11 根据运输署资料，每名考牌主任每年处理约 2,500 个驾驶路试（每日进行逾 10 宗路试）。考牌主任负责评核驾驶路试，并把考生于考试中的表现记录在驾驶考试表格。驾驶考试表格只有考生的基本资料，而不会显示考生过往的考试次数、成绩及投诉记

录等。考牌主任只会依据考生每次考试的临场发挥及路面情况，就其驾驶表现作出独立评核及判断。

3.12 另一方面，为了让考生明白驾驶考试的要求，运输署制定了「驾驶考试指引」，并于考生在指定驾驶学院报名时（学院考生）或通过笔试后（非学院考生）向其派发；该指引亦可于运输署网页下载。有关资料扼要地列明考生需掌握之驾驶技术及考牌主任评核之方法。

3.13 至于就解释路试评核内容方面，运输署表示，考牌主任不会在驾驶路试完成后向考生作解释，以免在现场引起不必要争拗。同时，路试是按照已编定的排期预约进行，每一个考试之间的时间非常紧迫，与考生讨论评核内容将影响及后驾驶路试流程，对整体考试服务效率造成影响。如考生对路试成绩有疑问，可以致电该署热线作查询或投诉。

上诉机制

3.14 参加驾驶路试的考生如不满驾驶考试评核结果，可向运输署或审裁处²⁴提出上诉，要求复核决定。

向运输署上诉

3.15 有关上诉会先由负责处理上诉的一级考牌主任处理，并会作出审查。一级考牌主任在完成审查后会将结果通知考生。如考生仍然对结果不满，有关个案会交由高级考牌主任复核，而高级考牌主任亦会约见考生，听取他要求覆审有关考试结果的理据，及会以书面通知考生复核结果。

3.16 一般而言，如上诉人要求署方以书面回复，署方会按个案的情况及需要，要求涉事考牌主任需在收到提问后，在 3 个工作天内提交该考生不合格原因的详细报告和回应上诉人的指称；处理上诉的一级考牌主任则会视乎情况决定是否与涉事考牌主任会面及进行实地视察，并会在不迟于 21 个工作天内回复考生。如上诉人要求上诉至高级考牌主任复核路试成绩，高级考牌主任亦会要求涉事考牌主任再次提交详细报告，回应上诉人的指称。

²⁴ 審裁處詳情載于第 3.18 段。

向审裁处上诉

3.17 若考生收到运输署高级考牌主任的复核结果后仍感不满，可根据《规例》第 45 条，于获通知复核结果后的 14 天内，要求审裁处复核驾驶考试的结果。考生亦可在收到驾驶考试成绩后，根据该条的规定，直接要求审裁处复核。

3.18 审裁处是根据《条例》第 17 条由社会专业人士组成的法定组织，独立于运输署；其主席和成员均由公众人士出任，并由运输及物流局局长委任。审裁处会就复核个案进行研讯，并邀请考生及运输署代表（包括考牌主任）出席。法例订明，审裁处席前聆讯时的常规及程序或与聆讯有关的常规及程序，均由审裁处主席决定。此外，审裁处进行复核时，需考虑任何它所收取并认为与个案相关的证据。近年，运输署及审裁处处理有关驾驶考试的复核投诉数目有所上升（见表 5）。

表 5：运输署及审裁处处理有关驾驶考试的复核上诉数目

年份	当局处理的驾驶考试的复核上诉个案	
	运输署的上诉处理 (只包括考生因驾驶考试结果提出的个案)	审裁处的复核处理 (只包括考生因驾驶考试结果提出的个案)
2017	192 宗	5 宗
2018	205 宗	4 宗
2019	235 宗	10 宗
2020	201 宗	8 宗
2021	290 宗	12 宗
2022	314 宗	8 宗
2023	380 宗	21 宗

禁止录影的安排

3.19 为了保障考生及考牌主任的私隐，并考虑到现时没有统一安装、摄录及资料储存规格，现时路试不容许进行摄录。运输署

表示，由于应试车辆主要由私人驾驶教师或指定驾驶学院提供，运输署已确保驾驶教师业界知悉有关安排；同时，该署亦已于驾驶考试中心展示相关安排之告示，让考生知悉。如考生要求摄录路试过程，考牌主任会详细解释并要求必须关掉相关器材，才开始路试。

3.20 现时，法例规定审裁处进行复核时，须考虑任何它所收取并认为相关的证据。运输署指出，如考生向审裁处上诉时提供录影片段，即使该录影片段未获运输署同意而摄录，应由审裁处决定是否接纳为与该上诉相关的证据。

摄录路试的可行性研究

3.21 另一方面，随着车上安装摄录器材日益普遍，运输署2022年底回复公署查讯时表示，该署曾于2017年就摄录路试过程安排的可行性进行研究，审视结果后，该署认为须再作更周详的考虑。

3.22 具体而言，运输署当时的研究发现：在技术层面方面，录影范围须包括车厢内及车厢外路面四周情况，才能有效地记录考生对行车道上及路旁各方面情况的反应，然而车上摄录设备在这方面有相当限制，包括视像系统设计既难以全面摄录车辆四周的交通情况及路上的交通标志及行人状况，也未可同时全面显示考生手脚配合的操作过程。在应用此等技术有所限制下，于应试车辆上安装摄录系统，未必能达致预期效果，却可能对部分考生产生不必要压力，影响其路试的表现。另外，运输署亦需考虑其他情况，包括应试车辆属驾驶教师或指定驾驶学校提供的私人车辆，型号不同，大小不一，有关摄录系统能否配合每辆车而达到划一的规格要求，而要求驾驶教师在其车辆上安装有关系统进行摄录，其装设及维修保养等问题均需详加研究。再者，该署当时曾咨询驾驶教师公会，八成以上会员反对相关安排。该署亦须处理有关安排所涉及与《個人資料（私隱）條例》（第486章）相关的各项保障個人資料的原则及法律责任。

3.23 虽然运输署指摄录路试过程的有关建议涉及技术、操作、行业共识、私隐及法律等多个范畴的复杂问题，该署认为不适宜在路试中增设录影安排，然而，运输署在2022年底向公署表示，正就路试期间进行录影的可行性和相关考虑因素，包括技术要求、个人私隐保障、摄影机或视频所涉及的法律责任、所需费用等，再一次开展可行性研究。

3.24 运输署已分别在 2022 年及 2024 年就摄录路试过程的建议委托顾问进行可行性研究及在内部进行评估及测试。结合顾问研究报告及运输署内部测试经验，初步观察如下：

- (一) 研究报告曾检视内地及海外经验，并了解到采取摄录路试方式的不少国家或地区（见下文第 3.36 至 3.40 段所列）多由官方机构或指定驾驶学校拥有有关考试车辆及设备，而为进一步提升效益，有部分国家（如内地及马来西亚等）更会修建专用考试场地以便推行电子化驾驶考试，上述安排与现时本港由私人驾驶教师或指定驾驶学校拥有应试车辆不同。运输署认为需审慎评估有关安排在本港是否可行，并须特别从政府资源角度作出考量；
- (二) 运输署曾以内部资源安排摄录路试以检视不同设备及设定的效果。在测试过程中，署方留意到安装的摄影机数目及位置会直接影响试后覆检的效果。惟现时考试车辆为私人拥有，而署方亦无指定考生必须以指定车型应考，因此运输署仍需时确立有关技术要求；及
- (三) 运输署仍需时就技术层面、私隐及法律等多个范畴与相关持份者沟通并达成可行的方案。

3.25 鉴于问题的复杂性，运输署认为需审慎评估有关摄录驾驶路试的安排是否能于本港实行，相关研究工作仍在进行中。

驾驶考试上诉个案

3.26 2017 至 2023 年的七年间，运输署共处理了 1,817 宗驾驶考试上诉个案，其中 13 宗为成功上诉个案。换言之，在该七年间，驾驶考试上诉个案的成功比率为 0.71%。若该署调查上诉个案时发现考牌主任的主考程序有不足（例如未有妥善进行路试或记录有误等）或有证据显示其判断错误或出现明显疑点，从而影响路试结果，该署会考虑安排重考或修订成绩。

表 6：2017 年至 2023 年运输署受理驾驶考试上诉个案数目

年份	受理个案数目	上诉成功个案数目 (百分比)
2017	192 宗	0 宗 (0%)
2018	205 宗	1 宗 (0.49%)
2019	235 宗	1 宗 (0.43%)
2020	201 宗	2 宗 (1.0%)
2021	290 宗	2 宗 (0.69%)
2022	314 宗	2 宗 (0.64%)
2023	380 宗	5 宗 (1.31%)
总计	1,817 宗	13 宗 (0.71%)

3.27 运输署应公署要求提供了 2017 至 2023 年间 13 宗上诉成功的个案资料，公署经检视后有以下观察。

(一) 驾驶考试成功上诉的原因

3.28 在该 13 宗驾驶考试上诉个案中，成功上诉的原因分类如下：

表 7：2017 年至 2023 年驾驶考试成功上诉的个案

驾驶考试成功上诉的原因	个案数目
(a) 路试未能妥善进行	3 宗
(b) 考牌主任错误记录考试成绩	5 宗
(c) 交通审裁处经复核后推翻评核结果	2 宗
(d) 其他 ²⁵	3 宗
总计	13 宗

²⁵ 三宗上诉个案中，两宗是运输署未能确定考生的表现及考牌主任的评核有否受因试场附近的工程所影响，故安排免费重考；另一宗则是考生表示因场地问题令其受屈，运输署调查后推翻成绩直接判决考生合格。详情见第 3.31 段。

3.29 公署留意到，在该 13 宗个案中，其中 8 宗上诉成功是由于考牌主任犯错（包括路试未能妥善进行及记录考试成绩时出错等）所致。运输署表示已提醒相关考牌主任其工作要求并提供必要的培训以避免同类事件发生。

3.30 上诉成功的个案中有两宗个案是由审裁处进行复核聆讯并推翻考核结果。在该个案中，审裁处审研了考生及运输署双方所陈述的理据，接纳考生的证供，裁定其复核成功。

3.31 至于其余 3 宗个案，两宗个案是因试场附近有工程，运输署未能确定工程有否影响该个案中的应试车辆。另一宗个案则为当时试场地面不平，运输署认为这可能影响考生表现。根据运输署的个案记录，该署调查后未有确实证据证明这三宗上诉个案的涉事考牌主任的评核有错误之处。然而经审视后，该署最终为考生修正成绩或安排免费重考。

（二）处理驾驶考试上诉个案的依据

3.32 审裁处处理有关驾驶考试复核个案时，由于驾驶考试成绩与驾驶执照之颁发直接挂钩，关乎所有道路使用者的安全，故审裁处必须以最谨慎之态度对待。就此，审裁处曾经在其中一宗复核个案的判词中提及，「只有在提出复核的考生能够提供充分且有力的证据时，审裁处才会推翻运输署署长的决定；反之，审裁处会维持运输署署长之决定，以保护所有道路使用者的安全。」此外，公署审研经审裁处复核的个案时观察到，有审裁处委员认为，考牌主任证供是基于即时记录而作出，应予以较大比重；若考牌主任提出的案情没有固有不可能性，亦无其他客观证据予以反驳，审裁处应接纳考牌主任的证供。

3.33 公署留意到，运输署处理考生的驾驶考试上诉个案时，主要是复核考牌主任于路试后即时撰写的备注。该署认为，考牌主任的报告乃依据路试后的即时撰写记录，是有效及显著的依据。

（三）考牌主任的记录

3.34 尽管运输署已向考牌主任提供指引以执行驾驶考试的评核工作（上文第 3.8 段），但该些指引并没有完全涵盖有关考牌主任记录路试评核即时撰写的备注的详情。「即时撰写备注」是考

牌主任于驾驶考试表格上所记录的驾驶错误具体详情，包括事发位置、驾驶错误所牵涉的车辆，考生驾驶时当刻的动作或反应，以及路面交通情况等资讯。

3.35 经检视运输署提供的上诉个案资料后，公署留意到，考牌主任会为「严重错误」的事项记录「即时撰写备注」；至于「轻微错误」的项目，由于单项的轻微错误不会导致路试不及格，考牌主任会在同一项目犯上三次或以上因而构成严重错误的情况下，才会作「即时撰写备注」的记录。此外，考牌主任作出「即时撰写的备注」的内容亦会因应相关严重错误发生的情况有所不同。公署留意到，有少数考牌主任会在文字记录以外，附以透过画图方式描绘该路段的行车线及车辆，以显示考生出现驾驶错误的具体详情。大部分考牌主任主要以文字把考生出现驾驶错误的情况记录下来，亦有考牌主任会以简写及代号等方式作记录。

内地及其他地区驾驶考试有关摄录及上诉的安排

3.36 中国公安部交通管理局制定了有关管理驾驶考试的法规²⁶，当中列明提供考试服务的车辆管理所²⁷须对考试过程全程录音、录影，并实时监控考试过程；主考人员应当使用执法记录仪记录监考过程。此外，车辆管理所亦应在候考场所、办事大厅向群众直播考试视频。考生可于考试完结后三日内查询自己的考试视频资料。网上资讯亦显示，若考生完成驾驶考试后对考试成绩或安排存有疑问，可向当局提出申诉。

3.37 此外，内地公安及交通运输部门早于 2015 年就驾驶考试的制度发出指引²⁸，要求各个考试项目²⁹均使用电子驾驶考试评判系统。其中「道路驾驶技能考试」³⁰则透过人工和电子结合的方

²⁶ 中华人民共和国公安部令第 162 号—《机动车驾驶证申领和使用规定》

²⁷ 车辆管理所隶属中国公安机关，依法处理机动车驾驶业务的指导、检查、监督及行政等工作，当中涵盖办理驾驶考试的工作。

²⁸ 国办发〔2015〕88 号—《公安部交通运输部关于推进机动车驾驶人培训考试制度改革意见的通知》

²⁹ 内地驾驶考试制度下的考试项目为「道路交通安全法律、法规和相关知识考试」、「场地驾驶技能考试」、「道路驾驶技能」及「安全文明驾驶常识考试」。

³⁰ 即等同香港驾驶考试制度下的「丙部一路试」。

式进行评核，电子驾驶考试评核系统是采用卫星定位、惯性导航、无线影像传输、数位化通信等电子技术，并在应试车辆上安装卫星定位设备及驾驶记录仪器，透过无线传输实时评核考生的驾驶表现，以确保考试的严谨性和公平性。另一方面，该指引亦同时建议提供驾驶考试服务的机关透过实时录像、人脸识别和卫星定位等方式更全面记录驾驶考试的过程和数据，以便当局进行监督考试、处理考试回访调查及核查举报投诉等工作。

3.38 在新西兰，考试主任³¹可于驾驶路试期间使用摄录装置（除非考生表明不愿意摄录路试过程），相关录像记录可用作审核考试主任的表现，以及于出现争议或投诉时协助调查。在澳洲新南威尔斯州，交通当局³²规定重型车辆进行驾驶路试时，须在车厢内设置摄录机以记录考生进行考试的整个过程；负责提供考试服务的机构可检阅相关录影片段。

3.39 另外，部分国家亦有摄录驾驶路试的安排，例如爱沙尼亚，当局容许摄录驾驶考试过程，让考生透过索取及检视有关录像记录后作申诉之用。考生若不满路试成绩，可在考试完结后 30 天内向交通部门³³提出上诉。若考生想检阅路试录像记录，可向驾驶考试中心提出申请。当其申请获批后，考生可于交通部门的办公室检阅录像记录；然而，考生不可取走录像作私人用途。以色列亦有类似安排，考生在驾驶考试不合格后提出申诉，可于试后的七天内向交通当局³⁴申请检阅驾驶考试的录影记录。考生成功申请后，可重看其驾驶考试录像片段，找出考试期间出现的评核不当之处。考生在提出上诉时，有责任清楚说明申诉事项和理由，以及能够支持其申诉事项的相关片段的记录。然而，就每一个驾驶考试，考生只有一次机会观看考试录像及提出上诉；而在当局完成处理申诉前，该考生暂时不能排期参加新一轮的驾驶考试。

3.40 在亚洲，例如马来西亚，当地交通部门³⁵宣布自 2024 年 4 月起在全国试行电子化的自动考车系统，并计划在 2030 年就所

³¹ Testing Officers；即等同香港驾驶考试制度下的「考牌主任」。

³² Transport for New South Wales

³³ Estonian Transport Administration

³⁴ Ministry of Transport and Road Safety

³⁵ Minister of Transport Malaysia

有驾驶考试全面落实电子化考核。该自动考车系统会透过应试车辆上的追踪感应仪器和摄录镜头系统收集驾驶考试数据，以衡量考生的表现，期间除了考生外，无需任何人员在车内应考。而新加坡当局³⁶亦自 2017 年起研究自动驾驶考试系统，并拟于电单车的场地考试³⁷中率先推行相关系统。

³⁶ The Ministry of Home Affairs

³⁷ 新加坡电单车驾驶路试分为两部分，分别是「场地考试」及「实际道路考试」。

4

公众意见

4.1 公署在调查期间接获公众就现时驾驶考试安排的意见和建议，主要是涉及驾驶考试路试轮候时间过长、路试安排不善，以及路试评核过程欠客观等；本报告第2章及第3章已涵盖相关内容。至于涉及其他范畴的公众意见及公署的观察和运输署的回应如下：

（一）学习驾驶执照的有效期

4.2 有不少考生指，近年驾驶考试路试的轮候时间愈来愈长，但学习驾驶执照的有效期只有12个月。如果考生在学习驾驶执照有效期内未能通过路试，并且被安排在有效期之后重考，他们则须再次申领学习驾驶执照及缴交相关费用，因而增加考试成本。即使考生在通过「甲部—笔试」后随即申请路试及学习驾驶执照以进行训练，由于现时路试的轮候时间普遍超过半年，如果考生第一次路试不合格，而又未能成功透过抽签方式申请重考生快期而需重新轮候尾期应考路试，大部分考生第二次路试日期已超越其学习驾驶执照的有效期。他们因而需再缴交港币548元以再次申领学习驾驶执照。

4.3 运输署表示，现行法例没有规定参加驾驶考试的考生必须持有学习驾驶执照（上文第2.9段），驾驶考试申请人无须一并申请驾驶考试及学习驾驶执照。学习驾驶人士可在完成笔试（甲部试）后，先排期轮候路试（乙部及丙部试），并在路试日期临近前，按实际需要适时申请学习驾驶执照及安排学习驾驶。运输署已于网站及牌照事务处向考生提供上述资讯。

4.4 然而，上述无须一并申请驾驶考试及学习驾驶执照的安排仅适用于私家车及轻型货车驾驶考试的考生，对于电单车驾驶考试的考生则不适用。运输署解释，学习驾驶私家车及轻型货车人士必须由持牌驾驶教师陪伴方可使用应试车辆进行驾驶训练；而

学习驾驶电单车人士则无须由持牌驾驶教师陪同，可自行在道路上练习驾驶。考虑到道路安全，该署要求电单车学习驾驶人士须一并申请路试（丙部试）及学习驾驶执照（上文第 2.10 段）。运输署指，这项安排可有效确保他们申领相关学习驾驶执照时是以「应考路试」为目的，并保障交通安全及相关学习驾驶执照的正确应用；同时亦避免考生长时间持有电单车学习驾驶执照而未安排路试。运输署自 1990 年起要求电单车驾驶考试的申请人一并申请路试（丙部试）及学习驾驶执照。

4.5 另一方面，公署留意到，运输署在 2016 年前曾订立在 82 天内向考生提供非商用车辆路试的服务承诺。在 2008 至 2010 年，该署能够就此项服务承诺保持 95% 以上的达标率（上文第 2.17 段）。考生在该段期间，若在报名参与路试时一并申请学习驾驶执照，理论上该执照的有效期足够让他们申请四次或以上的路试。

4.6 正如上文第 2.17 段所述，驾驶考试的需求自 2010 年起持续增加。当时，运输署因考试场地所限未能提供足够路试数目而于 2016 年起不再采用「非商用车辆路试承诺」的达标率，改以提供安排路试的实际数字来反映署方在该年度的服务表现。在此情况下，因应 2021 年私家车及轻型货车合并试的平均轮候日数曾增加至 270 日的水平（甚至曾一度超越 330 日），当局可考虑检视现时学习驾驶执照 12 个月的有效期是否仍然合适。

（二）驾驶考试表格的有效期

4.7 另外，有部分考生指运输署的驾驶考试表格亦有类似情况。由于驾驶考试表格的有效期只有 18 个月（上文第 2.7 段），当他们需要向运输署申请延期路试并重新轮候尾期，假若尾期的轮候时间为十个月或更长时间，考生便很可能需再缴付港币 510 元以重新购买另一张的驾驶考试表格。

4.8 就此，运输署指，一般而言，尽管非商用车辆驾驶考试的需求较高，轮候时间亦较长，但私家车、轻型货车及电单车的主要驾驶考试项目（包括甲部试、乙部试及丙部试）的总轮候日数于 2023 年初时平均约为 370 天至 480 天。该署认为，考生在轮候非商用车辆驾驶考试的整个流程中所需时间仍然在驾驶考试表格的有效期内（即 18 个月，540 天）。至于若考生于原考期最少七天前

申请驾驶考试延期（即第一类延期，上文第 2.23 段），运输署表示，第一类延期无须特别原因即可申请；一经接纳，原考期将会被取消以安排「重考生快期」；该署会按考生原定所属考试中心及类别为考生编配尾期作新考期。相关考生不得拣选考试日期及时间。考生若因延期考试而使其考试表格于「尾期」失效，须于「尾期」最少 30 日前补购新的驾驶考试表格。

4.9 鉴于驾驶考试需求持续高企，考生需轮候长时间才可进行路试，运输署有需要检视驾驶考试表格的有效期是否切合考生需求。

（三）应试车辆的登记

4.10 有考生向公署表示不满运输署对应试车辆的管理安排。他们表示，除了部分电单车驾驶考试的考生外，因应运输署对应试车辆的特定要求（上文第 2.13 段），基本上没有考生可以自备车辆参与驾驶训练及路试。现时，考生一般是使用私人驾驶教师符合运输署要求的特定车辆，在路试前进行练习及于路试当日应试。即使考生于路试当日准时抵达驾驶考试中心；但如私人驾驶教师连同其应试车辆因事迟到，甚或未能出席路试，考生仍会被视为缺席并须重新轮候路试。有考生指这安排对他们造成不公。

4.11 运输署解释，现时法例规定考生需要自费准备特定规格（包括车辆大小、安全设备等）的应试车辆；一般而言，私人驾驶教师的车辆已符合有关要求，因此考生倾向以其训练时车辆或同款车型进行路试。应试车辆须到达驾驶考试中心后，考生方可向中心主任报到。在报到登记时，考生会向运输署人员提供应考车辆的车辆登记号码（即「车牌号码」），该车牌号码会被输入至电脑系统并发送至考牌主任用作评核的平板电脑。其后，考牌主任会检查车辆是否符合法定规格。在确认一切合乎相关程序后，考牌主任才会指示考生开始路试。

4.12 若路试当日有多于一名考生在同一考试时段以同一辆应试车辆报到登记，驾驶考试中心的主任只会为第一位报到的考生进行登记；至于较后报到的考生，则需在其考试时间的半小时内安排其他合规格的车辆进行路试。至于就上文第 4.10 段所述的情况，运输署表示，假如驾驶教师因特殊情况而未能按时提供应试车

辆予考生应试（例如遇上车辆故障或交通意外等），该署会把该名考生视为「缺席考试」；在此情况下，考生及驾驶教师可于事后向运输署解释未能应试的原因并附上证明文件，以提出考试改期申请。运输署指，此种情况会被视作「第二类改期」（上文第 2.23 段），该署会审阅考生提供的证据，以衡量是否容许考生在其驾驶考试表格的有效期内再次编配「尾期」。

（四）驾驶考试中心附近的「场务员」

4.13 另有公众意见指，部分驾驶考试中心有由不同驾驶教师公会所聘任的员工私下进行交通管理工作（坊间一般称为「场务员」），但「场务员」同时会向驾驶教师及考生收取酬金以提供不同服务，例如在试场出入口截停路上的行人及其他车辆，以便应试车辆出入街道进行路试。相关行为有干预及影响驾驶考试之嫌，运输署却对此视而不见。

4.14 根据公众提供的资料，17 个驾驶考试中心当中七个使用公用道路的驾驶考试中心有「场务员」协助指挥交通，包括：荃湾驾驶考试中心、源安驾驶考试中心、天光道驾驶考试中心、忠义街驾驶考试中心、油塘驾驶考试中心、跑马地驾驶考试中心及扫杆埔驾驶考试中心。

4.15 公署曾于 2023 年 6 月派员到该七个驾驶考试中心进行实地视察。结果发现，该七个场地外均有由不同驾驶教师公会所聘任的「场务员」的踪影，有些场地只有一名「场务员」，部分场地则多于一人。他们多数身穿黄色或橙色反光背衣；亦有少部分不会穿上反光衣。

4.16 公署人员留意到，这些「场务员」主要是协助应试车辆驶进及驶出考试场地，避免应试车辆在试场的出入口与道路上的其他车辆发生碰撞。他们亦会协助应试车辆挂上和移除印有「驾驶考试」的牌子。另外，当挂接式车辆（即货柜车）需在公共道路进行泊车练习时，他们会在道路上放置雪糕筒，提示后方车辆停车稍候。

4.17 据公署人员现场观察，在路试进行期间，个别「场务员」会透过手势（如举起手掌示意停止稍候；拨动手掌示意起行；或竖

起姆指以展示方向）及短句（如「小心啊！」和「睇车啊！」）向正驶出试场的应试车辆作出提示；此外，「场务员」亦会指示道路上的其他车辆（如正进行驾驶训练的车辆）继续前行或暂时停驶，并会向路经试场出入口的行人发出指示，提醒行人等待应试车辆驶出后才横过该路口。在某驾驶考试中心，由于应试车辆需驶过一条较狭长的上斜坡道方能驶离试场范围进入公共道路开始路试，他们会以手势指向左或右方，提示考生避免在该狭长通道发生碰撞。

4.18 就以上情况，运输署表示，该些人员并非运输署或驾驶考试中心的职员，其活动亦非在驾驶考试中心内进行，驾驶考师公会亦不需向该署报备有关聘用情况，因此该署并没有该些人员的工作详情。另一方面，该署指一直就有关事宜与驾驶教师业界保持沟通，要求各驾驶教师公会提醒其属下的员工须遵守法例；该署并在驾驶考试中心展示海报及告示，提醒公众及在场人士不要干扰路上行车，以免危及自身及其他道路使用者的安全。公署留意到，运输署虽已在该七个驾驶考中心范围挂上印有「顾及自身及道路安全 切勿干扰路上行车」标语的横额，但个别横额损耗情况严重，未必能有效地向在场人士作出警示。

4.19 运输署认为，整体而言，驾驶教师公会所聘任的「场务员」的行为并没有影响到驾驶考试工作的进行。但该署曾收到该些人员向考生索取额外费用的投诉。该署重申不容许任何人士在驾驶考试中心范围内向学生收取费用；亦曾就此等事宜转介予廉政公署及警方，要求相关执法部门作跟进调查。在宣传方面，该署已于驾驶考试中心范围展示海报及告示，提醒公众顾及自身及道路安全，不要干扰路上行车。至于已损耗的横额，在公署展开此项调查行动的查讯工作后，运输署已安排更换。

5

公署的评论及建议

5.1 近年，市民对驾驶考试的需求不断增加，而考生轮候的时间亦极长。同时，驾驶考试路试的上诉个案数目亦呈上升趋势，反映市民对于路试安排的不满有所增加。

5.2 因此，运输署应密切留意驾驶考试路试的需求，并调配资源增加驾驶考试服务，以及继续完善及改进路试的相关安排。综合调查所得，公署对于运输署就驾驶考试之安排有以下观察及评论。

（一）积极研究改善驾驶考试服务及路试轮候时间

研究透过增拨人力资源及开辟新考场以增加路试数目

5.3 正如上文第 2.20 段的数据所示，过去 12 年间，驾驶路试申请数目及运输署提供的路试数目均有所上升（上文表 3A 及 3B）。然而，驾驶路试服务仍然供不应求，除非驾驶考试的需求持续地大幅下降，否则市民仍然要轮候多时才能进行路试；反之，若将来再有更多市民申请参与驾驶路试，轮候时间只会再次上升。公署认为，情况并不理想。因此，运输署应尽力提高路试的供应，以确保路试的轮候时间得以缩减。

5.4 公署留意到，运输署在疫情后已安排考牌主任额外工作，以增加路试数目；亦表示会物色合适用地设立驾驶考试中心（上文第 2.22 段）。公署认同运输署的上述措施，同时建议该署应更积极研究透过增拨人力资源及开辟新考场以增加路试数目；例如，考虑安排考牌主任在周末额外工作，以进一步提供更多驾驶路试数目。此外，该署亦应研究在交通流量不太繁忙的地点（例如新界及离岛等较远离市中心或住宅区的地段）设立更多及分布更广的驾驶考试中心以进行路试。长远而言，倘若运输署在设立新考试中心后成功缩短路试轮候时间，可考虑在可行情况下以新设立的驾驶考试中心取代现时置于市区交通繁忙地段的考试中心。

持续检视及优化「报到值勤安排」以增加路试数目

5.5 就有关考牌主任的「报到值勤安排」（上文第 3.2 段），所有考牌主任须在每个工作天早上 8 时前先到达九龙何文田总部进行电脑抽签以决定他们需要负责的考场，其后才乘搭交通工具前往全港不同的驾驶考试中心执行考试职务。换言之，职员每天进行的第一个路试最快是上午 8 时 35 分；在个别较遥远的试场，相关人员更需延至早上 9 点 15 分才能开始路试。「报到值勤安排」令相关人员需额外花费更多交通时间，变相减少了考牌主任每天可进行驾驶路试的时间。

5.6 公署欣悉运输署于 2023 年底已再度完成「报到值勤安排」的检视工作，并乐见该署因应公署的调查自今年 6 月中起已于其中四个非商用车辆驾驶考试中心试行「直接报到安排」（上文第 3.4 段）。公署建议，运输署应在四个考试中心落实试行「直接报到安排」一段时间后进行检讨；倘若试行效果及员工反应正面，运输署应积极研究在可行情况下把「直接报到安排」推行至其他驾驶考试中心，以增加路试数量。

重设非商用车辆路试的目标轮候时间及达标率

5.7 运输署为了应付因新冠疫情而积压的驾驶考试轮候个案，推出了多项改善措施以解决路试轮候时间过长的问题，包括利用科技而采用电子考试表格、招聘更多人手及增加周末考期、以及长远而言物色新的驾驶考试中心。

5.8 公署认为，以往运输署就非商用车辆路试订立了 82 天轮候日数的服务承诺，属良好公共行政之表现。然而，运输署因驾驶考试供求情况有所改变，而取消「非商用车辆路试承诺」的达标率（上文第 2.17 段）。公署认为，轮候时间除了是指标性的重要数据，亦是评估和改进部门服务营运、让部门及市民监察其工作效率、协助部门调拨及优化资源分配的一项重要指标。

5.9 因此，公署建议，运输署恢复为非商用车辆路试订立达标率的做法，订明其目标为在接获非商用车辆驾驶执照申请后的特定天数内为考生安排路试；至于如何设立目标轮候日数和达标率，该署应根据实际情况进行调整，以确保指标符合实际情况并有效反映该署的表现。

（二）优化驾驶考试的记录评核安排

就即时撰写备注的做法向考牌主任提供指引

5.10 运输署或审裁处近年处理的上诉及复核个案均有所增加（上文表 5，第 3.18 段）。按现时运输署及审裁处处理上诉的机制，主要是依赖考牌主任于进行路试期间的即时撰写的备注记录，运输署及审裁处均倾向接受有关记录是处理上诉及复核时有效及显著的依据（上文第 3.32 至 3.33 段）。然而，公署审视了不同考牌主任在进行路试时的即时记录，发现各考牌主任的记录方式不一，记录的事项及资料亦各有不同（上文第 3.35 段）；而运输署并未就考牌主任就记录路试评核而作出即时撰写的备注制订相关指引。

5.11 同时，公署在审研个案时留意到，审裁处曾于驾驶考试成绩复核个案的判词中指出，考牌主任的报告内容与聆讯时证供并不一致；审裁处并对考牌主任在缺乏相关记录下能否有合理基础地忆及路试过程中的个别细节有所质疑。就该个案而言，审裁处对考牌主任整体证供的可信性及可靠性存疑，最终未能安心接纳其证供。故此，公署认为，运输署应就考牌主任于进行路试期间就记录即时撰写备注的工作制订指引，让各考牌主任能够透过统一的标准以更有效及更准确地记录驾驶路试的评核内容。

应试车辆内安装摄录装置

5.12 运输署现时完全禁止考生于应试车辆内安装摄录装置（上文第 3.19 段）；在此情况下，当局处理上诉及复核个案便只能依据考牌主任为驾驶路试后而即时撰写的报告。经参考内地及其他地区就驾驶考试的行政安排后，公署留意到，内地及部分国家已运用摄录装置记录驾驶考试过程，并让考生申请翻看相关摄录记录以提出上诉；甚至已采用或计划透过电子系统以评核驾驶考试（上文第 3.36 至 3.40 段）。

5.13 随着安装车辆摄录装置的做法日益普遍，加上科技发展迅速技术可靠，为应试车辆安装行车记录器或摄录机是顺应社会步伐大势所趋，亦有一定实际好处。公署认为，运输署必须认真检

讨现时禁止驾驶考试路试进行摄录的安排是否仍然恰当和合理。当局应考虑引入就路试而设的摄录系统或记录装置。此项安排有助当局及考生搜集路试期间的情况的数据和录像，并便利考牌主任解释其专业评核结果，同时亦可以提高当局处理考生的上诉及复核的效率。公署认同保障个人私隐是非常重要，除了摄录安排，运输署亦需一并研究如何妥善管理及保存相关录影资料包括所涉的个人资料。署方亦应与相关持份者持续沟通；就他们的关注，作出回应。公署欣悉运输署已就为应试车辆安装摄录装置进行可行性研究，长远而言，公署建议当局应进一步考虑探讨能否利用高科技（如电子考核系统）协助考牌主任评核考生的驾驶考试表现。

（三）改善驾驶考试的相关安排

延长学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期

5.14 近年，路试的需求和轮候时间均处于较高水平：现时考生一般最长需轮候约 7 至 8 个月（上文第 2.20 段）；新冠疫情期间，更曾一度升至需轮候约一年时间（上文第 1.2 段及表 1）。在此情况下，学习驾驶执照的 12 个月有效期及驾驶考试表格的 18 个月有效期并不切合实际情况。即使考生在笔试合格后才申请学习驾驶执照，但由于驾驶考试路试的合格率不高，只有约三成左右³⁸，考生若路试不合格而需重新轮候尾期，其学习驾驶执照通常已逾期而需再次申领。另外，若考生需要更改路试考期，即使他们预早向运输署申请延期路试，并已腾空其原来考期让运输署重新作编配快期之用，但在路试需求高以致轮候日数长的情况下，其驾驶考试表格仍有机会在不曾进行路试前已失效。

5.15 公署认为，除非运输署能在短期内缩减驾驶路试轮候时间至接近十年前的 82 日左右的水平，否则，以现时的路试的轮候时间而言，现时学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期或会间接增加考生的时间和费用成本；同时，运输署亦需投放相应资源处理该等考生的学习驾驶执照及驾驶考试表格的续期申请，变相增加其行政成本。因此，公署建议运输署检视学习执照及驾驶考试表格的有效期。

³⁸ 根据运输署 2023 年 5 月的数据，非商用车辆（包括私家车、轻型货车及电单车）考生首次应考路试的合格率只有 26% 至 30%；商用车辆（包括中型货车、重型货车、公共 / 私家小巴、公共 / 私家巴士及挂接式车辆）路试的合格率则为 16% 至 38% 不等。

关于应试车辆登记

5.16 对于有考生指，尽管已准时到达驾驶考试中心参与路试，却因驾驶教师连同应试车辆缺席而受累未能应试。虽然运输署表示，上述被归类为「考生缺席考试」的情况并不常见，但由于运输署并无记录考生没有进行驾驶考试的原因，故实际上亦没有备存上述情况的相关数据。

5.17 鉴于私人驾驶教师可同时教授多名考生，驾驶教师可能需要在一日内短时间穿梭不同的驾驶考试中心把应试车辆供同日应试的考生使用。运输署现时只会要求考生出席驾驶路试时，提供其应试车辆的车牌号码及其驾驶教师的资料。当发现同一车牌号码的车辆被登记作相同时段的应试车辆时，该署只会让首名登记的考生参与路试；其余较后时间应考的考生则需即场安排另一辆合规格的应试车辆。

5.18 倘若考生因其应试车辆被登记在相近的考试时段作应考因而未能赶及参与路试（上文第 4.12 段），除了对考生造成影响，要重新轮候路试，亦会浪费珍贵的考期。公署认为，运输署可透过行政措施避免上述情形，以善用考试资源，及排除多名考生以同一辆车辆于相同时段报到驾驶考试路试的情况，避免令排在较后的考生因为没有应试车辆而未能应考路试，浪费路试数目。

关于驾驶考试中心附近的「场务员」

5.19 就由不同驾驶教师公会所聘任的「场务员」的情况（上文第 4.13 段），运输署认为，该些人员没有影响到驾驶路试工作进行，该署亦已跟业界就此进行沟通。根据公署的观察（上文第 4.15 至 4.17 段），该些人员实际上为考生在路试过程中提供不少协助，而且运输署亦曾收到他们在考试场内收取费用的相关投诉。公署认为，运输署应加强驾驶考试中心的场内管理，并与私人驾驶教师业界保持沟通以助其监察该些人员的运作，确保路试是有序而公正公平地进行。

建议

5.20 鉴于以上所述，公署对运输署有以下主要建议：

- (1) 更积极研究透过灵活调配人力资源，例如考虑安排考牌主任在周末额外工作，以进一步增加驾驶考试的供应（上文第 5.4 段）；
- (2) 积极研究透过增加考试场地，例如在远离市中心及住宅区的合适地段设立更多及分布更广的驾驶考试中心，以进一步增加驾驶考试的供应（上文第 5.4 段）；
- (3) 着力检视四个试行「直接报到安排」的考试中心的经验（上文第 5.6 段）；
- (4) 若上述试行安排反应正面，应积极研究在可行情况下扩展相关安排至其他考试中心（上文第 5.6 段）；
- (5) 检视并认真考虑恢复为非商用车辆路试订定服务承诺，包括轮候日数的达标率（上文第 5.9 段）；
- (6) 尽快为考牌主任于路试期间即时撰写备注的工作制订指引（上文第 5.11 段）；
- (7) 检讨禁止路试进行摄录的安排（上文第 5.13 段）；
- (8) 若检视后认为可以实行摄录路试的安排，在引入就路试而设的摄录系统或记录装置的过程中，应一并研究保障个人私隐的措施，并与相关持份者持续沟通（上文第 5.13 段）；
- (9) 长远而言，应进一步考虑探讨能否利用高科技（如电子考核系统）协助考牌主任评核考生的驾驶考试路试表现（上文第 5.13 段）；

- (10) 认真检视学习驾驶执照及驾驶考试表格的有效期（上文第 5.15 段）；
- (11) 尽快采取合适措施，避免私人驾驶教师因租借应试车辆的编排太过紧迫，而出现多于一名考生在同一个考试时段登记使用相同车辆参与驾驶路试的情况（上文第 5.18 段）；以及
- (12) 加强驾驶考试中心的场内管理，并与私人驾驶教师业界就其监察员工运作的工作保持沟通；确保驾驶路试有序而公正公平地进行（上文第 5.19 段）。

鸣 谢

5.21 公署调查期间，获运输署予以配合，申诉专员谨此致谢。

申诉专员公署
档案：DI/469
2024 年 9 月

公署不时在社交媒体上载选录调查报告的个案摘要，欢迎关注我们的 Facebook 及 Instagram 专页，以获取最新资讯：



[Facebook.com/Ombudsman.HK](https://www.facebook.com/Ombudsman.HK)



[Instagram.com/Ombudsman_HK](https://www.instagram.com/Ombudsman_HK)

图表目录

图 / 表	标题	页数
表 1	过去 12 年各项驾驶考试路试的平均轮候日数	9
表 2	过去 12 年驾驶考试笔试的申请及考试数目	10
表 3A	过去 12 年非商用车辆驾驶考试路试的申请及考试数目	11
表 3B	过去 12 年商用车辆驾驶考试路试的申请及考试数目	12
表 4	过去 12 年运输署考牌主任的数目	13
表 5	运输署及审裁处处理有关驾驶考试的复核上诉数目	20
表 6	2017 年至 2023 年运输署受理驾驶考试上诉个案数目	23
表 7	2017 年至 2023 年驾驶考试成功上诉的个案	23