

驾校学费涨破1万元

有多少“驾考腐败”不为人知?

截至2014年末,我国机动车驾驶人已突破3亿人。按照交通法规要求,驾驶机动车应当依法取得机动车驾驶证,而大大小小的驾校是司机通过驾考取得驾照的主要渠道。

不过,一面是驾校收费近年持续上涨,部分城市2015年的学车价格突破1万元,“上市驾校”毛利率普遍超过50%;另一面则是一些地方屡屡上演“驾考腐败”,考官违规收受的“驾考红包”达到千万元之巨。(据新华网)

■ 驾校学费破1万元 “上市驾校”毛利率超50%

“新华视点”记者在多地走访发现,今年年初以来,不少地方的驾校报价均有一定涨幅。

“去年暑假咨询时还不到4000元,年底报名时却发现又涨了快一千元,只好赶紧报名。”北京市民周先生说。

在上海,与2011年年初相比,多家大型驾校的普通C1照学车费,已从每人不足4000元涨至今年春节后的1万元左右。在上海规模较大的巴士驾校的多处报名点,销售人员表示,目前参加普通C1照“快速VIP班”的学费为每人12500元。

位于上海徐汇区的环卫驾校销售人员则表示,目前学车“起步价”为每人9000元,且不含考前模拟和补考费。一些驾校宣称,由于近年驾考通过率明显降低,学员学时拉长从而导致运营成本上升,“春节后部分驾校就调了价,现在报名至少要排队4个月。”

除了北京、上海这样的大城市,部分中小城市的驾校培训费也均有上涨:在安徽合肥,近4年来,C1照学费从每人不足3000元涨至4000元左右;陕西西安碑林区一家驾校负责人介绍,2011年花2300元即可通过全部考试,如今,学费已涨至每人3300元。连连上涨的学车费,让不少消费者感叹“学车贵”。

记者梳理发现,目前,A股已有多家从事驾培行业的上市公司或拟上市驾校,其毛利率均超过50%。以位于北京地区的东方时尚驾驶学校为例,其普通班收费均超过5000元,也有报价9800元、13000元的多种“贵宾班”。该公司披露的招股说明书显示,2013年营业收入达9.62亿元,毛利率为63%。位于安徽芜湖的上市公司亚夏汽车则披露,2013年其驾培业务毛利率为51%,驾培行业在交通运输业中堪称暴利。



■ “驾考红包”动辄数千万,服务价高质低暗藏腐败

根据我国道路交通安全法,机动车的驾驶培训实行社会化,由交通主管部门对驾驶培训学校、驾驶培训班实行资格管理。驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定,对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培训,确保培训质量。

然而,记者调查发现,一些地方居民学车费连年上涨背后,是种种乱象屡禁不止乃至腐败问题。“驾培行业收费看似是市场行为,但很多地方的审批环节还没有放开,驾培行业供给远不能满足市场需求,从而滋生出高价等乱象。”上海华诚律师事务所合伙人施莉珏说。

以近日宣判的广东湛江驾考腐败“窝案”为例,湛江市中级人民法院二审审理就查明,2008年至2012年前,湛江市车管所的39名驾考考官收受驾考考试人员红包,被查后合计上缴“红包”2100多万元,每科考试都有公开的“红包行情”:桩考100元、路考300元等等。

湛江市纪委办案人员告诉记者,收受“红包”主要有两种方式:一是驾校直接向学员抬高报价或收取额外费用,由业务员交给考官;二是教练直接向学员收取,考完试就把钱放在考官车内等。“驾校充当了中间人角色,学员一驾校—车管所串起了驾考系统的腐败链。”

而北京、上海等地多名驾校学员反映,在暴涨的学费之外,驾校学车还有诸多隐性费用。“不给好处,就会在报名之后迟迟不笔试、笔试之后迟迟不上车、上车之后迟迟不路考。”安徽芜湖公交驾校一名学员告诉记者,驾校一直以“考位不足”为由拖延考试时间。无奈之下,他在准考证到期前,千方百计“托人”才终于能参加考试。

此外,近年来,各地严控驾校数量,学车排队现象加剧,驾校企业频现协会定价、大企

业议价等“集体加价”风波。2013年年初新交规实施后,北京、上海多地驾校集体上调价格,一些地方驾校一月内涨幅超过1000元,理由同样是“考试难了,通过率降低了,成本提高了”。

“究其原因,尽管目前法规未禁止直接申请驾驶许可,但个人并不便与上路学车、练车。”中国人民大学公共管理学院副院长许光建认为,在一些地方,驾校垄断了安排学员到车管所参加考试的权力,车管所则把考试名额分配到驾校,这种模式使驾校有足够底气“提价不提质”。

■ 培训重价轻质或造成严重道路安全隐患,有地方探索学员自主预约考试

早在2011年颁布的交通运输部《道路运输业“十二五”发展规划纲要》就提出,切实加快提升驾驶员培训等相关辅助业的服务能力和水平,满足人民群众日益增长的需要。公安部相关负责人2014年也表示,将推动机动车驾驶员培训考试改革。

许光建等专家指出,从现实看,我国驾培行业的服务水平距离居民要求还有差距:一些地方多年来驾校数量和教练车数量几乎没有增长。安徽省交通运输厅相关发展规划明确,到2015年,安徽省的驾校数量为180家,仅在2009年基础上增加8家。

数据显示,2012至2014年,上海市驾驶员培训机构的数量仅从194户增加到203

户。“从国内外来看,驾驶员培训作为一项公共性的社会化服务应当保持微利运转,‘重价轻质’可能造成严重的道路安全隐患。”华东师范大学社会学研究所所长文军认为,对于同城驾校集体提价,物价或备案部门有必要规范、判断是否存在价格联盟行为。

有业内人士表示,近年来,社会学车需求快速增长,由于驾校“行政审批制”重牌照发放轻事后监管,驾校的驾考教学质量和服务已不能满足市场需求。“个别地方审批环节的垄断,导致区域驾培行业远远供不应求,由此滋生出涨价和多种腐败空间。”施莉珏说。

近年来,已有湖北省咸宁市车辆管理所、

安徽淮南市公路运输管理处、广东湛江市车管所等地监管部门负责人因“驾考腐败”落马。法律人士表示,在新一轮驾考改革中,事前审批亟须走向事后监管,才能维护消费者权益,消除寻租和垄断行为。

记者了解到,近日四川、广东深圳等地打破了驾校对驾考的专营权,开始试点学员自主预约考试。一些消费者也呼吁,驾校改革中可逐步兼顾居民的“自学自考”需求。“对于通过协会协商、合谋集体涨价的行为也需严厉查处,只有在审批制度改革和公开透明的监管下,才能减少驾校的垄断空间。”复旦大学产业与区域经济研究中心主任范剑勇说。

治驾考腐败不能止于上缴红包

湛江史上最大驾考受贿案近日二审判决,湛江市车管所原所长梁志雄受贿224600元,获刑10年。随着梁志雄陆续供认及深入调查,车管所考官收取学员红包的“潜规则”也浮出水面,40多名考官、个别所领导卷进这一利益链中。

据报道,湛江这起驾考受贿案中,大多数驾校学员都按“行规”交了红包。基本模式是学员集中交钱给驾校教练或领队,或由驾校直接收取学员600或700元“考试费”,转交给考官。随着案情不断深入,陆续有39名考官主动上缴收取的全部或部分红包,共

计2100多万元,平均每人近50万元,个别涉案考官甚至上缴了近百万元红包。笔者认为,治驾考腐败不能止于上缴红包。

驾照考试买“保险”,通过送红包而得以轻松过关,多少年来,这种畸形的“潜规则”一直被公众广为诟病,却一直难以消除。在这条利益链上,驾考学员向教练交红包,教练向考官交红包,考官为留住监考而向领导行贿交红包,这种“大鱼吃小鱼,小鱼吃虾米”的游戏中,受害的只能是处在最底层的驾考学员,是社会公众,破坏的是原本严肃的考试规则与公平公正,损害的是社会诚信度。

向驾考学员收红包,平均每名考官收了近50万元,说到底是以权谋私,是严重的腐败,必须予以严惩。然而,令人奇怪的是,如此严重的腐败,在湛江市车管所居然是上缴红包了事。这等于给了他们再次索要红包、刁难学员、以权谋私、破坏考试规则,制造马路杀手和腐败的机会。另外,谁知道他们收了多少红包,上缴了多少红包,中间有多少没有上缴?如果收九牛而只上缴一毛,且不受惩处,等于向教练与考官传递出一个错误信号:只要上缴了红包,就不会追究责任。所以,以后再收红包也不一定会被发现,即

使发现了,只要上缴就行了;如果没被发现,那就可以继续收下去。如此,驾考强行收红包、学员买“保险”的现象就不会停止。

另外,既然教练、考官与领导都是利用手中的权力,强行索要红包,也就是以权索贿,为什么只处理顶层收受红包者,而不追究驾校、教练和考官收受红包以及送红包的行贿行为?收受50万元贿赂,已大大超过了法律规定的立案标准,却不严惩,难道不是有损法律尊严?只有严肃查处这条利益链上的所有人,包括身处驾考最底层的学员的行贿行为,驾考腐败才能彻底消除。