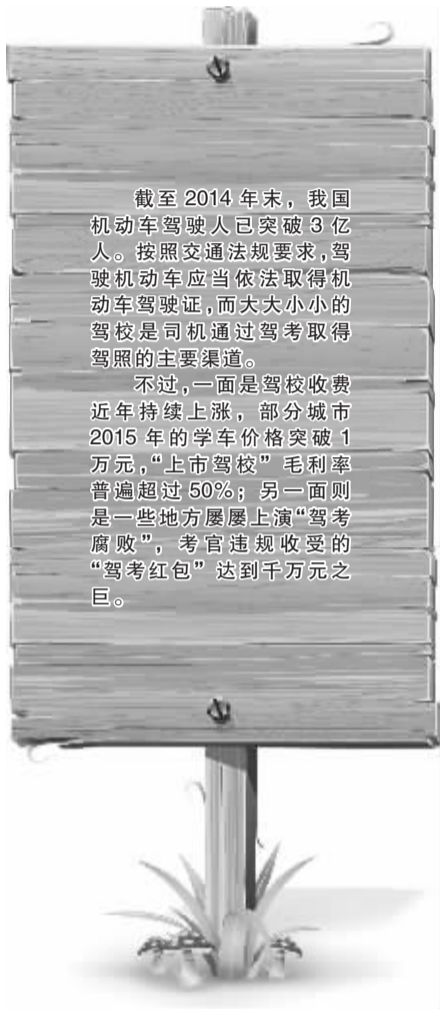


# 驾校学费上万元 一地车管所就收“红包”数千万 “驾考腐败”令人叹息



## 消费者叹息“学车贵”

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照学车费从每人不足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，被查处后合计上缴“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—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，但个人并不便于上路学车、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

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，将推动机动车驾驶人培训考试改革。

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容量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、安徽淮南市公安局运输管理处、广东湛江市车辆管理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。

(本版均据新华社电)