

无相关培训资格证、个人兼职多、收费标准不统一……

如何为汽车陪驾服务系上“安全带”

N 工人日报 解放日报

“本本族”技能遗忘、刚出驾校不敢开车、车况路况不熟练……陪驾服务应需出现,但陪驾行业没有单独的行业分类和培训资格证,存在个人兼职多、收费标准不统一等乱象。对此,专家建议,通过制定陪驾人员的资质标准、进行相关机构评级、消费者评价体系等措施规范其发展。



“本本族”不敢上路 找陪驾靠谱吗?

“介绍车辆性能、熟悉城市路况、习惯正确的驾驶方式,陪驾基本就是帮助驾驶员锻炼这些。”4月6日,天津外环西路上,老家湖北荆门的李新教练正在集中注意力帮助学员关注周边车流和道路信号。

从驾校到复杂拥挤的城市道路,很多长时间未驾车的“本本族”或新手驾驶员一时间难以适应,一些驾驶员在家人陪伴下还容易出现争吵矛盾,紧急情况下也无法保障安全。专业的陪驾服务需求由此产生。

从事驾驶相关工作8年,依靠着熟练的驾驶经验和认真负责的教学态度,高中毕业的李新从一座小山村走出来逐渐在天津扎下根。“陪驾要求技术好,路况熟悉,能够发现学员弱项帮助他们快速上手,这个行业十分看重学员口碑。”李新告诉记者,“我每天早中晚都安排了预约,中途经常没有时间吃饭。从事陪驾行业想要赚钱并不轻松。”

为了解陪驾实际教学内容,4月初,记者在北京市一家驾驶培训学校进行了一次陪驾体验。确定使用驾校提供的车辆,首次体验价为280元/2.5小时。如果选择自用车则根

据车辆不同,价格差异较大。

当天下午,陪驾刘教练到达约定地点,记者出示本人的驾驶证并签订教练提供的陪驾合同后开始计时。

“驾校学车时多学理论,特别是一些人为了通过考试背口诀、记标记点,驾照是考下来了,但是换一辆车上路时就不会开了。”从事驾驶培训6年,刘教练带过近500名学员,其中大部分是刚从驾校出来的新手。

从小区门口出发,依照教练的指挥围绕三环路驾驶,刘教练一边介绍沿路的交通标志,一边提示记者如何安全进行变道、超车等操作。“第一次陪驾主要了解你的驾驶水平,后续可以根据需求提出想练习的项目,比如倒车入库或下地库等,大部分学员接受10小时左右的实际操作后就能够熟练上路行驶了。”在刘教练总结了驾驶中出现的问题和改善方法后结束了本次课程。

体验后记者发现,对于未走过的道路更有勇气驾驶,专业陪驾车辆安装的副刹车可以在紧急情况下保障驾驶人员安全。

招聘需求火热 个人兼职增多

记者在网上海上查阅有关陪驾教练的招聘启事发现,陪驾招聘的需求量以大城市为主,北京、上海公布的招聘需求均超过万条。薪资方面,一线城市每月能达到1万元左右,全国月收入平均值为6350元。招聘陪驾教练大多不限学历、不限性别,但对于驾驶经验的要求一般在3~5年以上。

“薪资采用的是纯提成制,一般在6000元~1.3万元不等,工作按照住处就近分配。招聘陪驾教练主要看驾驶经验资格条件够不够,还要有一定的交流表达能力,做这个行业有时间就可以多接单。”北京市某汽车租赁有限公司客服告诉记者。

采访过程中,记者还在多个平台上看到了不少个人发布的陪驾信息。个人陪驾一般会公布自己的服

务区域,在工作日晚上和周末提供服务,价格明显低于陪驾机构,大部分个人陪驾为兼职。

记者联系到一位定位在深圳的郭姓教练,他表示做陪驾主要是对自己的驾驶技术和经验比较自信,曾经从事过网约车和代驾,想利用兼职陪驾再增加一些收入。“个人陪驾需要学员自带车辆,高速费、油费自理,因此我接单的价格也很低,最低在每小时20元。”

个人陪驾大多没有教练证和机构背书,评价全靠口碑相传。记者从这些发布的信息上看到,有一些个人陪驾的驾龄仅有2~3年,不符合大部分机构招聘陪驾教练的要求,只能个人兼职从事。

责任该谁担? 购买陪驾服务的用户到底属于学员还是驾驶员还未厘清,陪驾服务涉及的法律归属存在争议

从用户和从业者切身利益出发,更亟需规范和明确的是,如何保障行车途中的安全? 陪驾过程中如发生交通事故或交通违法,责任如何归属?

记者注意到,一般陪驾服务可用客户的自备车或机构提供的陪驾车辆(通常都带有副刹车),但两者的安全性能和相应的责任认定并不一致。一陪驾机构工作人员表示,如果客户使用的是机构提供的车辆,若过程中发生交通事故,由机构负责,“我们的车我们负责,不用顾客赔偿”。

那么,陪驾过程中发生交通违法怎么办? 对方表示,如果是要记分的违法,“分数由顾客承担”,但罚款则视具体情况有所区别,“如果教练指导了,你还违规,那你交罚款;若教练没指导导致你违章,那罚款我们出”。也有陪驾机构向记者表示,带教期间发生任何事故碰撞都跟学员无关,“如被交警当场拦下,分扣你的,罚款我们承担”。

在一些法律界人士看来,谁该担责任的争议,归结起来是对用户身份的

争议。购买陪驾服务的用户,到底属于学员还是驾驶员?“如果用户被认定为驾驶员,表示他已经具有独立驾驶车辆的资格,必须对自己的开车行为负责。反之,如果认定用户只是一名机动车学员,出了交通事故要由教练员承担责任。”

“发生交通事故后,应由事故发生时已申领驾驶证且实际支配控制机动车运行的驾驶人来承担赔偿责任和法律后果。”全国工商联汽车商会副会长、上海市经建律师事务所主任应慧鹏认为,根据现行法律规定和相关法院判例,自申领驾驶证后,即被认为是“驾驶员”而非“学员”。“陪驾人坐在副驾驶为驾驶人提供行驶指导,驾驶人如未能提供证据证明陪驾人在陪驾服务过程中存在过错的情形,且影响了其正常驾驶,事故发生后,陪驾人不应当承担赔偿责任。这应该区别于‘驾校学员’在学习驾驶中有道路交通安全违法行为或者造成交通事故的,由教练员承担责任的情形。”

声音

尽快制定行业规范 保障陪驾行业健康有序发展

司法实践中,陪驾服务涉及的法律责任归属也存在争议。曾引起广泛关注的“中国陪驾第一案”中,杭州公安交警部门就裁定,购买陪驾服务的郑某因驾驶车况不符合安全要求的机动车,并

且操作不当致使车辆驶出右侧路基翻车,应负事故的全部责任。在该案审理阶段,法庭也认可公安部门作出的责任认定。

一名交通事故审理民警说,《道路交通安全法》并未对“陪驾学员”作出身份认定,对陪驾车出事故该如何处置也没有相应规范。“我们作交通事故认同时,对事故各方的身份分三种,一是驾驶人,二是乘客,三是行人,所谓‘陪驾学员’应被认定为驾驶员,所以发生违法或事故,相应的责任认定与处罚也应按普通驾驶员对待。”

“希望职能部门尽快建立相关法律法规,对陪驾车辆、陪驾教练及陪驾公司进行规范。”采访中,多数消费者和从业人士都认为陪驾服务有其积极的社会意义,建议交通主管部门尽快制定行业规范,落实监管,保障陪驾行业健康有序发展。

