



7月11日,本报曝光济南长途汽车总站出租车拒载后,济南出租车行业管理部门客管中心表示,已要求出租车公司加强自查自纠,近期将采取措施巡查长途汽车总站,并称光靠一个部门管不好长途汽车总站。而对出租车公司来说,放松管理助长驾驶员侥幸心理,也让拒载现象频发。解决出租车拒载问题,是该拿出有效的管理办法了。

治理“拒载” 代表委员支招

本报记者 刘飞跃

11日,记者采访了长期关注长途汽车站、火车站以及济南东站等窗口单位的人大代表和政协委员。济南市政协委员高培芬表示,十年之前她就提出了治理拒载问题,到现在也没多大改变。省人大代表郝纪勇认为,出租车行业管理部门应该主动执法,不能等媒体曝光了再着急处理。

省人大代表郝纪勇: 主动执法 发现一起处理一起

山东省人大代表、京鲁律师事务所主任郝纪勇认为,火车站、长途汽车总站以及长途汽车东站等窗口位置出现出租车拒载现象,其实就是出租车行业管理部门和出租车公司管理出现问题。

《济南市城市客运出租汽车管理条例》明确规定,出租车在营运中不能拒载,而且要打表搭载乘客。郝纪勇认为,济南出租车行业主管部门应该主动执法,主动去窗口位置了解情况。执法人员要严格巡查,发现一起处理一起。同时,加大宣传教育力度,起到威慑效果,让出租车司机不敢这么干。

市政协委员高培芬: 十年没起色 肯定是管理问题

2008年,济南市政协委员高培芬《市出租车的交接时间所造成打的困难及车内的卫生》的提案提到,每逢傍晚6点左右,出租车拒载是因为交接,让乘客下车,造成大部分空车空跑,给群众带来很大不便。2011年,高培芬又联合宋尚桂等13名政协委员提了《济南火车站乘坐出租车难长期得不到解决》的提案。提到东站没有车站工作人员专人管理,出租车司机短途不拉、不打表、拼车、司机公开拒载,态度蛮横。

7月11日,高培芬对记者说,她提交提案后,有关部门电话回复过她,不过,东客站出租车乱象近年总体没多少改变。“从上次提意见到现在将近10年了,肯定是管理上的问题。”高培芬说。

壹粉“神评论”

打个不拒载的车 像中了奖

本报报道出租车拒载现象后,引起读者极大关注。截至11日下午五点半,共有250余条评论留言。齐鲁壹点用户纷纷就此事发表个人观点。

壹粉:出租车也是各城市的窗口单位,省会城市更应该有个省会人的素质,创城是各个行业的事情,不光是修路拆违建的工作!创建文明城市各行各业都要行动起来!

壹粉:长途车站出来打个不拒载的车像是中了奖一样。

壹粉:从济南西站回家,18块钱的活,一报终点,没有一个司机给好脸色,出租车是城市名片,创城请先把出租车管好!

壹粉:出租车,呵呵了,深恶痛绝呀,这素质不说了,当然不能一竿子打死,济南西站还好,飞机场加价态度蛮横!

壹粉:长途汽车站一直都这样!几年前在长途汽车站外面等了半小时打不上车,换个地方还是拒载,都快气死了!现在还这样!!!出租车凭什么这么牛!该管管了!

壹粉:管理不是出了问题才去问责,应该防患未然!现在汽车站附近修地铁,那么多车在那等活,明显就是挑活,交警只要按乱停车处罚,还有那些车吗?

本报记者 刘飞跃 实习生 王佳佳

“拒载”处罚力度 相比之前反而小了

相关部门回应本报报道:根源在于管理问题



主办单位
济南市委宣传部 济南市文明办 齐鲁晚报

文/片 本报记者 刘飞跃

客管中心 根源在于管理问题 一个部门管不了

11日,记者致电济南市出租车客运管理服务中心(客管中心),相关工作人员对记者表示,看到报道后,已给出租车公司下发通知,创城期间,要求出租车公司加强自查自纠,引起高度重视,并加强出租车驾驶员的教育工作。

济南长途汽车总站打车问题一直是老大难,没有单独的出租车候车区,乘客下车后非常分散,管理起来非常麻烦。在7月10日的暗访中,记者发现长途汽车总站附近正进行地铁施工,南区东侧入口非常拥挤。路过此处的出租车不允许停留,必须进入南侧出租车车道,但是不少出租车放下乘客后却不进入出租车车道,会在路边问乘客去哪儿。

记者注意到,南侧出租车车道情况也不容乐观,不同于济南西客站和火车站有专用出租车车道,长途汽车总站南区南侧车道相对比较混乱,但不少出租车司机会把车停下来招揽乘客,不能做到即停即走。

客管中心工作人员说,长途汽车总站也有巡查人员,不过管理起来难



10日上午,济南长途汽车总站南区,打车乘客围着一辆出租车。

度很大,巡查人员顾此失彼,单纯靠一个部门管理效果并不是很好,应该联合交警部门、场站管理方齐抓共管。

“长途汽车总站出租车拒载根源在于管理问题,设施也不完善,很难规范。虽然很难管理,但是我们近期将采取措施,加强长途汽车总站附近的巡查。”上述工作人员表示。

出租车公司 如果处罚太严 可能份子钱都交不上

济南市出租车行业服务监督97576接线员对记者表示,出租车正常行驶中,开着空车灯,乘客招手后司机停下来,得知乘客目的地后,司

机以各种理由不拉乘客,这种情况就被界定为拒载。

2006年实施的《济南市城市客运出租汽车管理条例》第二十条明确规定,出租汽车驾驶员开启空车待租标志后不得拒绝运送乘客,运送乘客途中无正当理由不得中断服务。若违反规定,驾驶员将被处以一百元罚款,有违法所得的,没收违法所得。

目前济南针对出租车的处罚是,只要判定为拒载,就罚款100元,扣除10分。济南出租车驾驶员一年的客运积分共20分,分数扣除完后,驾驶员必须参加统一的违章学习。

“如果司机确实拒载,那么必须停运和写检查,一般情况下停运半天或者一天,情况严重的停运时间长一些。”某出租车公司管理人员表示,现在出租车行业大环境不好,拒载也要视情况而定,如果执行非常严格,不少驾驶员可能连份子钱都交不上。

记者了解到,之前出租车行情好的时候,如果最终被界定为拒载,则至少停运三天,罚款千元,对于一些拒载“惯犯”,甚至能被停运一周。也就是说,现在对拒载的处罚力度确实比之前小了很多。

关于现在对拒载的处罚,多位出租车司机表示,长途汽车总站等地方拒载频发,不少司机有恃无恐,其实就是违章成本大大低于所得。“拼一辆车去文化西路,每位乘客要30元,拉上两位乘客就能赚60元,而打表走差不多需要30元。”

“赚钱少了不是拒载的理由,更不是出租车放松管理的借口。”有市民表示,出租车行业作为窗口单位,拒载问题持续得不到解决,应该从管理体制上好好反思。

到拒载比较有偶然性,怎么会在事先没准备的情况下知道自己被拒载呢?

“没有得知您的目的地,他说不能拉你,这不算拒载,因为这种情况下,司机确实可能交班或者加气,这种情况就很难界定了。”济南客管中心96576接线员对记者做出解释。

作为出租车公司,遇到这种模棱两可的事情,到底是袒护自己的员工还是偏向于普通乘客,这个问题并不难回答。 本报记者 刘飞跃

记者手记

界定是否拒载,别逼市民自带取证设备

采访中,记者了解到,不少市民认为,一些出租车司机开着空车灯却不拉客,有时候停下车询问乘客目的地后,啥也不说,只是摆摆手后开车离开。这种行为算不算拒载?

记者梳理了今年5—6月份济南市12345关于出租车拒载的投诉,其中有很多投诉因为“未发生语言交流”而不视为拒载。那么问题来了,怎么去判定驾驶员和乘客之前有没有发生语言交流呢?

省城某出租车公司管理人员说,对公司来说,判定出租车拒载是比较头疼的事,得把驾驶员和乘客叫到跟前,面对面进行核实。但是,这种管理方式带来的另一个问题就是,如果驾驶员死活不承认拒载怎么办?

在传统出租车行业,乘客是需求方,本身就处于弱势,乘客打车过程中怎会随身携带录音、录像设备以防止自己被拒载呢?而且,不少乘客碰