

拿什么保护你，公正司法的法官检察官？

——解析《保护司法人员依法履行法定职责规定》

判决遭报复、办案受骚扰、与领导“一言不合”直接被调离岗位……今后法官、检察官终于有望摆脱这些“糟心事”。《保护司法人员依法履行法定职责规定》28日公布，对于规定中的保护举措，法学专家以及法官、检察官们怎么说？

【举措一】 干预司法应如实记录并依规通报追责

规定明确，法官、检察官依法办理案件不受行政机关、社会团体和个人的干涉，有权拒绝任何单位或者个人违反法定职责或法定程序、有碍司法公正的要求，并规定了干预司法活动和插手案件处理登记制度。

北京市朝阳区人民法院法官孙铭溪坦言，长期以来，个别领导干部、内外部人员“批条子”“打招呼”等不正之风影响了法官依法裁判，损害了司法公信力。但因难以进行有效监督和追责，一线法官往往“敢怒不敢言”。规定无疑是保障法官不受干预、依法裁判的制度设计，从而破除不当影响，维护法治尊严，真正实现“让审理者裁判”。

【举措二】 招商引资、征地拆迁不能再摊派给法官检察官了

首次在中央文件中明确，任何单位或者个人不得要求法官、检察官从事超出法定职责范围的事务。法院、检察院有权拒绝任何单位或者个人安排法官、检察官从事超出法定职责范围事务的要求。

中央司改办负责人：此举措防止一些地方摊派招商引资、征地拆迁、环境卫生、挂职下乡、行风评议等任务而影响法官检察官依法履职。

【举措三】 非因法定事由程序不被调离免职

规定明确，法官、检察官非因法定事由、非经法定程序不被调离、免职、辞退或作出降级、撤职处分。同时规定法官、检察官不服处分可依法申请复议、复核，提出申诉、再申诉。

最高检公诉厅四处处长尚洪涛说，基层一线办案的公诉人，每年要办理各种大大小小的案件，有的情况非常复杂，有时会受到各种干扰。有的坚持原则、坚持依法办案、坚持匡扶正义，还被调离现岗位或面临着被调离、降级等危险。规定无疑是给广大公诉人吃了一颗定心丸。

【举措四】 明确不承担错案责任的条件

规定强调，非因故意违反法律、法规或者有重大过失导致错案并造成严重后果的，不承担错案责任。同时首次确立了非经法官、检察官惩戒委员会审议不受错案责任追究的原则，明确了惩戒委员会工作程序等等。

最高法司改办规划处处长何帆说：“这样的机制实现了依法问责和科学免责的有机结合，有利于推动司法责任制全面落实到位。”清华大学法学院教授周光权认为，这也意味着对法官的处理或者处分，要有一个公开、公正且相对复杂的程序。

【举措五】 暴力伤害司法人员及近亲属要依法严惩

针对干扰阻碍司法活动，威胁、报复陷害、侮辱诽谤、暴力伤害司法人员及其近亲属的行为，规定明确，要依法从严惩处，并规定了有关出庭保护、禁止特定人员接触以及其他必要的保护措施。

周光权说，近年来，因对案件结果不满，恶意伤害法官的恶性事件时有发生，规定编织了抵御侵害法官人格尊严和人身安全的防护网，具有一定开创性，而且都是看得见摸得着的具体措施，有助于消除法官个体的后顾之忧。

【举措六】 不被办案数量排名“压着走”

在司法人员考核方面，规定指出，不得以办案数量排名、末位淘汰、接待信访不力等方法理由调整法官、检察官工作岗位。

何帆表示，这一要求符合法官作为裁判者的职业特点，有利于构建科学合理的绩效考核体系，防止法官既被案件“牵着走”，又被考核“压着走”。

据新华社

■聚焦出租车改革

厘清三大焦点 设定起跑线

28日公布的《关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》全面提出深化出租汽车行业改革的目标任务和重大举措。与去年公开征求意见稿相比，此次出台的两个文件作了哪些修改？对此前社会关注的焦点问题如何厘清？改革能否设定公平“起跑线”、打破出租车行业旧有的垄断利益格局，实现健康持续发展？

焦点一：网约车合法身份如何给？

在征求意见稿阶段，社会对于网约车报废年限、网约车平台企业经营许可程序等方面的问题持有疑虑。有人担心，网约车会不会“一管就死”？

此次出台的文件明确将网约车车辆登记为“预约出租客运”，通过量身定制监管模式，给予网约车合法身份，支持其规范健康发展。

交通运输部副部长刘小明说，针对互联网线上服务“一点接入、全网服务”的特点，同时考虑到出租车线下提供属地化、区域化服务，地方属地管理的要求。在网约车经营许可程序和条件上，文件体现了便利化和适应互联网新业态的特点。

相比社会营运车辆的8年强制报废使用期限，文件规定网约车行驶里程达到60万公里时强制报废，行驶里程未达到60万公里但使用年限达到8年时，退出网约车经营。

网约车的经营许可变成“两级工作、一级许可”的许可程序。“两级工作”是指对网约车平台公司的线上和线下服务能力认定由省和市（县）两级分别完成，“一级许可”是指由服务所在地市级或者县级出租汽车行政主管部门结合两级能力认定结果一次许可。

文件第一次在全国层面对顺风车，即私人小客车合乘作了界定，鼓励不以营利为目的的小客车合乘。交通运输部服务司出租汽车管理处处长王绣春说，顺风车有利于缓解交通拥堵和环境压力，但同时要让乘客明确其权利义务与经营性质的网约车不同，今后将由地方政府结合实际制定配套规定。

焦点二：经营权、份子钱，传统出租车怎么改？

随着网约车服务的流行，一些网约车平台利用资本优势，给乘客高额奖励和优惠、向驾驶员发放超额补贴等手段，抢占市场份额，打破了原有的运输市场秩序，对传统出租汽车行业造成较大冲击。

据交通运输部统计，截至2015年底，全国出租汽车年客运量约400亿人次，折合每天有超过1亿人在使用出租汽车服务。作为城市重要的窗口服务行业，出租车行业长期积累的深层次矛盾没有解决，网约车新业态的无序发展又带来了新旧矛盾叠加。

记者从北京一些出租车公司了解到，从去年专车大量补

贴开始，到后来快车、顺风车的推出，出租车司机们的共同感受就是：活越来越难拉了。

中国道路运输协会副会长王丽梅说，由于缺乏规范管理，网约车在价格机制、保险制度、税费缴纳等方面与传统出租汽车存在较大差异，形成不公平竞争。

广州市客运交通管理处处长苏奎表示，对传统出租车经营权管理制度改革是本次出租车改革的重点内容。“出租车经营权被炒作成为投资品，无法建立退出机制，导致行业封闭。”他说。

文件明确提出，对于新增出租汽车经营权一律实行期限限制和无偿使用，并不得变更经营主体。对于现有经营权未明确具体经营期限或已实行经营权有偿使用的，也给予了各地政府改革的空间和时间，可以采取政府回购、经济补偿、经营权转换等各项措施，实现平稳过渡。

“份子钱并非万恶之源。”苏奎表示，份子钱实际是承包制的成本体现，包括制度成本和车辆保险费用等刚性成本两大部分。网约车平台的司机也同样要付出制度成本。“份子钱没有绝对的好坏之分，关键在于分配方式多样化，企业和司机之间要实现风险共担，要鼓励出租车司机实现职业的自由流动。”

焦点三：“专车”安全问题如何管？

近期，一些“专车”“快车”服务过程中发生的安全事故、服务纠纷甚至刑事案件，引起了社会高度关注。对此，出租车改革有哪些针对性的规定？

北京交通发展研究中心主任郭继孚表示，保障乘客出行安全是交通运输服务的最基本要求，也是此次出租车改革考虑的核心问题。

文件明确，网约车平台公司要承担承运人责任，厘清运输服务过程中各方权责，一旦发生事故时有明确的责任主体，保障乘客和驾驶员等各方的合法权益，减少纠纷。

“网约车在全世界都是新业态，安全监管的核心就是界定平台承担的责任。平台是无车承运人，不同于传统出租车，也不是私家车。未来一定是要构筑政府、平台、司机、乘客共同合作治理的结构，调动社会各方面作用实现有效治理，消除各种司机的不良行为。”中国社会科学院法学研究所研究员周汉华说。

专家表示，无论是传统出租车还是网约车，安全监管都有三大关。一是加强事前准入把关。通过对企业、车辆、驾驶员的资质认定，对安全服务基本条件和能力进行事前把关，把住入口，守住安全底线。二是加强事中事后运营监管。要求公司落实主体责任，加强对企业经营行为和日常运营全过程的监管。三是加强社会信用评价。网约车平台可以充分发挥大数据作用，实时进行在线监控。此外，乘客和司机的互评机制很重要，维护信誉评价机制作用，促使整个服务质量的改变，通过黑名单制度，杜绝违法犯罪行为。 据新华社



送别 抗洪子弟兵

7月28日，市民带着自家的水果、干粮，送别抗洪抢险的解放军官兵。当日，随着水位持续下降，在江西省九江市瑞昌市执行抗洪抢险任务的解放军某部官兵完成任务，启程返回军营。瑞昌市社会各界数千名群众夹道送别抗洪子弟兵。 新华社发