

让矛盾纠纷解决在基层、化解在诉前

——最高法、司法部有关负责人解读

《关于充分发挥人民调解基础性作用 推进诉源治理的意见》

□新华社记者 白阳 齐琪

如何实现矛盾纠纷前端化解、实质化解？

人民调解在矛盾纠纷多元化解机制中发挥着基础性作用。据统计,2022年,通过人民调解方式化解的矛盾纠纷达1494万件,其中人民法院委派委托调解成功675万件;今年上半年调解矛盾纠纷877万件,其中人民法院委派委托调解成功441万件。通过人民调解,大量矛盾纠纷被解决在基层、化解在诉前。

两部门有关负责人表示,此次出台的意见,着眼于实现矛盾纠纷前端化解、实质化解,坚持预防为主、协调联动,从加强矛盾纠纷排查预防、加强基层矛盾纠纷化解、加强重点领域矛盾纠纷化解、加强重大疑难复杂矛盾纠纷化解四个方面,对夯实人民调解“第一道防线”提出了具体要求。

比如,加强乡镇(街道)、村(社区)和行业专业性人民调解组织规范化建设,加大对基层常见多发的矛盾纠纷和重点行业专业领域的矛盾纠纷调解力度。对重大疑难复杂矛盾纠纷,意见提出依托现有的公共法律服务中心设立市、县两级“一站式”非诉讼纠纷化解中心(或矛盾纠纷调解中心),统筹各类法律服务资源,联动各类非诉讼纠纷化解方式,形成工作合力等。

怎样加强诉调对接工作？

两部门有关负责人表示,意见从规范诉调对接工作出发,对加强诉前

近日,最高人民法院、司法部印发《关于充分发挥人民调解基础性作用 推进诉源治理的意见》,进一步减轻当事人的诉累和人民法院的办案压力,从源头上减少诉讼增量。如何实现矛盾纠纷前端化解、实质化解?怎样加强诉调对接工作?围绕意见有关内容,两部门有关负责人进行了解读。

引导、及时分流案件、依法受理调解三个方面提出要求。

一是在诉讼服务、法治宣传等工作中提供非诉讼纠纷解决方式指引,适宜通过人民调解解决的,向当事人释明人民调解的特点优势,引导当事人根据人民调解法的规定,向属地或相关人民调解组织申请调解。二是对适宜通过人民调解方式解决的案件,人民法院可以先行在立案前委派或诉中委托人民调解。委派委托的人民调解组织,可以由当事人在司法行政机关公布的人民调解组织名册中选定,也可以由人民法院在特邀调解组织名册中指定。三是对委派委托人民调解的纠纷案件,人民调解组织要按照人



▲化解在诉前 新华社发 朱慧卿 作

民调解法和《全国人民调解工作规范》要求及时受理、开展调解、达成调解协议,并向人民法院反馈调解结果。经调解不能达成调解协议的,人民调解组织应当及时办理调解终结手续,将案件材料退回委派委托的人民法院。

意见还提出最高人民法院与司法部建立“总对总”对接机制。目前,最高人民法院建立了人民法院调解平台,并与13家中央单位建立了“总对总”对接机制;司法部建立了覆盖全国的人民调解管理信息系统,20多个省份研发了智能移动调解系统。意见提出,司法部加快推进矛盾纠纷非诉化解平台建设,实现与最高人民法院的业务协同和数据共享,确保保

纠纷案件网上流转顺畅,信息数据互通共享。人民调解信息化平台依托司法部矛盾纠纷非诉化解平台,实现与最高人民法院相关系统平台的对接,开展矛盾纠纷在线咨询、在线分流、在线调解、在线反馈、在线司法确认。

如何加强人民调解员队伍建设？

统计显示,目前全国有人民调解员317.6万人,但年龄和知识结构不尽合理,专职人民调解员仅占总数的13%,且经费保障不足。

两部门有关负责人表示,意见从专业化和职业化两个方面,对优化人民调解员队伍结构提出了要求,并提出建立青年律师参与人民调解机制,组织青年律师特别是新入职律师到司法所、公共法律服务中心等机构锻炼。落实以县级司法行政机关为主的培训制度,采取多种形式,加强对人民调解员的培训,不断提高人民调解员化解新形势下矛盾纠纷的能力和水平。

在经费保障方面,要推动落实将人民调解工作所需经费列入同级财政预算足额保障,建立人民调解工作经费动态增长机制,加大政府购买人民调解服务力度,用足用好中央和省级转移支付资金,补充人民调解工作经费不足。人民调解组织的设立单位和相关行业主管部门应当提供场所、设施等办公条件和必要的工作经费。此外,要探索建立相关基金会,鼓励为人民调解组织提供捐赠资助等,多渠道保障人民调解工作有效开展。

新华社北京10月12日电

助力城市公共交通发展 这些政策举措共同发力

□新华社记者 叶昊鸣

近日,交通运输部会同国家发展和改革委员会、公安部、财政部、人力资源和社会保障部、自然资源部、国家金融监督管理总局、中国证券监督管理委员会、中华全国总工会等部门和单位共同印发《关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见》。这些政策措施将如何助力城市公共交通健康可持续发展?

加大运营补贴补偿

推进城市公共交通健康可持续发展,是政府部门保障人民群众日常出行的有力举措。

此次出台意见的首条举措,聚焦落实运营补贴补偿政策,提出“在不新增地方政府隐性债务的前提下,因地制宜建立并实施城市公共汽电车企业运营成本核算和补贴补偿制度,平等

对待不同所有制运营主体,及时拨付相关资金,鼓励先行预拨部分资金”。

此外,意见强调,对于因执行低票价、减免票、经营冷僻线路、保障重大活动、抢险救灾及其他指令性任务等形成的政策性亏损,地方财政及时给予适当补贴补偿。

“一方面,要建立科学的补贴补偿制度;另一方面,要落实城市人民政府发展公共交通的主体责任,深入推进城市公交优先发展,提升公交服务水平和质量。”交通运输部运输服务司副司长高博说。

因地制宜拓展更多服务渠道

此次意见明确,要促进公交服务提质增效,优化城市公共交通线网,促进城市公共汽电车和城市轨道交通衔接融合,鼓励发展微循环公交服务,支持开通定制公交线路,优化定制公交管理流程,支持发展“公交+旅游”服务模式,增强公交服务的竞争力和吸引力。

同时,意见明确在符合国土空间

详细规划、不改变用地性质、优先保障场站交通服务基本功能的前提下,允许新增城市公共汽电车枢纽场站配套一定比例的附属商业等面积;支持现有的城市公共汽电车枢纽站、首末站、停保场和轨道交通车站、车辆基地等,利用场站内部分闲置设施开展社会化商业服务;支持城市公共交通企业拓展站台、车身、车厢内等广告业务,在保障安全运营的前提下,面向社会开放加气、加油、充电、维修等服务。

“地铁站有一些商店,服务民生的同时也为地铁行业提供收入。这种以400米至800米为半径,打造集工作、商业、文化、教育、居住等为一体的混合功能区的模式,值得公交行业学习。”交通运输部推进城市公共交通优先发展专家组组长陈小钢说。

给予公交行业更多福利保障

作为最早使用新能源车辆的公交行业,当前电动化比例已达到77%。此次意见提出,各地在保障新能源城市公交车辆夜间充电执行低谷电价的基

础上,结合新能源城市公交车辆日间补电需求,可在日间设置部分时段执行低谷电价。

“大部分新能源公交车需要在夜间充电,但部分城市公交车也会因车辆电池损耗等原因选择在白天充电。执行日间低谷电价,将更有利于保障新能源公交运营。”陈小钢说。

在保障从业人员工资待遇方面,意见指出,要督促城市公共交通企业按时足额发放工资、缴纳社会保险,按不低于当地在岗职工平均工资确定驾驶员工资收入水平。同时鼓励各地对符合条件的高技能人才给予岗位津贴。

“驾驶员等公交行业从业人员是直接面对乘客的一线人员,提高他们的待遇,给予他们更多的福利保障,能更好提高他们的积极性。”交通运输部公路科学研究院二级研究员何勇说。

国务院发展研究中心研究员龙海波表示,此次发布的政策举措是具有针对性的关键举措,有利于实现公交行业健康可持续发展,更好服务社会大众。

新华社北京10月11日电