

## 立法长廊

沈阳发布城市绿化条例征求意见稿

### 小于5000平方米的腾出土地 应建城市绿地

**本报消息** 近日,辽宁省沈阳市发布《沈阳市城市绿化条例(征求意见稿)》,明确城市更新项目改造腾出小于5000平方米的土地应当建成城市绿地;鼓励发展垂直绿化、屋顶绿化等多种形式的立体绿化,在天桥、涵洞等处实施立体绿化。

征求意见稿明确,应加强对城市更新项目实施后的腾出土地建设公园绿地、防护绿地、广场用地等,加强综合公园、社区公园、口袋公园、主题公园、绿道网络建设,构筑生态修复和保护系统,为公众提供更多便捷舒适的健身、休闲绿色空间。

征求意见稿同时明确,新建项目应当按照规划安排附属绿地。绿地率应当符合以下标准:学校、机关团体、医院、疗养院和公共文化设施的附属绿地面积,不得低于项目总用地面积的35%;居住区的绿地面积,不得低于总用地面积的30%,并按照居住区人均不低于1平方米的标准规划集中绿地;产生有害气体及污染企业的绿地面积,不得低于总用地面积的30%,并根据国家标准设立不少于50米的防护林带;城市道路的主干道绿化带用地面积,不得低于道路总用地面积的25%。

《湛江市文明行为促进条例》公开征求意见

### 以法治促进 文明习惯养成

**本报消息** 7月10日,广东省湛江市人大官网就《湛江市文明行为促进条例(草案修改二稿征求意见稿)》向社会各界公开征求意见,截止时间为2022年8月10日。

条例征求意见稿着眼公共秩序、市容环境卫生、交通出行、社会互助等领域文明行为的倡导和不文明行为的治理,用法治力量为城市文明建设保驾护航。

征求意见稿既有“不得在室内公共场所、室内工作场所以及公共交通工具内吸烟”“不得在住宅小区公共绿地、公共楼道口、公共楼顶天台饲养家禽、家畜及堆放个人物品”等明确指引,把一些基本道德要求转化为法律规范,通过法治和德治的有机结合;以法的形式来鼓励和引导文明行为;另一方面,又有“在禁止吸烟的场所吸烟,由卫生健康主管部门实行法治教育,责令改正;拒不改正的,处一百元以上二百元以下罚款”这样的约束和惩戒,将不文明行为与处罚措施、执法主体进行一一对应,以法的刚性来推动文明习惯的养成。

龙港市社区治理条例向社会征求意见

### 将推行“一人多岗” “一岗多责”工作机制

**本报消息** 为了实施和推进龙港市“市管社区”基层治理模式,加强社区建设和治理,促进社区治理体系和治理能力现代化,近日,浙江省温州市政府发布了《龙港市社区治理条例(草案征求意见稿)》向社会公开征求意见。

龙港市是目前全国唯一实行“大部制、扁平化”行政管理体制改革的县级市,自2019年9月25日正式挂牌成立以来,仅设立6个党委机构、9个政府部门、1个群团部门,机构数量和人员编制仅为同类县(市、区)的40%,不设乡镇和街道。

因此,意见稿起草说明称,探索实践简约高效新型设市模式,新型城镇化建设是一项基础性、系统性和长期性工程。具体就龙港基层治理体制改革而言,需要从法律制度的设计层面,按“市管社区、分片服务”的扁平化治理要求,构建基层治理有效运行机制,实行“条块结合、职能融合”“一人多岗、一岗多责”等工作机制。建立部门职能事务下沉社区、网格化治理和社会组织参与制度,构建“社会服务综合体+全科网格”的基层治理体系,打造“模块化服务、网格化治理”的龙港模式。

# 深圳出台国内首部智能网联汽车管理法规

## 全区域开放道路测试 无人驾驶将可上路

近日,广东省深圳市人大常委会表决通过了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》,该条例将于今年8月1日起施行。这是国内首部关于智能网联汽车管理的法规,对智能网联汽车自动驾驶的定义、市场准入规则、路权、权责认定等多方面进行了具体规定。

### 授权全区域开放道路测试

智能网联汽车,是指可以由自动驾驶系统替代人的操作在道路上安全行驶的汽车。近年来智能网联汽车成为全球的创新热点,作为创新之都,深圳的智能网联汽车产业“领跑”全国。数据显示,2021年,深圳智能网联汽车产业营业收入1066亿元。

然而,原有针对传统汽车的法律制度以及监管模式,已难以适应行业发展的需要。智能网联汽车面临车辆不能入市、不能上牌、不能运营收费等诸多难题。市人大常委会运用特区立法权,对智能网联汽车管理从道路测试、准入登记,到使用管理、交通违法及事故处理等进行全链条立法,全力为智能网联汽车的发展扫除法律障碍。

“道路测试”是开展智能网联汽车技术研发和应用的重要环节,截至2021年深圳市已开放的测试道路是145公里。

条例明确,道路测试和示范应用主体应当依照规定向深圳市相关主管部门提出申请,在其他省、市进行异地路测的智能网联汽车,可以持原申请材料、异地道路测试的相关材料以及在深圳市开展道路测试的安全性自我声明,经深圳市相关主管部门确认,并取得公安交管部门核发的试验用机动车临时行驶车号牌,方可在深圳市开展道路测试或者示范应用。在车路协同上,智能网联汽车相关企业因开展道路测试、示范应用的

需要,可向有关部门申请在其管理的公用基础设施上搭建车路协同基础设施,相关主管部门应当予以支持。鼓励开放共享车路协同基础设施的数据信息、通信网络等资源,但涉及国家安全、公共安全、个人信息的数据除外。

条例在尽力保障安全的前提下,为道路测试和示范应用活动提供便利,授权深圳市人民政府可以选择车路协同基础设施较为完善的行政区全域开放道路测试、示范应用,并将审批权限下放给全域开放的区相关主管部门。同时,鼓励有条件的智能网联汽车相关企业建设道路和交通场景仿真模拟平台,对智能网联汽车的自动驾驶系统进行仿真测试和技术验证。

深圳市交通局工作人员透露,有了法规依据,早则今年下半年晚则明年,深圳市将在适合的行政区全区域开放道路测试。

### 列入产品目录并登记方可上路

我国对机动车产品进入市场实行准入管理制度,未列入汽车产品目录则无法销售、无法注册登记、无法正式上路行驶。当前,智能网联汽车产业发展仍处于大规模研发投入阶段,智能网联汽车产品要像传统机动车产品一样上市销售,制定相应的产品标准是无法回避的重要前提。

条例要求,深圳市工业和信息化部门应当根据智能网联汽车产品生产者的申请,将符合深圳市地方标准的智能网联汽车产品列入深圳市智能网联汽车产品目录。同时,鼓励智能网联汽车相关行业协会参考国际先进标准,组织智能网联汽车和相关行业的企业、机构,制定引领性、创新性的智能网联汽车产品及相关团体标准。

安徽将修订实施工伤保险条例办法

## 多单位就业者各单位均应缴工伤保险

**戴小花**

《安徽省实施〈工伤保险条例〉办法》实施已近10年。近日,《安徽省实施〈工伤保险条例〉办法(修订草案征求意见稿)》面向社会公开征询公众意见,8月6日前公众可提意见建议。

**发生事故伤害,用人单位30日内申请工伤认定**

修订草案征求意见稿提出,职工发生事故伤害或者按照职业病防治法规定被诊断、鉴定为职业病,用人单位应当自事故伤害发生之日或者被诊断、鉴定为职业病之日起30日内,提出工伤认定申请。遇有特殊情况,经报社会保险行政部门同意,申请时限可以延长30日。

用人单位未按照前款规定提出工伤认定申请的,受伤职工或者其近亲属、工会组织在事故伤害发生之日或者被诊断、鉴定为职业病之日起1年内,可以提出工伤认定申请。

职工或者其近亲属认为是工伤,用人单位不认为是工伤的,用人单位应当自收到社会保险行政部门通知之日起15日内提交证明材料。而用人单位逾期未举证的,社会保险行政部门可根据受伤职工或其近亲属提供的证据或者调查取得的证据,依法作出工伤认定决定。

### 推动数据资源共享开放

条例紧贴龙江实际,保障数字化改革,深化数字龙江建设,推进龙江治理体系和治理能力现代化,重点在数据资源、培育数据要素市场、数据政策导向和促进措施等方面作出规定,形成一系列创新亮点。

数据资源涵盖内容广泛,有必要通过立法科学界定大数据相关概念,明确大数据分类,有效规范、促进数据活动。为此,条例明确规定,大数据是指以容量大、类型多、速度快、精度高、价值高为主要特征的数据集合,以及对数据集合开

列入国家汽车产品目录或者深圳市智能网联汽车产品目录的智能网联汽车,经公安机关交通管理部门登记后,方可上路行驶。未列入相关产品目录的,不得在深圳市销售、登记。

### 自动驾驶模式下要开启指示灯

条例将智能网联汽车划分为有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶三种类型。为避免对当前道路通行秩序造成重大影响,消除社会各界的担忧,条例作了一系列规定。

条例首先提出,深圳市交通运输部门、公安交管部门可以在智能网联汽车通行路段设置特有的交通信号,智能网联汽车上路行驶应当按照相关交通信号的指示通行。

其次,规定了智能网联汽车的安全提示规则,要求汽车配置自动驾驶模式外部指示灯,在自动驾驶模式下行驶时应开启指示灯向其他车辆和行人发出明显的安全提示。

同时,明确了智能网联汽车驾驶人的接管义务,有条件自动驾驶和高度自动驾驶智能网联汽车的驾驶人,在自动驾驶系统提出动态驾驶任务接管请求时,应当响应接管请求并立即接管车辆。

此外,条例提出应强化售后服务责任,要求智能网联汽车产品生产者销售者建立健全产品售后服务机制,在车辆发生或者可能发生重大故障或者紧急状况时,提供及时全面的技术支持或者救援服务。

### 明确交通事故责任划分

自动驾驶出交通事故谁担责?这是社会各界普遍关注的问题。就此,条例作出明确规定,一是有驾驶人的智能网联汽车发生交通事故或者有责任的事

### 核心阅读

智能网联汽车,通常指自动驾驶汽车。近日,广东省深圳市人大常委会表决通过了《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》,该条例从道路测试、准入登记、使用管理、交通违法及事故处理等进行全链条立法,全力为智能网联汽车发展铺平法律道路。有专家表示,条例的出台,将为全国其他城市制定自动驾驶准入政策提供参考标准。

## 深圳出台国内首部智能网联汽车管理法规

全区域开放道路测试 无人驾驶将可上路

### 全区域开放道路测试 无人驾驶将可上路

由,由驾驶人承担违法和赔偿责任。二是完全自动驾驶的智能网联汽车在无驾驶人期间发生交通事故或者有责任事故,原则上由车辆所有人、管理人承担违法和赔偿责任,但对违法行为人的处罚不适用驾驶人记分的有关规定。三是交通事故中,因智能网联汽车存在缺陷造成损害的,车辆驾驶人或者所有人、管理人依照上述规定赔偿后,可以依法向生产者、销售者请求赔偿。

随着自动驾驶的发展,越来越多的数据被搜集和掌控。为加强数据保护,条例规定智能网联汽车相关企业应当制定数据安全管理制度和隐私保护方案,并将存储数据的服务器设在中国境内。未经批准,不得向境外传输、转移相关数据信息。禁止利用智能网联汽车非法收

集、处理、利用个人信息、与本车辆行驶和交通安全无关的信息和涉及国家安全的信息。

国家发展改革委发布的数据显示,2025年我国智能汽车渗透率将达82%,智能汽车数量将达2800万辆;2030年,我国智能汽车渗透率将达95%,智能汽车数量将达3800万辆。据了解,目前深圳市开放智能网联汽车测试的道路里程约为145公里,累计发放道路测试及示范应用通知书93张。其中,载人示范应用通知书23张,开放区域、开放里程及牌照发放数量都位居全国前列。条例的出台,意味着深圳或将成为国内首个为L3级乃至更高级别自动驾驶开放的城市,也将为全国其他地方的L3级自动驾驶准入政策提供标准和模板。 (本报综合)

今年3月1日,由市场监管总局和国家标准委发布的《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准(GB/T40429-2021)正式实施。该标准将自动驾驶从L0—L5分为6个级别:

- 0级为应急辅助
- 1—2级为驾驶辅助,驾驶主体为驾驶员
- 3—5级为自动驾驶,驾驶主体是系统

根据条例规定,智能网联汽车是指可以由自动驾驶系统替代人的操作在道路上安全行驶的汽车,包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶3种类型,分别对应L3、L4、L5级别。其中,有条件自动驾驶和高度自动驾驶(即L3和L4)的智能网联汽车,应当具有人工驾驶模式和相应装置,并配备驾驶人;完全自动驾驶(即L5)的智能网联汽车可以不具有人工驾驶模式和相应装置,可以不配备驾驶人。

月,八级伤残为11个月,九级伤残为6个月,十级伤残为4个月;一次性伤残就业补助金的标准:七级伤残为15个月,八级伤残为10个月,九级伤残为6个月,十级伤残为3个月。

### 两个或以上单位同时就业,分别缴纳工伤保险费

修订草案征求意见稿新增条款明确,职工在两个或者两个以上用人单位同时就业的,各用人单位应当分别为职工缴纳工伤保险费。工伤职工初次鉴定后申请再次鉴定的,省劳动能力鉴定委员会作出鉴定结论之前,工伤职工的一次性伤残补助金暂不支付。

工伤职工复查鉴定或复查鉴定后申请再次鉴定的,如伤残等级发生变化,从鉴定结论作出次月起,按照新的鉴定结论支付伤残津贴、生活护理费,但一次性伤残补助金不再重新计发。

(据《合肥晚报》)

# 黑龙江立法护航大数据发展

发利用形成的新技术和新业态。条例从获取数据主体、数据特征、获取方式等方面,将大数据分为公共数据和非公共数据,并明确了相关概念。

数据资源蕴含巨大经济价值和战略价值,需要立法明确基于数据资源形成的财产权益,通过共享开放发挥数据作为基础战略资源和基本生产要素的重要作用。条例明确了数据资源的一般权益,对依法加工、使用数据、享有法定财产权益,建立数据权属登记制度,以及行使相关数据权益应当履行的义务等作出规定,使相关主体的数据行为约束在法定范围内,解决数据活动中主体权利、义务以及责任边界不清晰的问题。

同时,条例完善了公共数据管理机制,对公共数据平台建设、公共数据目录管理、公共数据标准、公共数据的采集和汇聚、公共数据质量管控、公共数据开放等作出规定,从法规层面强化公共数据平台支撑能力,提高公共数据质量,优化公共数据要素资源配置。

此外,条例针对非公共数据,规定了推动公共数据与非公共数据的融合应用、利用公共数据进行产品和技术创新、建立多元化数据合作交流机制、采购非公共数据、鼓励开放非公共数据资源等内容。

为发挥数据资源的经济价值和社会效益,促进数据资源安全高效流通,推动数据要素市场的培育和建设,条例对“数

据要素市场”从建立数据交易平台、培育数据要素市场主体、促进数据高效流通、探索建立数据生产要素统计核算制度、数据质量评估认证、构建数据资产定价指标体系、数据管理主体责任以及公平竞争等8个方面作出明确规定,为充分发挥数据作为生产要素的基础性资源作用和创新引擎功能,培育壮大黑龙江省数据要素市场提供制度保障。

### 完善机制明确管理责任

大数据发展应用是新生事物,涉及领域广泛,发展变化很快。针对这一特点,条例规定了黑龙江省大数据发展应用应当坚持规划引领、统筹衔接,共享开放、创新应用,政府引导、市场主导,依法管理、安全规范的原则,对推动大数据发展应用制度机制作出了细化规定。

为实现全省科学统筹,条例在建立工作机制方面明确规定,省人民政府统一领导全省促进大数据发展应用工作,应当建立跨层级、跨区域、跨系统、跨部门、跨业务的大数据发展应用协同机制,统筹规划并加强推动全省数字基础设施建设。设区的市级和县级人民政府应当加强本行政区域内促进大数据发展应用工作的领导并组织实施。县级以上人民政府应当建立促进大数据发展应用联席会议制度。

为了明确政策导向,条例规定,促进

大数据发展应用应当引进和培育优势企业、优质资源、优秀人才,促进数据资源向数据产业转化,发挥大数据政用、商用、民用价值,实现产业转型升级,服务于改善民生,完善社会治理体系,提升社会治理能力。

在此基础上条例明确县级以上人民政府应当围绕建设用地、企业用电、研发设计、平台构建、应用服务等大数据产业链关键环节,根据国家产业政策和黑龙江省产业转型升级实际需要,制定具体优惠措施。同时,条例在基础设施和技术创新平台、产学研合作、农业领域、制造业领域、服务业领域等方面,进一步细化规定了大数据应用的支持举措。

在明晰安全管理责任方面,条例对大数据生命周期中涉及的各相关单位应当履行的安全职责进行了详细规定,明确规定县级以上网信部门负责组织有关部门加强大数据安全信息收集、分析和通报,按照规定统一发布大数据安全监测预警信息。县级以上政务数据主管部门负责指导、监督公共数据安全管理工作。县级以上公安机关、国家安全机关等依照相关法律、行政法规的规定,在各自职责范围内承担大数据安全监管职责。条例对数据处理者应当履行的安全保护义务等作出明确规定,强化有关各方安全管理主体责任。

(据《法治日报》)