



住粤全国政协委员热议全国政协常委会工作报告

以实际行动 奋进新征程 建功新时代

羊城晚报记者 丰西西 陈泽云 罗仕

3月4日,全国政协十三届五次会议在北京开幕。在开幕会上,全国政协主席汪洋代表政协第十三届全国委员会常务委员会作工作报告。

住粤全国政协委员在听完报告后纷纷表示,倍感振奋、备受鼓舞、倍增干劲,将不负重托、不辱使命,以实际行动奋进新征程、建功新时代,以优异成绩迎接党的二十大胜利召开。

以高质量建言服务高质量发展

“工作报告站位高、内容实,客观全面、实事求是,让我深受鼓舞、倍感振奋。”在今年两会上,全国政协委员、广东省新的社会阶层人士联合会会长黄西勤带来了十余份提案。她表示,将继续聚焦经济民生,心系国家发展,扛起履职担当,以高质量建言服务高质量发展。

全国政协委员、广州市政协副主席于欣伟表示,工作报告特色鲜明、重点工作突出,“作为民革界别的政协委员,

接下来我将继续努力,团结凝聚广州民革的力量,在建言资政和凝聚共识双向发力方面发挥更大作用”。

工作报告对2022年工作作出了具体部署,描绘了今年的工作蓝图,这给人鼓舞和信心。”全国政协委员、茂名石化首席技师张恒珍表示,将结合工作部署,不断提高政治站位,提高履职本领,以实际行动、优异成绩,喜迎二十大胜利召开。

努力做践行者而非清谈者

人民政协因团结而生、依团结而存、靠团结而兴。“作为一名全国政协委员,我深感使命光荣、责任重大。”全国政协委员、香江集团总裁翟美卿表示,自己将用实际行动把党中央的决策部署和对人民政协工作要求落实下去,把海内外中华儿女的智慧和力量凝聚起来。

“听完工作报告,我深感使命在肩。”全国政协委员、佳都科技集团董事长刘伟表示,工作报告提出,将推动数字经济健康发展等进行专题协商,“这让我十分期待,作为来自科技企业的政协委员,我已经做好了准备,也充满了信心。我

将继续为做强做优做大数字经济贡献力量”。

工作报告提出,完善专家协商会制度机制,就加强原创性引领性科技攻关等开展前瞻研究和深度协商。一直以来,全国政协委员、广东省赛莱拉干细胞研究院院长陈海佳专注于推动我国干细胞科技创新与产业化发展,“我将努力做担当者而非旁观者、践行者而非清谈者,为继续推动干细胞原创性引领性科技攻关,加快干细胞新药研发和临床研究治疗重大难治性疾病,为健康中国建设、实现中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗!”

广东团9位代表 “隔空”对话财政部

25个具体问题获得财政部积极回应

文/图 羊城晚报特派北京记者 侯梦菲

一台投影、一部手机、一个三脚架,架起了国家部门和代表沟通的桥梁。3月3日晚,广东代表团驻地举行了一场特殊的“隔空对话”:一头是财政部综合司相关负责人,另一头是在京参加全国人代会的广东代表团的9位全国人大代表,主题是听取代表对即将提交大会审查的预算报告和草案的意见建议。现场,代表们积极为家乡发展建言,财政部也积极回应。

“加强与全国人大代表沟通联系,积极主动听取意见、回应关切、接受监督,既是财政部门的法定职责,也是践行全过程人民民主的重要要求。”财政部综合司司长林泽昌说,希望代表们对财政工作提出宝贵的意见建议。

“作为一名来自海陆丰革命老区的代表,我建议国家进一步加大对广东苏区老区的扶持。”全国人大代表李秉记接过了司长的话头。他说,近年来,广东的革命老区和原中央苏区经济社会事业发展取得了巨大成就。但受地理区位、自然条件及享受国家帮扶政策不对等的影响,与全国和相邻省份老区苏区相比,广东老区苏区经济社会发展仍然相对落后。李秉记在提出建议的同时,还提供了一串详实的数据作为支撑。

同样是来自革命老区的代表,全国人大代表李杏玲一口气提了四条建议。“随着‘双减’政策的落地,各地都出台了校内课后服务收费政策。”李杏玲说,目前,各地的校内课后服务收费并不高,梅州市市直义务教育校内课后服务收费标准为每生每学期400元。但这笔收费目前还需要纳税,一线教师无法完全领取这笔劳务费。因此,她建议将义务教育校内课后服务相关费用纳入免征增值税的范围。

来自湛江的全国人大代表宁凌,



广东团代表与财政部综合司相关负责人线上对话

同样希望国家在政策上给予地方相关支持。作为广东海洋大学副校长,宁凌发现各地对引进高端人才的税收优惠政策不一,导致欠发达地区较难引进人才。因此,建议国家对于欠发达地区引进人才制定相应的税收优惠政策。

全国人大代表、暨南大学管理学院会计系教授卢馨则关注“三孩配套政策的财政投入”以及相关税收优惠话题。卢馨建议,将0-3岁婴幼儿托育列入子女教育专项附加扣除,减轻群众的生育养育成本……

由于代表们发言积极,原定一个半小时的会议被延至两个小时。李秉记说,国家部门对代表工作越来越重视了,特别注重倾听代表心声。

“我全面记录了各位代表的建议,



共涉及10个方面、25个具体问题。”林泽昌表示,将会认真研究代表们提出的问题,并形成书面答复意见,“两会结束之前,我们会把答复送到代表手中”。话音刚落,代表们送上热烈的掌声。

Rlog

两会声音日记

文字整理/羊城晚报记者 丰西西

云听两会 畅聊心声

春阳抚照,万物滋荣。2022年全国两会如期而至。今年两会,参会的全国人大代表、全国政协委员们会带来怎样的建议和提案?会期又会有什么新发现新体悟?

今年全国两会期间,羊城晚报再次携手国内最大的UGC音频社区荔枝共同打造“两会声音日记”,邀请代表委员通过Rlog(Radio Blog)形式,为大家分享他们的参会故事和感受。敬请垂注。

3月4日 星期五

北京
晴

黄玲

大家好,我是全国政协委员黄玲。今天北京的天气特别好,阳光灿烂,大家都非常开心。

今天上午我们开了小组的筹备会,对接下来会议期间的工作作了安排。下午,我参加了全国政协十三届五次会议的开幕大会,听全国政协主席汪洋代表政协第十三届全国委员会常务委员会作工作报告。

听完后,我感到非常振奋。作为一名全国政协委员,接下来我会继续认真履职,把自己的工作做得更好。

今年两会我提交了两份提案,一份是《关于解决住院病患陪护问题的提案》,另一份是《关于加快完善普惠性婴幼儿托育服务的提案》。我的提案还是一如既往地关注民生,关注群众生活中的热点堵点难点。

今年是我们这一届全国政协委员履职的最后一年,大家特别珍惜这次参会,努力把各项工作做好,希望把我们最美好的一切都凝聚于此。



扫码听音频



智能驾驶汽车还没“合法身份”怎么破?有全国人大代表、全国政协委员建议:

立法明确自动驾驶 的地位和事故责任

A 现状 国内自动驾驶目前大致处于L3、L4发展阶段

2021年是国内自动驾驶技术快速发展的一年:增加自动驾驶内容的道路交通安全法修订建议稿发布,北京开放全国首个自动驾驶出行服务商业化试点,深圳尝试地方立法在智能网联汽车准入管理、事故责任认定等领域开展探索,广州启动智能网联汽车与人类驾驶汽车混行试点……自动驾驶出租车、公交车、无人配送车等自动驾驶车辆进入老百姓的生活中。

对外经济贸易大学法学院助理教授孔祥稳介绍,按照国际通行标准,自动驾驶可分为L1-L5五个级别。其中,L1是辅助驾

驶,L2-L3是部分的、有条件的自动驾驶,L4-L5属于基本可以脱离人的高级自动驾驶。

“当前国内自动驾驶技术大致在L3、L4阶段,也就是有条件自动驾驶和高度自动驾驶阶段,但并没有大规模商用化。”西南政法大学副教授、人工智能法律研究院自动驾驶法律研究中心主任郑志峰受访时告诉羊城晚报记者。

华南理工大学法学院教授、粤港澳大湾区智能法治研究中心主任滕宏庆则告诉记者,从国外的实践来看,去年至今,德国和英国在特定的区域和路段投入了商

业化的完全自动驾驶汽车,目前我国国内的自动驾驶系统虽然已经能够走出实验室,并通过车辆辅助人员参与,且在20多个城市进行自动驾驶道路评测,但还没有达到完全自动驾驶。

“我国自动驾驶已进入落地关键期,技术已并跑乃至领跑全球,但我国高等级自动驾驶汽车发展仍面临诸多问题,需要进一步突破与技术、产业发展不相适应的政策瓶颈,激发自动驾驶领域创新能力。”全国政协委员、百度董事长兼首席执行官李彦宏在今年提交的一份提案中说。



2021年1月26日,广州会展公园内,自动驾驶汽车在进行演示
羊城晚报记者 宋金峪 摄

C 建议 从立法、政策层面规制自动驾驶技术

律规定,明确智能系统责任由生产者承担;建议增加“将智能驾驶汽车产品责任保险纳入强制保险的范围,分散相关责任主体的风险”的有关法律规定,以确保技术发展与社会公共利益相结合。

全国人大代表、上汽集团党委书记、董事长陈虹今年瞄准“智能网联汽车发展”。在陈虹看来,要推动智能网联汽车更快发展,特别是实现自动驾驶技术的落地,需要在法律法规上实现突破。他建议在道路交通安全法中,明确自动驾驶系统的合法地位,并制定人类驾驶员与“自动驾驶系统”(车企、零部件供应商等)的责任划分标准规则和处置机制。他还建议在《道路机动

车辆生产企业及产品准入管理办法》中建立“自动驾驶系统”的等级评价认证体系和准入机制。全国政协委员李彦宏今年提交《加快自动驾驶无人化政策创新,突破与发展不相适应的政策瓶颈,支撑技术全球领先地位》的提案。李彦宏在提案中提出了三点建议:一是引导并支持地方政府出台政策,明确支持无安全员的人车上路,打造全无人自动驾驶汽车的载人运营政策先行区;二是加快道路交通安全法的修订和发布实施,从国家层面为加快自动驾驶汽车规模化商用、无人化奠定法律基础;三是适度超前建设智能交通基础设施,发挥5G的远程控制优势,通过车路协同促进交通效率

和安全性的大幅提升,带动汽车产业向智能化和网联化的转型升级,让真正无人的智能网联汽车尽早行驶在中国道路上。

而在滕宏庆看来,无论国家宏观立法还是地方探索立法,都需要解决自动驾驶系统安全性、交通事故责任划分、道路事故保险,市场主体准入退出,数据监管和知识产权保护等核心法律问题,但显然无论国际还是国内理论界实务界产业界都没有达成共识。“所以,建议渐次立法,可以先从完全自动驾驶公交车开始规范,再到完全自动驾驶出租车和商用车,最后是完全自动驾驶私家车,通过分类分层立法更具有精细度,更容易达成一致性立法。”滕宏庆说。

自动驾驶正在路上。与此同时,自动驾驶汽车上路缺乏法律依据、发生交通事故该由谁承担责任……这些待解的问题横亘在自动驾驶的前路上。

全国人大代表、广汽集团董事长、党委书记曾庆洪说,我国智能汽车发展迅猛,但现阶段智能驾驶相关法律法规仍存在较大空白,智能驾驶汽车上路缺乏法律依据;智能驾驶汽车交通事故的责任主体与传统汽车有别,无法简单套用过错责任原则与无过错原则,且因果关系难以确定。

今年,包括曾庆洪在内的多名全国人大代表、全国政协委员建议从立法、政策层面规制自动驾驶技术发展。

B 破冰 国家层面有望对自动驾驶进行立法

“自动驾驶汽车一个非常重要的问题是责任问题,这是困扰产业发展的痛点。”郑志峰说。

2021年8月14日,“美一好”公司创始人林文钦驾驶蔚来ES8汽车启用自动驾驶功能(NOP领航状态)后在沈海高速涵江段发生交通事故,不幸逝世。几天后,福建省公安厅交警总队莆田高速公路支队通报称,交通事故系林某某驾驶某电动汽车追尾所致,公安交警部门将在事故调查基础上依法作出责任认定。蔚来有关工作人员回应,蔚来汽车NOP(Navigate on Pilot)不是自动驾驶,仅为领航辅助功能。

郑志峰说,自动驾驶与传统机动车最大的区别在于,汽车运行到底是谁支配还是机器支配。现有的道路交通安全法、民法典中的机动车交通事故责任是以人类驾驶员的驾驶行为和驾驶过错为基础构建

的,自动驾驶取代人工驾驶后,现有的责任规则很难继续适用。

据郑志峰介绍,国内关于自动驾驶汽车的法律政策主要分为几个板块:一是道路测试和示范应用类,如工业和信息化部、公安部、交通运输部发布的《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)》;二是汽车数据安全,如《汽车数据安全管理若干规定(施行)》;三是自动驾驶汽车生产准入规定,《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南(试行)》(征求意见稿)、《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》;四是道路交通安全法的修订,如《道路交通安全法(修订建议稿)》。在地方层面,北京、深圳、上海、重庆等地出台了具有一定创新意义的法规。

2021年4月,公安部起草的《道路交通安全法(修订建议稿)》

明确规定了具有自动驾驶功能的汽车进行道路测试和通行的相关要求,以及违法和事故责任分担规定。“虽然至今尚未有正式法规出台,但这在国家立法层面也属首次,有望填补我国自动驾驶行业的法律空白。”滕宏庆说。

此外,2021年3月23日,深圳公布《深圳经济特区智能网联汽车管理条例(征求意见稿)》,涵盖了道路测试和示范应用、准入和登记、使用管理、网络安全和数据保护、车路协同基础设施、道路运输、交通事故及违章处理、法律责任等智能网联汽车的全链条。

滕宏庆告诉记者:“整体而言,国家层面有望对自动驾驶的原则性支持方面进行破冰立法,而发达地区则可能根据产业发展需要和科技创新动力率先探索相关立法。”