

如何解决智能汽车通信专利许可?

见习记者 张卓然

近来,苹果、华为、OPPO等手机厂商纷纷在造车边缘“疯狂试探”,智能汽车已然成为手机厂商寻找市场增长点的下一站。随着汽车智能化、网联化的趋势不断推进,汽车与通信两大行业融合的姿态愈趋紧密。

手机厂商跨界造车具有自己得天独厚的优势,通信技术领域的专利储备便是其中之一。然而,对整车厂来说,通信技术领域的专利却是开发智能网联汽车路上的一只“拦路虎”。整车厂与通信企业在专利上存在哪些分歧?通信技术领域的专利对车企而言价值几何?车企应当如何破局?对于这些问题,全球知识产权许可领域创新者马可尼公司副总裁兼亚洲市场总经理 Roger Tu 从通信行业的专业角度作了解答。

分歧仍待弥合

“未来5G时代的高速移动网络、高速数据传输技术等都与智能网联汽车行业有很大关系,两个行业现在已有融合的迹象,专利许可的问题显得尤为重要。”Roger告诉记者。

目前车企与通信企业之间仍存在分歧。

2019年3月,诺基亚将戴姆勒告上德国法院,指控后者侵犯其移动通信标准的相关专利。此后,双方展开持续两年多的相互诉讼,直到今年5月才宣告停战,戴姆勒同意向诺基亚支付使用其专利的费用。无独有偶,日本夏普也在2020年3月于东京地方法院对特斯拉日本子公司提起专利侵权诉讼,并申请禁止进口特斯拉部分电动汽车。

对此,Roger指出,目前双方的分歧主要集中在标准必要专利领域,无论是出于效率还是产品考虑,车企与通信企业弥合分歧相当重要。“理解标准必要专利,首先要理解通信标准的概念。”Roger向记者解释道,



“过去研究通信技术,如果每家公司都单独研究自己的通信标准,那么不同厂商的手机互相打电话都有可能打不通,因此需要依照一个统一的标准把每家公司的技术顺畅地连接起来。这一过程中遇到的无法回避的技术专利,就叫标准必要专利。换言之,只要一个产品符合这个技术标准,它就必然会使用到这项专利。”

而在智能网联时代,对于车企来说,如果选择单独研究通信标准,不仅会导致重复投资,还有可能导致各家车企技术不兼容、故障率高等情况,不利于V2X技术、智能交通,以及智慧城市的发展;但是,如果车企应用了通用的技术标准,则又会产生上文中提到的专利许可问题,将支付一定许可费。可以说,这是一种两难境地。

集体许可或许是解决方案

车企与通信企业该如何弥合分歧?Roger认为,集体许可在此过程中将产生积极作用。

“集体许可”这个概念,对应的是“双向许可”,即传统的两家公司进行专利谈判的模式。过去,当两家公司遇到专利许可问题时,往往选择“一对一”解决方式。谈判的效率偏低,也更容易产生分歧。

而集体许可是通过一个平台整合多家通信企业的标准必要专利,打包向车企授予专利许可。这一模式将过去车企与众

多通信技术企业之间进行的多次“一对一”谈判,整合成一次“一对多”谈判,可以一次性解决多家通信企业的许可问题,而且通过集体许可平台支付专利费用,也可以更透明、高效地帮助车企与通信技术企业省下不必要的谈判和诉讼成本。

除此之外,集体许可平台的费用一般也会比“一对一”谈判签订双向许可协议的费用要低。对此,Roger解释道:“事实上,大部分拥有专利和技术的通信技术公司,非常希望在汽车上推广无线技术的应用,因此在集体许可平台上,这些权利人愿意让渡部分权利,小幅度降低费率,以便达成车企可以接受的价格。这一模式类似于团购,权利人单独谈判的收费标准一般会比集体许可的收费标准高,通过集体许可平台,车企可以降低获得专利许可的成本。”

马可尼公司所支持的Avanci平台正是这样一家做集体专利许可的平台。在建立初期,Avanci对拥有专利的通信企业和需要许可的企业都做了调研,并参考了大量法院判例,致力于为双方找到平衡点。目前,Avanci平台已有四十余家专利权利人入驻,包括诺基亚、高通及夏普等通信技术巨头,车企通过Avanci平台获得专利许可的费用为每辆车15美元。

不过,值得注意的是,车企向集体许可平台缴纳专利使用费,可能会对零部件制造商的利润造成冲击。大陆集团就曾在

美国针对Avanci提起诉讼,并敦促欧盟委员会介入并阻止其中可能存在的不公平竞争行为。在2020年,美国德克萨斯州的一名法官驳回了德国大陆集团对Avanci的商业模式违反《反垄断法》的指控,美国司法部此后在商业审查函里澄清,不认为Avanci的许可池具有反竞争性。但由此可见,在车企、零部件企业和集体许可平台之间,仍然存在矛盾有待调和。

中国车企需要重视

“在新能源汽车领域,国内车企在技术、产品和市场方面都已经与世界接轨,甚至更为超前。”Roger告诉记者,“但在知识产权领域,尤其涉及无线通讯技术,国内车企应当更加重视。通讯技术的大量专利集中在国外大厂,中国汽车品牌在走向世界过程中必然会遇到专利许可的问题。”

对此,Roger认为,国内车企一方面需要招聘到了解专利许可的人才,另一方面需要建立有效的学习机制,去学习手机厂商面对专利许可问题时的前车之鉴。此外,Roger还建议车企与专利权利人、律师事务所和顾问公司等行业相关企业建立良好沟通。“当然,中国的企业也可以选择与类似Avanci的平台合作,一次性获得多家专利所有人的技术许可,这样可以免去单独谈判甚至处理诉讼,省时省力,也有助于车企更专心地拓展市场、开发产品。”Roger表示。

苹果公司决定独立造车

据外媒报道,苹果公司决定独立研发电动汽车,而不再寻找代工厂。此前,苹果公司被传先后与现代汽车、日产汽车、麦格纳及丰田汽车洽谈合作,但均以失败而告终。随着新能源汽车市场的爆发,苹果公司决定不再推迟该项目,首款智能驾驶电动汽车计划于2024年量产上市。

事实上,苹果的造车计划“泰坦计划”早在2014年就已开启,但项目进展可谓一波三折。单是在2016年后的几年里,苹果造车项目就有数百位工程师离职。2021年,该项目

又出现了一轮新的离职潮,除了造车计划掌门人道格·菲尔德转向福特外,还有三位苹果汽车顶级经理全都在上半年离职。

在道格·菲尔德离任后,苹果公司聘请了Apple Watch高管、前Adobe首席技术官凯文·林奇接替他的职位。林奇的到来,为苹果造车计划续了命。苹果公司内部人士透露,造车计划仍在开展,不会发生裁员情况。

目前,苹果公司正在恢复汽车研发中心,并开始处理电动汽车零部件供应商所涉及的文件。(罗列)

四股新力量正快速融入汽车产业

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟将跨界造车的新力量归为四类:第一类新力量是互联网企业,特别是在中国,互联网企业推动的造车新势力,已经成为名副其实的电动化引领性的力量。

第二类新力量来自于信息通讯行业,汽车产业已经进入到“芯片与软件定义汽车”的时代,也进入到“算力决定成败”的时代。

第三类新力量是新的制造力量,汽车产业将会进入到像手机一样的代工时代。

第四类新力量是一大批新的运营商,如新一代汽车充换电服务商、氢能供应商、汽车数据公司、车联网运营商,以及区域化,甚至是全国性的电池运营公司、平台化的汽车交易公司等。

张永伟认为,“上述新力量正在快速融入汽车产业,已经成为汽车产业的内生力量,而不再是外生力量。一大批新力量的崛起,在未来3-5年,甚至是更短的时间之内,会成为推动汽车产业深度变革的主导性力量。”(李莉)

中策集团拟折价出售所持全部恒大汽车股票

9月21日,中策集团(00235.HK)发布公告,公司建议在股东大会上预先寻求股东批准出售授权,允许董事在授权期间出售最多1.336亿股恒大汽车股份。这相当于恒大汽

车已发行股份总数的1.37%,也就是中策集团持有的全部恒大汽车股份。

中策集团是恒大集团的忠实盟友,近几年里多次购入恒大集团的美元票据。(蓝田)