

标准与专利信息简报

2022 年第 2 期

中国通信标准化协会

目录

新闻快递

专利

Sisvel 宣布与 vivo 达成 2G/3G/4G 许可协议	1
欧盟法院有关初步禁令的最新裁决 引发欧洲专利滥诉的担忧	1
通用汽车作为被许可人加入 Avanci 专利池	2
日本专利局发布《关于“标准必要专利的许可证谈判指南”的意见征集》	3
上海朗帛再次出售专利给 Sisvel	4

标准

5G R17 标准冻结 中国通信企业积极融入国际标准制定	5
我国专家参与制定的三项智能制造国际标准发布	5
WAPI 产业联盟对发布实施 3 年以上的 63 项团体标准进行复审检验	6
《国家技术标准创新基地（智能电网）落实<国家标准化发展纲要>行动方案 （2022—2025 年）》正式印发	7
商业行业贸促会持续发力 中国继续领跑共享经济国际标准化	8

点评

大陆汽车诉 Avanci 案的最新裁定	9
---------------------------	---

➤ 新闻快递

➤ 专利

Sisvel 宣布与 vivo 达成 2G/3G/4G 许可协议

2022 年 4 月 11 日，意大利专利运营公司 Sisvel 通过其官网宣布，已与中国手机制造商 vivo 签署了 2G/3G/4G 标准必要专利组合的许可协议。这份声明表示，根据协议授权的专利组合包含 125 个专利族（1800 件专利），这些专利被认为是蜂窝移动通信技术的标准必要专利。

Sisvel 不仅自己运营专利，也同时是专利池管理者。此次签署协议的 Sisvel 专利来自于日本三菱电机、韩国 Wilus 和 Sisvel 自己所有，其中 Sisvel 的专利组合来自 LG 电子、黑莓、诺基亚、Orange 和上海朗帛。

（来源：企业专利观察 2022-4-11）

欧盟法院有关初步禁令的最新裁决 引发欧洲专利滥诉的担忧

2022 年 4 月 28 日，欧盟法院（CJEU）做出一项重要裁决：在对德国慕尼黑地方法院提交的一个有关初步禁令的案例中认为，对于在诉讼中的专利，即使该专利尚未在异议程序或是无效诉讼中证明其有效性，法院依然可以授予初步禁令。简言之，法院对于发布初步禁令条件又降低了，可以在未确认专利有效性的情况下，基于法官的预测，就可以做出决定。这引发了欧洲可能会吸引更多的专利权人，从而引发更多专利诉讼和更多禁令的担忧。

欧盟法院这一初裁结果也在德国法律界引发了震动。普遍的观点认为，欧盟法院这一初步裁决至少将实质改变德国国内法院在临时禁令程序中对于专利有效性的审查立场。但是，这种做法显然也带来了新的问题。尤其需要考虑的是，在德国，侵权诉讼和权利有效性审查是双轨制的，侵权诉讼由地方法院管辖，专利无效诉讼则由联邦专利法院专属管辖。欧盟法院的这一初裁结果，可能将迫使审理侵权诉讼（包括临时禁令程序）的法院不得不对专利有效性问题做实质审查。这是否会催生出新的专利有效性审查规则（特别是考虑到侵权诉讼及嵌套的临时禁令程序的审理法官通常没有技术背景），进一步加剧不同地方法院裁判规则不统一的问题，乃至这一初裁结果是否会扩大适用于其他知识产权类型（比如未经实质审查的外观设计和实用新型，以及无需登记作为权利形成要件的著作权），都有待将来的法律实践进一步回答。

（来源：贸促会 2022-6-27）

通用汽车作为被许可人加入 Avanci 专利池

2022年5月3日，Avanci宣布美国三大汽车制造商之一的通用汽车（GM），已经作为被许可人加入Avanci的2G/3G/4G专利池。随着通用汽车的加入，使得Avanci授权的汽车品牌总数达到37个，已经授权的汽车数量达到了5500万辆。目前美国只有福特和克莱斯勒两大传统汽车厂商还未向Avanci缴纳许可费。

Avanci 预计于 2022 年年中推出 5G 的许可费率，在此之前的半年，已经相继完成了几次重要的签约。2021 年 12 月下旬，一直对抗 Avanci 和诺基亚的戴姆勒最终选择成为 Avanci 的被许可人；今年 2 月，LG 电子以专利许可人的身份加入 Avanci 专利池；3 月，大众汽车也与 Avanci 达成了 4G 的许可计划。

（来源：搜狐汽车 2022-5-4）

日本专利局发布《关于“标准必要专利的许可证谈判指南”的意见征集》

2022 年 5 月 9 日，日本专利局（JPO）就《标准必要专利许可谈判指南（草案）》向公众公开征求意见，征集时间持续一个月。这次草案主要是对 2018 年 6 月发布的《标准必要专利许可谈判指南》实行的修订，内容包括：

①指南制定目标（提高许可的透明度和可预期性、防止持有者滥用 SEP 权利、鉴于 SEP 环境改变的更新等）；

②许可谈判方法（善意许可谈判步骤、谈判的时间框架、供应链谈判各方、保密保护、谈判的专利选择、许可协议的地理范围、专利池许可、提高 SEP 的透明度）；

③许可费率计算（合理费率的计算、无歧视费率的认定、固定费率、许可前后费率、一次性付款和运营权费率、批量折扣及上限）等。

（来源：知产财经 2022-5-20）

上海朗帛再次出售专利给 Sisvel

美国专利商标局专利转让系统显示,上海朗帛通信技术有限公司再次转让 6 件美国专利给专利运营公司 Sisvel。经过分析,这批 6 件美国专利属于两个专利家族,主要涉及 NB-IoT 技术。这是上海朗帛第二次出售专利给 Sisvel,上一次是在 2019 年,当时记录显示转让了 10 件美国专利给 Sisvel。

作为一家与美国 InterDigital 模式相似的研发型专利公司,不主张权利有时很难促成专利许可的达成。这一点,同样在上海的上海无线通信研究中心在专利运营上,已经在开始向国内手机企业 vivo 在主张专利权。

(来源:腾讯网 2022-6-14)

► 标准

5G R17 标准冻结 中国通信企业积极融入国际标准制定

2022年6月6日，国际通信标准组织3GPP第96次全会在匈牙利召开，这是自2020年初受新冠疫情影响以来，3GPP首次以线下形式召开的会议。会上，5G R17标准宣布冻结，标志着5G第二个演进版本标准正式完成。

相较于R15和R16，R17则围绕着商用特性改进、引入新功能、探索新方向等几个维度，对前两个5G标准版本进行持续推进。R17版本有三大特点：一是商用性能提升，如有效解决工业控制的同步精度问题、有效提升高铁场景下的用户体验等；二是引入新特性，如中国移动力推的MBMS(多媒体广播和多播业务)项目，可服务于公共安全、赛事直播等多种场景；三是探索新方向，首次探索了5G与AI的融合，制定了统一的功能框架，加速实现自智网络。

(来源：中国标准化 2022-6-13)

我国专家参与制定的三项智能制造国际标准发布

国际电工委员会工业过程测量控制和自动化技术委员会(IEC/TC 65)发布3项智能制造国际标准。据了解，在3项标准制定过程中，我国专家积极参与其中，贡献了中国智慧和方案。3项标准分别是IEC TR 63283-1: 2022《工业过程测量控制和自动化 智能制造 第1部分：术语和定义》，IEC TR 63283-2: 2022《工业过程测量控制和自动化 智能制

造 第 2 部分：用例》和 IEC TR 63283-3: 2022 《工业过程测量控制和自动化 智能制造 第 3 部分：网络安全挑战》。

近年来，随着中国综合实力及科技水平的提升，越来越多地参与到国际标准的制定。而参与国际标准制定，不断有利于提升我国科技产业在全球市场的话语权，也有利于推动国内产业的优化升级。

（来源：爱集微 2022-6-17）

WAPI 产业联盟对发布实施 3 年以上的 63 项团体标准进行复审检验

据 2022 年 6 月 20 日 WAPI 产业联盟发布的《WAPI 产业联盟关于 63 项团体标准复审结论的公告》显示，联盟完成了 T/WAPIA 011—2012 《无线网络访问控制技术规范》、T/WAPIA 001—2008 《WAPI 密钥管理实施指南》等 63 项团体标准的复审工作。

依据国标委《团体标准管理规定》《WAPI 产业联盟团体标准制修订工作程序》等要求，WAPI 联盟已发布实施 3 年以上的 63 项团体标准进行复审，复审标准类别涉及技术要求、产品实现、测试规范、应用规范等。复审期间，联盟标准化部组织总体工作组、网络安全工作组、无线网络工作组、产品与解决方案工作组、互操作测试工作组以及相关领域专家，从团体标准的技术内容、实施应用情况、与现行国家政策法规和其他标准的协调性、标准文本质量等维度对标准进行了审查并形成标准复审意见，经总体组审议复核并提交无线网络安全标准化委员会审定。

在组织团体标准创新和先试先行方面，WAPI产业联盟亦走在前列：联盟于2015年获批成为国家标准委首批团体标准试点单位；2017年和2019年分别荣获工信部百项团体标准应用示范项目；《关键信息基础设施无线局域网》等系列团体标准已在北京冬奥会、综合管廊、南方电网、国家电网等重大项目中广泛应用，创造了可观的经济效益和社会效益。

（来源：中国电子报 2022-6-20）

《国家技术标准创新基地（智能电网）落实〈国家标准化发展纲要〉行动方案（2022—2025年）》正式印发

为全面总结创新基地运行期工作经验，有序布局创新基地下一阶段工作，更高质量推动创新基地的高效运行，2022年6月，国家技术标准创新基地（智能电网）面向47家成员单位正式印发《国家技术标准创新基地（智能电网）2019—2021年工作总结》和《国家技术标准创新基地（智能电网）落实〈国家标准化发展纲要〉行动方案（2022—2025年）》，并向国家标准化管理委员会进行了汇报。国家标准化管理委员会对创新基地的前一阶段工作成果和下一阶段工作部署给予充分肯定和高度认可。

下一阶段，创新基地将继续在国家标准化管理委员会的悉心指导和各成员单位的协同推进下高质量运行，充分发挥国家级标准创新平台作用，进一步聚集技术标准资源、深挖内部潜能，为支撑我国新型电力系统建设和发展起到积极的推动作用。

（来源：中国标准化 2022-6-24）

商业行业贸促会持续发力 中国继续领跑共享经济国际标准化

2022 年 6 月 24 日,国际标准化组织共享经济技术委员会(ISO/TC 324)第 7 次全体会议以线上视频会议的形式召开。来自中国、日本、美国、加拿大、马来西亚、印度、俄罗斯、荷兰等国的近 30 名代表参加了本次会议。会议形成决议,同意中国贸促会商业行业委员会(简称“商业行业贸促会”)牵头研制的 ISO/TS 42502《共享经济 数字平台资源供给者审核指南》国际标准进入出版阶段,同时,同意将商业行业贸促会牵头提案的《共享经济 数字平台资源供给者审核实践》直接注册为国际标准研制预工作项目(PWI)。这标志着中国在共享经济领域牵头研制的首个国际标准将于 2022 年下半年正式发布,同时中国跻身进入同时牵头制定 2 项共享经济国际标准的国家行列,实现中国继续领跑共享经济国际标准化。

(来源:全国团体标准信息平台 2022-6-25)

► 点评

大陆汽车诉 Avanci 案的最新裁定

2022 年 6 月 23 日，美国第五巡回上诉法院重新发布了大陆汽车诉 Avanci 及其成员诺基亚、夏普、Optis 案的最终裁定，虽然仍认定 Avanci 及其成员并未违反反垄断法，但是删除了部分不利于大陆汽车的论述，为零部件供应商与专利权人之间预留了博弈空间。随着智能网联汽车产业的蓬勃发展，标准必要专利许可问题受到了产业链上下游主体的高度关注，对我国相关产业发展产生重要影响。

一、 案件简介

大陆汽车为戴姆勒等整车厂商的一级供应商，涉及标准必要专利纠纷的远程信息处理控制单元（简称 TCU）也由其供货。大陆汽车认为产业链上下游厂商都有获得标准必要专利许可的权利，但许可实践中 Avanci 及其成员仅对整车厂商提供许可，该行为涉嫌垄断，并以此为由发起诉讼。

（一）案情梳理

2019 年 5 月 10 日，大陆汽车于美国加利福尼亚地区法院起诉 Avanci 及其成员诺基亚、Optis 和夏普，认为其违反合同义务和希尔曼法。随后大陆汽车把起诉地点变更为美国德州北区法院。

2020 年 9 月 10 日，美国德州北区法院作出一审裁决，认定 Avanci 等与整车厂商而非零部件制造商进行许可协议谈判，并未违反反垄断法。

2020年10月，大陆汽车不服地方法院判决，向美国联邦第五巡回上诉法院提起上诉。

2022年2月28日，美国第五巡回上诉法院做出二审裁决，推翻了地方法院关于大陆汽车根据《宪法》第三条享有法律地位的裁决。上诉法院认为大陆集团没有受到损害，并驳回了本案中大陆汽车最核心的诉求，要求 Avanci 向零部件厂商提供“组件级”许可。

2021年4月13日，大陆汽车向美国联邦第五巡回上诉法院提出再听证的请求书，要求重新审理其反垄断诉讼请求。

2022年6月21日，联邦第五巡回上诉法院重新发布裁定，虽然裁定结果依然认为大陆汽车不能针对 Avanci 及其成员提出反垄断索赔，但是没有详细确认一审法院的基本裁定。

2022年6月23日，第五巡回上诉法院再次更新相关裁定，虽然结果与原裁定一致，但是删除了部分不利于大陆汽车的论述。

（二）法院判决

法院一审和二审主要观点如下：

1. 一审判决

（1）Avanci 并未构成“限制贸易的非法协议”

美国《谢尔曼法》第一条规定：任何限制州际或对外贸易或商业的合同、以托拉斯或其他形式进行的联合或共谋，均为非法。任何人签订上述契约或从事上述联合或共谋，是严重犯罪。结合美国之前判例法的相关规定，要证明被告的行为构成“限制贸易的非法协议”，需满足三个要件：

其一，被告从事共谋；其二，被告的行为将限制贸易；其三，发生在特定的相关市场内。法院分析认为，谢尔曼法第一条仅仅关心不同经济个体的“一致性动作”，而并非不同经济个体间独立的或仅仅是“平行的行为”。本案中，法院认为 Avanci 授权专利池许可的同时也允许专利权人在 Avanci 平台之外、独立地对其所拥有的标准必要专利进行许可。在此情况之下，这些标准必要专利权人拒绝与大陆汽车进行专利许可协商谈判的行为，仅可称其为“平行的行为”，并不足以证明 Avanci 等构成“限制贸易的非法协议”。

（2）Avanci 并未构成“非法垄断或意图垄断”

美国《谢尔曼法》第二条规定：任何人，如果垄断或意图垄断或与他人联合或共谋垄断州际或对外贸易或商业，均视为犯有重罪。根据美国相关判例，重点在于判定 Avanci 等是否实施了反竞争的行为。法院引用 FTC 诉高通案的观点，认为标准必要专利权人违反其 FRAND 承诺，并非是反垄断法层面的问题，而是合同违约责任方面的问题。

（3）Avanci 等行为并未造成竞争损害

大陆汽车无法证明其遭受了被告反竞争行为引发的损害。大陆汽车声称由于其无法从 Avanci 等那里获得 FRAND 许可，因此遭受反竞争行为导致的损害。法院认为，综观本案，Avanci 等的相关行为并不会造成大陆汽车竞争地位或者是产品销售层面受到损害：由于 Avanci 等积极地授权其相关标准必要专利给下游整车厂商，因此身为上游厂商的大陆汽车仍然可以将其组件销售给下游整车厂商；此外，大陆汽车甚至可以用更低的成

本生产组件，因为下游整车厂商已经取得专利授权许可，而大陆汽车则不需要再支付专利授权许可费。

2. 二审判决

(1) 零部件供应商不是适格的原告

Article III Standing 制度是美国联邦法院受理案件的前置条件，只有满足宪法第三条中的三要素，联邦法院才会受理该“案件”或“纠纷”：第一，原告的合法权益遭受损害，此处的损害必须是具体、实际的损害；第二，原告的损害与被告的行为之间存在因果关系，即原告遭受的损害能追溯到被告的损害行为；第三，法院的判决能救济原告的损失。大陆汽车认为 Avanci 及其成员针对整车厂商的收费行为，最终会传导到零部件供应商，因为双方之间签订了赔偿协议。法院则认为大陆汽车未能证明遭受实际或者紧迫的损害风险，如 Avanci 及成员迫使大陆汽车支付非 FRAND 费率，或者整车厂商要求大陆汽车依照赔偿协议支付许可费。大陆汽车仅仅能证明存在潜在损害，这种情况不符合 Article III Standing 制度的要求。

(2) 拒绝针对零部件厂商许可并未违反 FRAND 承诺

FRAND 承诺是标准组织与专利权人之间签订的第三方受益合同，但是大陆汽车并不是此处所指的“第三方”，“第三方”应被理解为是专利权人实现权益的主要对象。以大陆汽车为代表的汽车零部件厂商通常不是标准组织成员，也不需要从专利权人处获得许可，使用大陆汽车产品的整车厂商才是专利权人的最终目标。另外，零部件厂商获得许可并非是其业务

运行的必要条件,专利权人针对整车厂商的许可在一定程度上意味着零部件厂商已获得许可,因为专利权人并不会对产业链上下游厂商进行重复收费。

二、 案件分析

(一) 组件级别许可仍是汽车产业的核心诉求

大陆汽车被卷入标准必要专利纠纷实属无奈之举,此前其客户戴姆勒遭遇诺基亚、夏普、康文森等 Avanci 成员的侵权诉讼,大陆汽车尝试与 Avanci 进行许可谈判,但发现 Avanci 根本不对零部件厂商提供许可。为进一步支持戴姆勒等客户,大陆汽车于 2019 年起陆续在美国和德国起诉 Avanci 及其成员垄断、违法 FRAND 义务。随后, Burry、TomTom、Valeo/Peiker、博世、Sierra Wireless 等零部件供应商相继加入戴姆勒/大陆的系列诉讼,希望利用司法手段为“组件级别许可”背书。虽然本次诉讼中大陆汽车并未撼动 Avanci 的许可模式,但是零部件厂商在产业许可实践中已取得一定突破,部分专利权人允许针对零部件厂商进行许可。

(二) 美国法院倾向于应用合同法规制许可行为

美国法院认为专利权人违反 FRAND 义务、收取“垄断价格”等行为并不违反反垄断法;相反,这还是市场竞争的重要体现。法院还明确指出,专利权人通过合同限制其标准必要专利许可的范围、实施价格歧视行为(price discrimination)来最大化其专利价值,可能会违反合同法的相关规定,但并不违反反垄断法。在 FTC 诉高通案中,FTC 于 2021 年 3 月明确表示放弃对高通长达四年的反垄断诉讼,高通备受争议的“无许可

无芯片”的许可模式得以保留。可以看出，美国法院在标准必要专利反垄断案件的审理中受国家利益、产业利益等的影响，相对较为保守；同时受其法律制度与司法惯例的影响，法院更倾向于在反垄断案件的审理中不介入具体许可条件的设定，而更愿意交由合同法来进行规制，这和中国反垄断法的规制理念和路径有所区别。

（三）智能网联汽车领域许可规则仍存在较大模糊性

美国法院针对本案的裁定经历了“三次反转”：一审法院重点参考了美国司法部于2019年发布的标准必要专利政策声明，认为专利权人有权选择许可对象，所以选择性许可的行为并不违反反垄断法。法院还认为虽然大陆汽车的诉求未被支持，但是其是反垄断诉讼的适格被告。二审法院推翻了一审法院关于适格被告的论断，认为大陆汽车由于未遭受实质性损害，所以不能提起反垄断诉讼，同时强调了专利权人的选择性许可行为并未违反FRAND义务。随着2022年6月8日美国司法部等撤回2019年的标准必要专利政策声明，二审法院删除了大量不利于零部件厂商的论述，尤其是关于是否违反FRAND义务的描述，整体政策导向对实施者有利。

三、 结语

近年，智能网联汽车产业迎来发展黄金期，市场渗透率不断提升，到2035年将占据全球25%左右的新车市场，产业规模预计可超过770亿美元。作为标准必要专利许可蓝海，智能网联汽车领域成为专利权人的兵家必争之地，美欧部分知名整车厂商已缴纳相关许可费，日本厂商和我国厂商将有可能成为专利权人的下一个目标。我国应加强对标准必要专利许可规则

的跟踪研究，并在国际层面积极发声，为我国相关产业发展营造可预期的许可环境。

声 明

本《标准与专利信息简报》为中国通信标准化协会委托中国信息通信研究院知识产权中心编辑，其两家共同拥有版权。

电话：010-62302847

中国信息通信研究院知识产权中心

电话：010-62304212