

编者按:法治是企业发展壮大基石和保障。加强法治化营商环境建设、促进创新驱动发展、维护市场公平竞争有利于企业合规发展。今年政府工作报告指出,强化企业创新主体地位,持续推进关键核心技术攻关,深化产学研用结合,加强知识产权保护和运用。这为不断健全法律法规,持续激发各类市场主体活力提供了方向。

车联网行业将迎安全标准体系

■ 本报记者 张伟伦

车联网是新一代网络通信技术与汽车、电子、道路运输等领域深度融合的新兴产业形态。为规范这一行业健康发展,工业和信息化部近日正式印发《车联网网络安全和数据安全标准体系建设指南》(以下简称《建设指南》),提出到2023年底,初步构建起车联网网络安全和数据安全标准体系。《建设指南》提出,要重点研究基础共性、终端与设施网络安全、网联通信安全、数据安全、应用服务安全、安全保障与支撑等标准,完成50项以上急需标准的研制;到2025年,形成较为完善的车联网网络安全和数据安全标准体系;完成100项以上标准的研制,提升标准对细分领域的覆盖程度,加强标准服务能力,提高标准应用水平,支撑车联网行业安全健康发展。

《中国贸易报》记者注意到,与去年6月公布的《车联网(智能网联

汽车)网络安全标准体系建设指南》(征求意见稿)相比,本次《建设指南》最大的变化在于对“数据安全”指标的重要性作了大幅提升,与“网络安全”指标获得了同等地位。这一定程度上也回应了随着汽车电动化、网联化、智能化交融发展,车辆运行安全、数据安全和网络安全风险交织叠加的趋势。当前网络安全形势更加复杂严峻,业界呼吁加快建立健全车联网网络安全和数据安全保障体系建设,为车联网产业安全健康发展提供支撑。

对于智能网联汽车发展过程中的网络安全问题,同样也受到全国两会代表委员的关注。全国政协委员、360公司创始人周鸿祎在今年两会期间提交了《关于建立智能网联汽车“数字空间碰撞测试”长效机制的建议》的提案,聚焦解决车联网带来的安全新挑战。

周鸿祎在提案中指出,代码数

量增加使得车载系统安全缺陷激增,网络连接汽车也会导致攻击面增加,在汽车网联程度不断提高的形势下,云端是最大的安全隐患,而且数据驱动汽车,也会带来数据安全风险攀升,而传统碰撞测试等手段却无法发现汽车的数字安全隐患。

对此,周鸿祎在接受《中国贸易报》记者采访时建议,要借鉴传统汽车碰撞测试理念,尽快建立智能网联汽车“数字空间碰撞测试”机制;强制要求在我国境内销售的智能网联汽车必须通过“数字空间碰撞测试”认证,依法依规地对车身网络、车云网络、车数网络、车联网和车企网络进行渗透测试,发现汽车“云、管、端”全系统数字安全隐患,保障汽车出厂安全;规范汽车安全漏洞上报行为,不得恶意炒作和违规披露;汽车行业要尽快搭建一套以汽车安全大脑为核心的智能网联汽车态势感知体系,

帮助监管部门和车企实现汽车安全实时全程“可见、可控、可管”,保障智能网联汽车上路时能够始终处于良好安全状态。

记者梳理发现,近一年来,汽车数据的安全与合规管理一直是有关部门高度关注的领域。去年7月,工业和信息化部、公安部等部门联合发布《汽车数据安全若干规定(试行)》,倡导“匿名化”“去标识化”“脱敏处理”等汽车数据处理原则,保障数据利用合规。去年9月,工业和信息化部也发布了《关于加强车联网网络安全和数据安全工作的通知》,对汽车数据提出了多项安全要求,包括加强个人信息保护。去年10月,全国信息安全标准委员会也发布了《汽车采集数据处理安全指南》,规定了对汽车采集数据进行传输、存储和出境等处理活动的安全要求,指出“车外数据”和“座舱数据”可能包含“个人信息”“敏感个

人信息”和“重要数据”等限制或禁止出境的数据,要遵循国家法律和行业法规的要求。

业内人士也向记者透露,由于车联网跨部门、跨领域的行业特性,需要工信、交通、公安等多部门协同形成政策合力。目前各相关部门正加紧对汽车采集的数据作更细致的分类,旨在进行分类分级管理,在保障数据安全和保护个人信息的前提下,实现汽车采集数据的安全有序流动。

与此同时,数据安全需求也带来了行业机遇。业内普遍认为,随着全球范围内智能网联汽车的快速发展,车联网安全行业将会迎来爆发期。“目前网安行业中很多公司开始加大在车联网安全方面的投入,安全是一件专业性强、门槛较高的行业,因此车企与安全厂商之间必将是一种深度合作的关系。”周鸿祎说。

推进老字号焕发新活力

“社会经济快速发展,很多老字号却未能跟上时代步伐,一些老字号几乎被新品牌所淹没,甚至被扣上‘老’‘旧’‘土’的帽子。”全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长、总工程师王先进表示,当前,大众对于老字号企业和产品的品牌、经济、文化价值等存在认知局限。建议有关部门创新发展中华老字号,推进中国品牌建设。

王先进认为,问题的成因,主要是一些老字号企业在经营管理的思维层面存在惯性和惰性,惯于守旧,产品创新、经营管理模式创新的动力、能力不足,大多停留于较传统的作坊式或家族式运营模式。相较于现代企业,缺乏社会资本、管理团队、营销策略等方面的战略思维与执行能力。

为此,王先进建议,政府有关部门针对历史悠久、质量上乘、经营管理确有困

难的老字号品牌,要有针对性地给予必要的帮助和支持,推进中国品牌建设。

第一,帮助老字号企业解决产品和经营模式创新问题。比如依托有关企业、高校或科研机构,设立“中华老字号协同创新中心”,建立创新平台,引入专门人才。

第二,帮助老字号企业解决宣传和营销渠道创新问题。如在博物馆设立老字号文化展厅(文创新品展厅)等。实行老字号创新发展与博物馆文创工作相结合,既契合博物馆文创开发的思路,也能帮助提升老字号的知名度和影响力。同时,鼓励有条件的老字号创办博物馆或展厅,开辟企业产品创新渠道。

第三,建立有关主管部门联动机制,共同研究和促进老字号创新发展问题。相关工作的开展,涉及商务、文化、财政等主管部门,需建立跨部门联动机制,共

同推进老字号的创新发展。

近年来,国家知识产权局和商务部、市场监管总局等部门持续发力,不断强化对民族品牌的保护力度,制定出台了《关于促进老字号改革创新发展的指导意见》《规范商标申请注册行为若干规定》《商标侵权判断标准》等文件,深入实施中华老字号保护发展工程,着力完善老字号发展环境,持续加强老字号品牌保护,取得了积极成效。

据了解,相关部门将推动《驰名商标认定和保护规定》尽快修订出台,同时加大对擅自使用知名商标、字号等仿冒混淆行为的执法力度,完善老字号保护管理相关制度,建立健全老字号名录管理和共享机制,优化老字号服务,推动“金字招牌”走出国门、走向国际,讲好中国故事,增强文化自信。

(钱颜)

加快建立碳排放权交易法律体系

■ 本报记者 江南

今年,“双碳目标”成为两会的热点话题之一。中国此前向世界承诺,要力争在2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和。

“实现碳达峰碳中和,法律不能缺位。”全国政协委员、中华全国律师协会副会长、国浩律师事务所首席执行官合伙人吕红兵在接受记者采访时认为,我国应进一步完善碳排放权交易体系架构,加快推进碳排放权交易法律体系建设,适时制定碳排放权交易法。

2021年7月,全国碳排放权交易在上海环境能源交易所正式启动。根据上海环境能源交易所数据,截至3月8日,全国碳市场碳排放配额(CEA)累计成交量接近1.89亿吨,累计成交额约81.80亿元。

“目前,我国碳排放权交易市场已成为全球覆盖温室气体排放量最大的碳市场。”吕红兵说。

在制度层面,2021年2月至5月,国家生态环境部连续颁布《碳排放交易管理办法(试行)》《碳排放权结算管理规则(试行)》《碳排放权交易管理规则(试行)》《碳排放权登记管理规则(试行)》。

“我国碳排放权交易进入到全国统一规范、统一交易的发展期。”吕红兵告诉记者,我国碳排放权交易制度建设还存在一些不足,比如碳排放权的法律属性尚未理清,碳排放权监管规则和制度体系还不完善,碳排放配额总量和分配制度未完全建立等。

在国际上,英国是世界上较早采取制度措施应对气候变化的国家之一,2002年即建立了碳排放交易体系,成为全球首个建立全国统一碳市场的国家,其确立的碳排放与碳交易双重监管制度目前已成为国际通行做法。

就我国而言,目前还处于碳排放交易的试点阶段,全国共有北京、天津、上海、重庆、湖北、广东、深圳、福建8个地区在开展碳排放权交易试点。一旦全国性的碳交易体系启动,将步入碳排放交易的市场阶段。

今年的政府工作报告提出,有序推进碳达峰碳中和工作。落实碳达峰行动方案,推动能源革命,确保能源供应,立足资源禀赋,坚持先立后破、通盘谋划,推进能源低碳转型。

为此,吕红兵建议,我国应依法建立国家统一一监管下碳排放权交易市场架

构。参照证券交易、期货交易实践,应规范形成统一的交易和登记结算场所。此外,应依法确立国家统一的监管主体、监管规则和制度体系。从横向层面来看,至少包括有关碳排放权登记、交易、结算方面内容,涉及交易主体、中介机构 and 注册登记机构、交易场所等各市场参与主体。从纵向层面来看,参考证券、期货交易管理经验,可以在法律的引领和统筹下,出台并完善国务院和相关主管部门制定的监管规则、注册登记机构和交易场所制定的监管细则以及行业协会出台的自律管理规则,自上而下形成包括行政监督管理、交易所和行业协会自律监管在内的全方位管理体系。

吕红兵还提出,应依法完善碳排放配额总量和分配制度、确认碳排放权的法律属性、加强碳排放信息披露制度建设、关注中国碳市场的国际化问题等。我国可以充分利用“一带一路”合作契机,加强与国际碳交易市场的合作,建立全球碳市场连通机制,参考中国证券市场的做法,建立类似沪港通、深港通、沪伦通的制度安排,实现全球范围内相关国家碳市场在风险可控前提下的有效连通。

完善高价值专利评价体系

■ 本报记者 钱颜

高价值专利是企业重要的无形资产,对企业提升核心竞争能力、领先行业发展、赢得市场效益具有重要的战略意义。在今年的两会上,全国人大代表、佛山柯维光电股份有限公司总经理助理兼环保工程师苏荣欢提出了进一步完善高价值专利评价体系的建议。他表示,不能简单地把传统产业当成落后产业,这个世界上只有落后的技术,没有落后的产业,针对传统行业的战略性支柱技术的创新和高价值发明专利的工作应该引起足够的重视和关注。

“十四五”规划提出,更好保护和激励高价值专利,并首次将“每万人口高价值发明专利拥有量”纳入经济社会发展主要指标,明确到2025年达到12件的预期目标。为此国家知识产权局发布了高价值发明专利界定的五条标准:战略性新兴产业的发明专利,在海外有同族专利权的发明专利,维持年限超过10年的发明专利,实现较高质押融资金额的发明专利,获得国家科学技术奖或中国专利奖的发明专利。

苏荣欢表示,当前我国对高价值专利没有明确的实施细则,相关评价标准比较含糊,这不利于地方政府和企业等创新主体实施和开展高价值专利的培育、认定工作。虽然国家知识产权局去年发布了《战略性新兴产业分类与国际专利分类参照关系表(2021)(试行)》,但在实际工作中仍存在符合该标准的专利其技术水平、市场应用等价值较低的情况。同时,对中国的传统产业,特别是属于国民生产生活所必需的支柱产业中,对其高价值专利的关注较少。目前国家提倡通过技术改造和更新,大力推动

传统产业的转型升级,推动传统技术和信息技术的融合,实现从制造到“智造”的升级,使得高价值专利的机会也蕴育其中。

苏荣欢建议,国家相关部门完善高价值发明专利的评价标准,如增加传统战略支柱产业的发明专利、产生较高经济价值的发明、法律状态稳定的发明专利列入高价值发明专利界定的标准;对高价值发明专利的评价给出明确的评价标准和指导细则,以便于地方和企业可以参照相关标准开展高价值专利培育工作。

针对企业专利保护过程中的“发现难”“举证难”“周期长”等“维权困局”,全国人大代表、中国中铁装备集团有限公司副总经理王杜娟建议,加强专利保护、促进专利维权,缩短专利侵权案件审理周期,让企业“愿创新、能维权”;加大对青年科技工作者的支持力度,建议国家和大型企业设置青年科学家专项,给予青年科技工作者一定容错空间,以培养人才为导向,鼓励创新和发明专利。