

浙江省贸促会助企在欧盟守住出海品牌

近日，一起浙江新能源企业在欧盟成功阻击商标抢注的案件引发关注。在该案中，浙江省贸促会商法中心与浙江省知识产权保护中心依托海外商标监测预警系统，及时发现企业核心品牌有在欧盟被第三方“搭便车”的风险，最终助力企业在核心类别赢得胜利，为“品牌出海”筑起了一道坚实防线。

密集抢注 两枚“近似商标”多类别“碰瓷”

浙江新能源领军企业H公司旗下某核心品牌在全球市场拥有较高知名度，产品远销欧洲、亚太等地区。2025年5月至6月期间，浙江省贸促会商法中心依托与浙江省知识产权保护中心合作的海外商标监测预警系统，在日常监测中发现两起针对H公司的欧盟商标抢注风险：T公司、S公司于2025年5月先后向欧盟知识产权局提交与H公司核心品牌高度近似的商标申请，申请范围涵盖包括该品牌核心类别在内的多个关联类别。

工作人员第一时间向H公司发出预警，并启动涉外知识产权维权快速响应机制。考虑到欧盟知识产权局在商标注册流程中，实质审查仅涉及绝对理由，两枚风险商标预计很快便会进入公告程序，为确保H公司能在公告后的异议期内从容应对，工作人员实时跟踪风险商标状态，并提醒H公司同步梳理在先权利证据，提前做好应对准备。

争分夺秒

差一点，品牌就被“蹭”走了

经实时监测，两枚风险商标分别于2025年5月14日和6月11日进行公告。欧盟商标异议期为公告后三个月，一旦错过，抢注商标将进入注册流程，企业后续维权成本将呈指数级上升。

在专业指导下，H公司于2025年8月向欧盟知识产权局同时对两件抢注商标提交异议申请，主张双方商标在视觉、听觉和概念上高度近似，且指定商品/服务存在类似性，容易导致消费者混淆。“幸亏浙江省贸促会商法中心与浙江省知识产权保护中心的及时预警，否则我们可能等到对方商标注册成功后

才知晓，届时维权成本和难度将成倍增加。”H公司法务感慨道。

经过近一年的审理，2026年7月，欧盟知识产权局异议部门作出裁定：T公司的抢注商标被全部驳回，S公司的抢注商标在核心类别被全部驳回，其他关联类别因与H公司核心产品不构成类似商品/服务而得以保留。

由于其他类别并非公司主营业务，H公司的诉讼目的基本达成，决定不再上诉。案件办结后，浙江省贸促会商法中心与浙江省知识产权保护中心专程回访H公司，围绕海外商标布局优化、风险预警机制完善及后续维权策略等话题展开探讨，为企业进一步完善海外知识产权防护体系提供务实建议，实现服务闭环。

品牌出海 商标防护需多维发力

商标布局要有“前瞻性”，更要有“层次感”。H公司的涉案商标在欧盟已注册核心品类，这是本次异议成功的权利基础，但关联类别未提前覆盖，导致抢注方在这些类别“钻了空子”。建议企业在布局海外商标时，不仅要覆盖核心产品类别，还应前瞻性地覆盖上下游服务、能源产品、技术服务等关联类别，

形成“核心+外围”的多层防护网。

监测预警是“早发现、早行动”的关键。本案中，两件抢注商标从申请到被H公司发现并维权，间隔仅3个月。浙江省知识产权保护中心与浙江省贸促会商法中心的海外商标监测预警系统，实现了对重点市场动态的实时跟踪，为企业争取了宝贵的应对时间。自2022年以来，该系统已累计为400余家浙江企业提供公益服务。

熟悉规则，把握时机，善用专业力量。欧盟商标异议期为公告后3个月，且异议程序复杂、举证要求高。H公司在收到预警后，迅速委托熟悉欧盟商标实务的专业机构在异议期内完成立案，并提交了详尽的商品比对和法律论证，最终赢得核心类别的全面胜利。企业应提前熟悉目标国法律程序，建立快速响应机制，并善用专业涉外知识产权服务机构。

异议成功后仍需谨慎判断，防范二次风险。本案中，抢注商标在关联类别仍可继续注册，但这些类别非H公司主营业务，综合考虑未来品牌混淆风险、诉讼成本等因素，企业未再上诉。建议企业在异议成功后，综合评估是否需要“补位注册”，避免留下新的风险敞口。

（来源：浙江省贸促会商法中心）



百年变局下，新能源汽车的“规则之战”

■ 高国杰

全球汽车产业正经历百年未有之深刻变革

电动化与智能化浪潮重塑着产业版图。我国新能源汽车产业依托完整供应链体系与持续技术创新，在全球市场中形成显著的竞争优势。然而，产业格局的变迁必然引发既有格局的调整。欧盟作为传统汽车工业重镇，面对竞争态势的变化，正以空前密集的立法节奏构建新型监管体系。从碳足迹声明到电池护照，从反补贴关税到外商投资审查，从数据安全到人工智能治理，各项制度安排看似分属不同政策领域，实则指向同一个战略目标：以规则制定权重塑产业竞争边界。对于正在加速出海的中国新能源汽车产业而言，这些新规已非遥远的政策信号，而是正在发生的市场现实。理解新市场的深层逻辑，识别其带来的结构性风险，并在合规与竞争中寻找可持续的出海路径，已成为产业界与政策界共同面临的重要命题。

碳足迹规制下的合规挑战

碳足迹核算与等级标签制度提高准入门槛。欧盟新电池法规确立的碳足迹管理体系，经历了从自愿披露到强制声明、再到性能分级的递进式演进。依据该法规的授权条款，碳足迹性能等级标签制度将动力电池划分为若干等级，标签上必须公示具体的生命周期碳足迹量化数值。这意味着碳足迹已不再是一个可有可无的辅助信息，而是直接决定产品市场接受度的核心指标。等级偏低的电池即便在价格上具备优势，也可能因为拉低整车的环保形象而被市场排斥。

碳足迹核算的挑战远不止于计算本身，核算范围已扩展至原材料开采、电极生产等十余个关键工序，要求全面覆盖从资源获取到产品出厂的全过程。这一制度设计的深层问题在于核算方法的选择权。根据已发布的草案，碳足迹核算仅保留“全国平均电力消费组合”与“直连电力”两种计算模型，这意味着无法通过购买绿电证书等方式降低产品碳足迹数值。对于电力结构以煤电为主的制造基地而言，这一计算方法几乎锁定了较高的碳排放核算结果。制度设计的技术中立表象之下，隐藏着基于能源禀赋差异的竞争筛选逻辑。

再生材料强制比例考验供应

链韧性。新电池法规对再生材料使用比例提出明确的时间表，要求在特定期限内建立计算和验证方法，并为后续的最低比例要求做好铺垫。再生材料目标涵盖钴、锂、镍等关键金属元素，而这些材料恰是动力电池成本构成中的核心部分。

对产业链的冲击是多层次的。上游层面，国内动力电池回收体系虽已初步建立，但规范化回收网络与规模化处理能力尚在培育之中，满足出口级再生材料溯源的供给存在缺口。中游层面，再生材料的使用需要在成本与技术之间寻求平衡，再生材料的纯度与一致性控制难度高于原材料，工艺适配需要额外投入。下游层面，整车企业需要在供应链管理中建立再生材料含量的追踪与核验机制，这对供应商管理能力提出全新要求。再生材料制度的核心挑战在于，其本质上是要求出口企业在本土建立与欧盟标准接轨的循环经济体系，而这一体系的建设涉及回收网络、处理技术、数据追溯等多个环节，绝非短期内可以完成。

电池护照制度倒逼全链数据治理。电池护照是欧盟新电池法规中极具创新性的制度设计。动力电池须持有包含唯一数字身份标识的电子护照，记录材料来源、制造历史、化学成分、碳足迹、回收信息等数十项强制性数据。

电池护照不仅是产品信息的载体，更是一套贯穿供应链各环节的数据治理基础设施。问题的复杂性在于，电池护照要求的数据维度远超企业现有的信息管理范畴。上游矿产的来源与冶炼路径、中间材料的碳强度、制造环节的能源结构，每一项数据都需要供应链各环节企业配合提供。然而，产业链上下游之间普遍存在信息壁垒，供应商出于商业机密保护的考量，往往不愿披露核心工艺参数与排放数据。由此形成一种结构性困境：法规要求数据透明，供应链主体倾向于数据封闭。这种信息非对称格局，使得单个企业即便有合规意愿，也难以独立完成电池护照的数据填报。更深层的影响在于，电池护照将产品合规的责任从单个企业延伸至整个供应链，任何环节的数据缺失或失真都可能构成市场准入障碍，合规风险的传导链条被显著拉长。

保护主义浪潮中的市场准入压力

欧盟对原产于中国的纯电动汽车发起的反补贴调查，最终形成差异化的五年期加征关税方案。关税税率因企业配合调查程度及被认定的补贴情况而异，叠加基础进口关税后，综合税负水平显著攀升。这种差异化税率设计的实质，是以企业在调查中的配合姿态以及难以客观衡量的“补贴认定”为依据，对不同市场主体施加不成比例的贸易负担。

该调查在程序与实体层面均引发争议。从程序上看，欧盟在未充分证明补贴与产业损害之间因果关系的情况下即采取贸易限制措施，违反了世贸组织《补贴与反补贴措施协定》所确立的基本准则。从实体上看，调查中将中国国有企业与商业银行之间正常的金融往来认定为补贴授予行为，实质上是对中国市场经济体制的误读与制度性标签化。这种做法的深远影响在于，其将补贴这一法律概念泛化，为未来针对更多中国制品发起贸易救济调查提供了先例。一旦补贴认定的逻辑链被固定下来，任何具备成本优势的中国产品都可能被贴上“不公平竞争”的标签。

在反补贴关税正式实施后，中欧双方就“最低价格承诺”机制达成原则性共识。该机制的实质是出口商自愿承诺将产品售价维持在不低于设定水平，以此替代反补贴税的缴纳。从形式上看，这为受关税影响的企业提供了缓冲空间；但从实质上分析，其所带来的合规复杂性不容低估。

最低进口价格的确定存在两条路径：基于到岸价格的加成计算，以及参照欧盟同类产品售价的比照定价。前一路径实质上是将本应缴纳的关税转化为企业的账面收入，但挑战在于涨价后的产品能否维持市场竞争力；后一路径的博弈空间更大，却高度依赖“同类产品”的定义方式与市场基准的选取。更为棘手的是，承诺方案要求为每一具体车型和配置设定单独的最低价格，同时配套防范交叉补偿的监控措施。这意味着企业需要针对出口产品矩阵中的每一款车型制定差异化的定价策略，并建立内部合规体系以防止不同渠道之间的价格套利。对于车型丰富、配置组合众多的中国车企

而言，这套价格管理体系的搭建与维护成本不容小觑。

相较于关税层面的贸易限制，欧盟《工业加速器法案》所展现的投资壁垒更为系统而深远。该法案对电池、电动汽车等战略性新兴产业的外商投资设置一系列限制性条件，涵盖外资持股比例上限、强制技术转让、本地员工占比要求以及公共采购中的原产地优先规则。这些条款并非零散的政策工具，而是一套系统性改写市场准入规则的制度组合。

法案的逻辑矛盾值得关注。一方面，欧盟通过关税手段限制整车进口，意在引导中国企业赴欧投资建厂；另一方面，当企业顺应政策导向推进本地化布局时，却又面临外资持股不超特定比例、核心技术须向本地转移等层层限制。这种“既希望引入投资又限制投资权限”的政策取向，使得中国企业在欧洲的本地化路径面临高度不确定性。德国汽车工业协会已公开批评该法案，指出其没有着眼于开放市场与改善营商环境，反而增加更多管制要求。在公共采购领域，法案设置了严格的欧盟原产地要求，整车须满足一定的本地内容比例，动力电池须使用欧盟产电芯，企业用车的补贴更是完全限定于“欧盟制造”产品。这些条款实质上将非欧盟背景的企业系统性排斥在公共采购市场之外，构成事实上的制度性歧视。

智能网联时代的规则围栏

智能网联汽车的网络安全风险具有鲜明的供应链传导特征。车辆控制系统的远程攻击不仅可能导致功能失效，更可能引发人身安全隐患。正是基于这一认知，欧盟网络安全风险管理框架正经历从“整车合规”向“生态系统韧性”的范式转换。相关机构发布的智能网联汽车网络安全风险评估，识别出覆盖车辆控制系统、感知决策系统、通信模块及云基础设施等多层级的安全风险，并明确指出既有车辆型式认证框架在应对供应链层面安全威胁时存在结构性不足。

这一范式转换对中国供应链企业的冲击尤为深刻。传统意义上，零部件供应商的网络安全管理多聚焦于功能安全层面，对于通信协议漏洞、远程接入路径、软件供应链污染等新型威胁缺乏系统性防御能力。而新规要求整车企业对其供应链全链条的安全水平承担主体责

健全能源领域节能降碳机制

■ 李楠

国家能源局印发的《能源领域节能降碳行动计划(2026—2028年)》对“十五五”时期我国能源绿色低碳转型作出了系统部署，明确了能源领域节能降碳的重点任务与实施路径。当前我国正处于基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期，经济社会发展全面绿色转型向纵深推进，健全科学完备、运行高效的能源领域节能降碳政策机制，正成为弥补能源利用效率不高、产业转型升级动力不足、治理支撑能力不强等短板的重要抓手，为推动高质量发展、如期实现碳达峰碳中和目标注入持久动力。

健全能源领域节能降碳政策机制，是顺应绿色发展大势、提升能源治理现代化水平的必然要求。从产业升级维度看，完善的政策体系能够清晰传递节能降碳的导向信号，打通能源生产、输配、消费、存储全链条激励约束通道，引导煤炭、电力、油气等传统领域加快提质增效，实现能源结构优化与产业能级提升双向赋能。从治理效能维度看，健全的政策机制能够推动能源领域节能降碳治理从碎片化、经验化向系统化、精准化转变，通过量化目标、明晰权责、闭环监管，显著提升政府监管效能与公共服务水平，为能源绿色低碳转型筑牢坚实制度根基。

当前，我国能源领域节能降碳政策体系建设稳步推进，成效持续显现，但仍存在优化提升空间。

一是碳排放统计核算体系仍需规范，煤炭、电力、油气等重点能源领域全链条核算机制有待持续健全，数据赋能、成效评估、行业监管的支撑效能仍需进一步释放。二是绿色能源消费激励体系有待进一步优化升级，绿电消费标准与认定体系仍需细化，国内绿色能源交易规则与国际标准衔接仍需深化，经营主体主动消费绿色能源的内生动力有待激发。三是市场机制协同性尚待加强，跨区域清洁能源消纳的壁垒尚未完全打通，绿证与温室气体自愿减排交易机制的联动衔接不够紧密，市场对低碳技术创新的撬动作用还未充分发挥。四是统筹保障能力有待提升，各领域、各层级政策衔接不够紧密，政企协同、多方参与的多元共治格局尚未完全形成。

面向“十五五”时期的发展任务，健全能源领域节能降碳政策机制必须坚持问题

导向、目标导向，聚焦重点领域和关键环节精准施策，系统发力，加快构建约束有力、激励有效、市场主导、协同高效的制度体系。

加强统计核算，筑牢数据底座。围绕煤炭开采和洗选、油气勘探开发输运存储、电力生产输配存储、氢能制取及储运、炼油、煤制燃料等重点领域与关键环节，全面组织开展碳排放统计核算，逐步建立定期统计核算机制。加快推进基础能源等产品碳足迹标准制定，构建统一规范的碳足迹核算体系。常态化跟踪监测电力、煤炭、油气、炼油等行业碳排放动态，深入开展碳排放形势分析与趋势研判，为能源领域节能降碳精准施策提供坚实的数据支撑与决策依据。

完善激励机制，促进绿色消费。建立可再生能源消费最低比重目标制度，完善可再生能源电力消纳责任制度，压实重点用能行业可再生能源消费责任和各方消纳责任，形成刚性约束。持续扩大绿证市场规模，引导绿证价格在合理区间运行，推动核电纳入绿电绿证体系，丰富绿色电力产品供给。建立健全绿证和绿电消费标准体系，制定出台绿证核算、认证、标识等配套标准，加快促进绿证标准与国际对接，推动绿证纳入碳排放核算体系，充分彰显绿色能源消费的生态价值与市场竞争力。

健全市场机制，优化资源配置。加快完善全国统一电力市场体系，充分利用各省份电力供需时段和调节能力差异，促进清洁能源在更大范围内优化配置、高效消纳。健全绿证绿电交易机制，推动发用双方以多元化方式开展绿电交易，提升绿电交易稳定性与活跃度。研究将可再生能源非电利用等低碳零碳负碳项目纳入温室气体自愿减排项目方法学，丰富自愿减排项目类型，充分发挥市场机制对低碳技术创新与产业转型升级撬动作用。

强化统筹协调，构建多元共治发展生态。将政策机制建设纳入区域发展与能源转型整体规划，统筹资源布局与政策衔接，避免重复建设与政策碎片化。完善政企协同、政产学研联动机制，凝聚各方合力，引导各类主体主动参与节能降碳。加强人才、技术、资金等要素保障，夯实政策落地的软硬件基础，推动形成政策引领、市场主导、全社会共同参与的节能降碳良好格局。

（来源：经济日报）

新能源汽车的“规则之战”

数据的质量与代表性提出严格要求，这意味着依赖大规模路测数据迭代模型的中国自动驾驶企业需要额外投入资源以证明数据集的合规性。AI治理规则的影响还体现在供应链维度，汽车制造商作为最终产品提供者，需要对集成于整车中的AI系统的合规性承担最终责任，这又将合规压力沿供应链向上传导至算法供应商与芯片厂商。在智能驾驶技术快速迭代的节奏与法规合规审慎性要求之间，企业需要在创新速度与风险管控之间建立新的平衡。

欧盟汽车行业新规对中国新能源汽车出海构成的挑战，本质上不是单一领域的贸易摩擦或技术壁垒，而是一套涵盖产品标准、贸易规则、数据治理与投资准入的系统性制度安排。碳足迹与电池护照重塑的是“什么样的产品可以进入市场”，反补贴关税与价格承诺改变的是“以什么样的成本进入市场”，网络安全与数据治理限定的是“以什么样的能力进入市场”，而投资审查与本地化要求则决定了“以什么样的方式留在市场”。这些制度工具从不同维度切入，最终形成一张日益精密的市场筛选网。面对这一格局，中国新能源汽车产业的应对路径需要多维度推进。技术自主是根基，在动力电池碳管理、车规级芯片、智能驾驶算法等关键领域持续提升自主创新能力，方能在规则博弈中保有话语权。本地化深耕是必然选择，但本地化不应是简单的产能迁移，而是在尊重当地法规与文化的前提下，构建融合研发、制造、服务与品牌建设的完整能力体系。规则参与是战略方向，从被动适应规则到主动参与规则制定，在国际标准组织与多边协调机制中积极贡献技术方案与制度智慧，方能在全球汽车产业治理的重塑进程中维护产业发展的合理空间。欧盟新规带来的不仅是挑战，更是一种倒逼机制。其促使中国新能源汽车产业重新审视出海战略的深度与质量，从粗放式的产品出口转向体系化的能力输出。这条道路注定不会平坦，但任何真正具有全球竞争力的产业，都必须经历从“走出去”到“走进去”再到“走上去”的蜕变。规则之变终将过去，而在应对规则之变中锻造出来的产业韧性，将成为中国汽车工业走向全球最坚实的基础。

（作者单位：澳大利亚国立大学）