

設計專利保護與市場競爭 調和



李文正*

壹、前言

專利的制度在於提供一定期間的專屬保護，鼓勵創新及促進產業的發展，藉由賦予專利權人「排他權」，給予公眾誘因以研發及創新。而競爭法的目的在於保護競爭、維護有利競爭的環境，防止限制競爭與不公平競爭的行為，避免獨占壟斷的現象不利於市場競爭。於此，在專利的制度下似乎存在著專利權人有獨占的地位，可能導致市場參與的障礙、或是逐出競爭；另一方面，為了除去此壟斷市場，阻礙競爭造成公益損失，透過競爭法打擊獨占，以促進市場經濟的發展。因此，如何調和專利法及競爭法，是近期熱門的議題¹。對此，公平交易法第45條規定：「依照著作權法、商標法、專利法或其他智慧財產權法規行使權利之正當行為，不適用本法之規定。」被當成是重要的協調機制²。

DOI：10.3966/221845622021100047005

收稿日：2021年7月26日

* 廣流智權事務所專利工程師、陽明交通大學科技法律研究所碩士生。本文純為個人研究與見解，不代表任何當事人、個人任職單位、本文刊載單位及其他單位之立場。本文之完成，於此特別感謝陽明交通大學莊弘鈺副教授的指導。

¹ 楊宏暉，基於競爭考量之強制授權——兼談競爭法與專利法之競合，收錄於競爭法發展之新趨勢——結合、聯合、專利權之行使，2017年，311-312頁。

² 汪渡村，公平交易法，2015年，253頁。

近期司法實務發生一件汽車零組件設計專利侵權紛爭的案件（以下簡稱「系爭案件」），爭點涉及專利法與競爭法法理間的交錯適用，受到學術及實務熱烈的討論。系爭案件的判決結果可能影響我國工業設計保護的政策及我國修法方向，故本文擬藉系爭案件的背景事實，探討「相關市場」觀察的面向以及在專利權人在相關市場上具有獨占地位的前提下，其行使權利是否違反競爭法，也進一步探討專利權與競爭法之間調和的方式，並最終提出評析與建議，希冀對學術研究及實務發展能有所貢獻。

貳、事實背景、所涉爭點及判決理由

一、事實背景

系爭案件之原告為國外原廠汽車製造商，擁有一車燈設計專利（以下簡稱「系爭設計專利」），原告向智慧財產法院起訴，主張我國零件製造商（即被控侵權人，下稱被告）生產製造的車燈侵害系爭設計專利之專利權，請求法院判決被告負損害賠償之責，並且不得再生產、銷售構成侵害之車燈。

被告則提出系爭車燈並未落入原告主張之設計專利範圍，該專利無效，原告拒絕授權系爭設計專利是構成濫用市場地位之限制競爭行為，被告並且主張原告起訴行使專利權違反誠信原則、構成專利權濫用。換言之，被告認為系爭車燈並未構成專利侵權，且縱落入設計專利範圍亦不應負擔侵權的責任³。

二、所涉爭點

（一）原告專利權利之行使，是否違反公平交易法第9條規定？

1. 原告主張⁴

專利權人行使之專利權，為法律所賦予的權利，依公平交易法第45條⁵的意旨，

³ 案件事實所涉爭點眾多，本文礙於篇幅，故著重探討專利權利行使與競爭法調和之議題，而僅擷取被告之主張及判決理由中相關的陳述，先此敘明。

⁴ 系爭案件判決文字檔，8-13頁。

自不適用公平交易法規定。被告非原告委託的製造商，原告的權利行使並無影響市場的可能，因此也沒有「公平交易委員會對於汽車零（配）件交易案件之處理原則」第7條第1項第2款⁶規定適用的空間。

關於相關市場的界定，由於本案主、後市場間有實質之競爭連動性⁷，原告自無法單因擁有品牌汽車車燈的設計專利，藉由拒絕授權該專利予被告，以達排除後市場競爭的目的，且依歐盟實務見解也可以得出相同結論。因此，本案市場界定實應綜合觀察汽車主市場及零件後市場，並界定為同一市場，以認定原告的市場力量⁸。

原告另陳稱，依據被告提出的研究文獻及經濟學家Massimo Motta的見解，倘若消費者於考量購買特定品牌的汽車時，同時會一併考量汽車本身車價及零件的更換成本，此時汽車零件及汽車應界定為同一市場。這樣所謂「假設性獨占者檢測法」的市場界定方式更經我國「公平交易委員會對於相關市場界定之處理原則」第9點⁹採納。因此本案實應將汽車市場及零配件的市場整體界定為單一市場。

原告於汽車主市場中的市占率「約只有6%~8%」¹⁰，以此低市占率可證明原告並無任何市場主導地位，更不可能以系爭專利來濫用市場地位，或為任何公平交易法所關注影響交易秩序的行為。

⁵ 公平交易法第45條規定：「依照著作權法、商標法、專利法或其他智慧財產權法規行使權利之正當行為，不適用本法之規定。」

⁶ 公平交易委員會對於汽車零（配）件交易案件之處理原則第7條第1項第2款規定：「不正當限制汽車零（配）件製造商銷售副廠零（配）件予獨立維修商或汽車材料行（含貿易商）。」

⁷ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

⁸ 系爭案件判決吳○○教授專家意見書有相同見解。

⁹ 公平交易委員會對於相關市場界定之處理原則第9點（市場界定之分析方法：假設性獨占者檢測法）：「假設性獨占者檢測法是指假設市場上有一獨占者，檢測該假設性獨占者在進行微幅但顯著的非暫時性價格調漲前後之利潤變化情形；當價格調漲使該假設性獨占者利潤減少，則表示原先界定之相關市場太小，而須將其他具替代性之產品或地理區域納入，再重複進行檢測，直到價格調漲而該假設性獨占者不減少利潤為止，即完成相關市場界定。運用假設性獨占者檢測法時，須注意下列事項：（一）在使用假設性獨占者檢測法界定相關市場時，選取之基準價格宜為市場競爭性價格。（二）至於價格上漲幅度，一般情況下為百分之五至百分之十，但在具體個案判斷時則依案件涉及之產業或市場特性調整價格上漲幅度。（三）運用假設性獨占者檢測法界定相關市場時，尚須依第四點或第五點所列各項因素綜合考量。」

¹⁰ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

2. 被告主張¹¹

汽車銷售市場與售後維修市場二者在功能及需求上，均不具備替代性，自不應劃為同一市場。維修用零件必須與該特定車型完全相符，車主事實上被「鎖定」（locked-in）在該特定車型的零件市場，如果給予設計專利保護，車主除了原廠，毫無其他替代選擇可能性。依據國內各官方文獻及國外媒體報導，以及相關產業舉辦商展等所採取的普遍分類，均可見售後維修市場為一獨立市場，此為社會之一般通念，故本案相關市場的界定，應僅於車燈之售後維修市場。

關於原設備市場與售後零件市場的關係，可參考美國聯邦最高法院柯達案判決¹²見解，特定品牌產品或服務可構成相關市場。原告擁有系爭車燈設計專利，而該車燈又因具備必須匹配性（must match），而無法更改設計，故被告生產車燈必然得採用相同的設計而無迴避空間或有其他替代選項，原告行使專利權禁止所有其他業者生產系爭車燈，依公平交易法第7條第1項¹³及施行細則第3條第2、4款規定，原告實為市場獨占。

被告多次向原告提出希望以公平、合理、非歧視性的條件取得原告車燈專利授權，均遭原告拒絕。之後原告又在台灣提起本案訴訟，顯然意圖透過訴訟嚇阻被告進入市場，以達其獨占售後零件市場的目的。其拒絕授權的結果，不僅阻礙汽車售後市場的發展，更將對消費者帶來極為不利的結果，包括在缺乏競爭的售後市場進行掠奪性定價。以上情形已構成以不公平之方法阻礙他事業參與競爭，而違反公平交易法第9條第1款規定，或構成同條第4款其他濫用市場地位之行為。

（二）原告拒絕授權的行為是否違反公平交易法第20條或第25條規定？

1. 原告主張¹⁴

根據其所提出專家意見書¹⁵，由於本案主、後市場間有實質之競爭連動性，原

¹¹ 系爭案件判決文字檔，26-28頁。

¹² Eastman Kodak Co. v. Image Technical Services, Inc., et al., 504 U.S.451 (1992).

¹³ 本法所稱獨占，指事業在相關市場處於無競爭狀態，或具有壓倒性地位，可排除競爭之能力者。

¹⁴ 系爭案件判決文字檔，8-12頁。

¹⁵ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

原告自無法單因擁有品牌汽車車燈的設計專利，藉由拒絕授權該專利予被告，以達排除後市場競爭的目的，且依歐盟實務見解也可以得出相同結論。又原告所有之設計專利非關鍵設施或標準必要專利，無從構成獨占或相當市場地位，故原告依法享有選擇授權對象的自由，即拒絕授權之正當理由。

被告所稱原告「曾承諾不會妨礙汽車零件市場的競爭」，與事實不符。蓋此承諾僅是德國汽車產業協會（German Association of the Automotive Industry, VDA）的主席，於2002年寄給德國聯邦總理事會（federal chancellery）的一封信函（以下簡稱「該項承諾」），用於輔助說明對於當時德國「設計法」修改方向的意見。此信既非原告的聲明，原告亦無授權任何人為任何聲明或承諾。

被告試圖以部分國家有關「維修免責條款」的立法例來抗辯原告不得行使系爭設計專利的權利。然而，維修免責條款爭議已久且我國並無明文，引進與否屬於立法價值選擇，司法裁判不應該越俎代庖，直接代替立法決定。

2. 被告主張¹⁶

原告聲稱拒絕授權予被告具正當理由，包括為管控車燈品質、車燈安全性及維護商譽。惟被告生產之車燈具備高品質及符合安全性要求，並取得認證。原告行使專利權利，在眾多副廠間獨針對被告，提起訴訟禁止產製銷售，實質等同對其他副廠「免費授權」，此亦構成差別待遇，有限制競爭的疑慮，違反公平交易法第20條第2款規定。

原告及德國其他汽車原廠曾透過汽車產業協會公開承諾「不會妨礙零件市場的競爭，而且也不會應用保護法與獨立的工廠及獨立的零件貿易商爭奪市場占有率」。基於該項承諾以及原告多年來確實遵照該承諾的實際作為，被告因此產生信賴，因而生產外觀或形狀上與原廠產品必須視覺上匹配的車燈產品。惟至歐盟於2014年5月撤回「維修免責條款」指令的提案後，原告即違背承諾，在德國及我國相繼以其設計專利訴請禁止被告製造及銷售系爭車燈，意圖排除被告在汽車售後零件市場的競爭，其出爾反爾的行為，顯然已違反公平交易法第25條規定。

原告不顧該項承諾，顯然已經違反禁反言的誠實信用原則，並無權利保護必

¹⁶ 系爭案件判決文字檔，28-30頁。

要。被告也已經多次向原告請求系爭專利之授權，然原告始終無正當理由加以拒絕，並以提起訴訟方式意圖將被告逐出次級市場，已屬權利濫用的情形。

三、判決理由¹⁷

(一)原告不公平交易法所稱之獨占

判斷事業是否構成獨占，首先要判斷的是「相關市場」的範圍有多大？然後則是判斷事業在相關市場中是否處於無競爭狀態，或者具有可排除競爭的壓倒性地位。

法院認同原告在專家意見¹⁸所提出之主、後市場連動理論，即就算相關消費者在後市場被鎖入而無替代選擇，但在主市場已有充分競爭的狀態下，後市場的鎖入效果在競爭上並沒有實質意義，此時可以將主、後市場視為是同一相關市場。且依據被告所提出設計保護與免責條款的相關研究文獻指出：「國人換購新車的周期為8~10年，汽車市場只有3%~5%的成長率，在這需求有限，成長緩慢、規模不大的汽車市場中，卻有11家汽車廠商分食，以致於每家汽車廠商都無法達到經濟規模的數量，即便是年度暢銷車，也只有2、3萬輛的銷售數量」¹⁹，以及參閱專家意見書²⁰所引用交通部公路總局對汽車新領牌數與按廠牌別分的統計數據、專業汽車評論網站統計而指出，原告在汽車銷售主市場的市占率只有6%~8%。依據該些事證，法院認為我國汽車銷售市場競爭激烈，其主市場的競爭約束，足以傳遞至後市場，而產生主、後市場連動現象。因此，汽車銷售及其後的車燈維修替換市場為同一相關市場，原告在此市場中並不具有獨占地位。

法院認為，在主、後市場連動的系統中，需求者面對供給者變動商品價格時，並不是真正完全無法或難以轉換交易對象或以其他商品替代，只是轉換或替代的過程比較迂迴而已。主、後市場連動理論在公平交易法上應該是一個被確立承認而可

¹⁷ 系爭案件判決文字檔，56-78頁。本文僅整理與爭點相關的部分。

¹⁸ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

¹⁹ 葉雪美，複合式產品售後維修零件之設計保護及免責條款的法制研究——以汽車售後維修零件為例，智慧財產權月刊，2008年2月，110期，26頁。

²⁰ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

採用的理論。

針對被告提出如柯達案的質疑，即資訊成本（information cost）與轉換成本（switching cost）所可能導致市場不完全（market imperfection），以致於消費者無法將主市場的競爭制約傳達到後市場。然而，此柯達案之主張並未為我國法院所採，蓋於柯達案中，柯達公司的主張之所以沒被承審法院採信在於柯達公司沒有提出有關設備、服務及零售市場的真實數據，僅憑設備市場的競爭即泛指稱其在衍生市場不具獨占性。易言之，本案與柯達案兩者所憑的基礎事證不同，當然無法相提並論。

因此，原告於維修市場並不具有獨占地位，即無違反公平交易法第9條第1款或第4款所列的獨占事業違法行為。

（二）原告無公平交易法第20條限制競爭疑慮之行為

法院認定系爭車燈所屬的相關市場，必須與汽車銷售市場共同成為同一相關市場。原告在汽車銷售的主市場中市占率僅有6%~8%，在這樣的相關市場中，原告並無優勢的市場地位，原告拒絕將系爭專利授權給被告，被告仍可生產其他有專利授權或無專利的車燈，使消費者仍有其他替代選擇，自然不會對後市場有限制競爭的疑慮。在一個完全競爭的相關市場中，專利授權與否本是私法自治、契約自由的範圍，法院並沒有必要介入。

法院另認為，拒絕授權本來是專利權可以選擇的權利行使方式，要認定拒絕授權構成濫用優勢市場地位，而有限制競爭疑慮，不應該採取從寬解釋標準。輕易認定授權構成濫用優勢市場地位而有限制競爭疑慮，此不免使競爭者得輕易地躲避專利研發成本，提供有利於其價格條件，技術品質略有差異的產品。如此將完全抹殺原告投入創新的動機。

（三）原告無公平交易法第25條影響交易秩序之顯失公平行為

法院不接受被告主張「原告違背該項承諾為影響交易秩序的顯失公平行為」之抗辯。主要理由有二：一是該項承諾的性質，二是該項承諾是對何人作出。

該項承諾是在德國聯邦政府提出「改革新式樣設計註冊法」草案的過程中被提出，德國科隆地區法院就該項承諾性質爭議，曾於2017年5月9日作出判決（該判決

之兩造當事人與本案相同)。德國科隆地區法院於判決中稱該項承諾僅具有政治性質(political character)，為對立法者立法的建議，即對零件市場有進一步執法活動時，立法者將會採取適當的立法管制²¹。該判決經上訴後，德國杜賽多爾夫高等法院作成第二審判決，認為該項承諾不能對零件製造商產生任何權利或法律地位。且該第二審判決所援引的立法文件，亦載明：「如果汽車製造商較之前有更大力道保護汽車個別零件的情形，且嘗試強化其行使權利的方式影響售後市場，立法者的介入將是必須的」²²。

該項承諾是對德國立法者所做的，但德國立法者都認為如果違反該項承諾，將來會採取立法介入，但並不是認為原告必須因此遵守承諾，而不能在法院進行維權訴訟。且德國法院也因此認為該項承諾僅具政治性質。本案法院尊重德國法院的見解，不認為對於該項承諾，其可做出與德國法院完全不同認定。

準此，被告所舉汽車製造商對德國立法者所為的承諾，只有政治性質，並沒有任何法律效力，無法構成被告抗辯原告違反禁反言原則的法律基礎，也無法憑以將該項承諾比照為FRAND承諾，或認為與德國立法者構成利益第三人契約，再據以認為原告有足以影響交易秩序的顯失公平行為。

(四)原告無權利濫用亦無違反誠信原則

被告以該項承諾作為原告違反誠信原則或權利濫用禁止原則的主要依據，然而，法院認定該項承諾屬於政治性質，違反的效果也僅止於政治上的效果，並無法據以認為原告因此違反誠信原則或權利濫用禁止原則。此外，並沒有任何專利權限制的法定事由可以排除原告行使專利權，原告行使專利權以排除侵害，即不能認為是濫用權利。

²¹ “This serves only as a further argument for the fact that, in the event of a more enforceable activity on the spare parts market, only the legislator would be called upon to adopt an adequate national regulation.”

²² “If it turns out that the automotive manufacturers will, to a greater extent than before, protect individual parts of the overall body of a vehicle and increasingly try to enforce rights, in order to influence the aftermarket in this way, the intervention of the lawmakers would be required.”

參、爭點討論

一、「相關市場」之界定

公平交易法第5條規定：「本法所稱相關市場，指事業就一定之商品或服務，從事競爭之區域或範圍。」為釐清於競爭法上的競爭關係，相關市場的界定為衡量市場力量的基準²³，也往往容易引發爭議。

關於相關市場的界定方法，實務上主要分析的方法多根源於合理可替代性分析法，並得運用交叉彈性檢測法及假設性獨占者檢測法²⁴。然而，市場界定方法眾多，實務上究竟運用質化或量化分析，需就個案事實、調查的事證與資料，選擇合適的分析方法，並不以上開方法為限²⁵。再就司法實務而言，我國行政法院裁判關於市場界定及論證多採用合理可替代性之分析方法²⁶。

然而在系爭案件中，法院根據事證，採用原告之專家意見書²⁷，認為我國汽車銷售市場競爭激烈，其主市場的競爭約束，足以傳遞至後市場，而產生主、後市場連動現象，因此汽車與維修市場應合併為相關市場。此亦有學者統計數據、交通部公路總局對汽車新領牌數與按廠牌別分的統計數據、專業汽車評論網站統計數據為據。且法院認為在主市場的交易決定過程，亦會將後市場之維修與保養成本列為交易的考慮因素，此種交易思維在現實的交易市場是常態的，其交易決定是連動的²⁸。故而採取汽車銷售市場及售後零組件市場為同一相關市場，原告在此市場中不具獨占地位²⁹。

²³ 王立達，售後市場拒絕授權之競爭法評價與誠實信用原則：智慧財產法院賓士車燈設計專利侵害案一審判決評析，公平交易季刊，2020年10月，28卷4期，5頁。

²⁴ 汪渡村，註2書，29-30頁。

²⁵ 汪渡村，註2書，30頁。

²⁶ 廖義男，公平交易法之釋論與實務——第三冊，2020年6月，43頁。

²⁷ 系爭案件判決陳○○教授專家意見書。

²⁸ 陳志民，〈耐久財、設計專利、與市場競爭〉，2021年設計專利實務研討會，臺北：國立臺灣大學法律學院霖澤館一樓國際會議廳，2021年1月23日，2頁。

²⁹ 對於界定相關市場的方法，被告方之吳○○教授專家意見書認為除了調查主市場競爭程度外，還必須實際考察個別零組件的維修更換成本及更換頻率，方可斷定是否為單一相關市場；且另有學者簡化案件事實，運用假設性獨占者檢測法，輔以交叉彈性檢測法分析，並無

本文以為，跳脫繁雜質化或量化的分析，以合理可替代性之分析，分析產品的特性，整體汽車與個別零組件，兩者無論在用途、功能、特性及價格上都不同，兩者並不具替代性，汽車市場與售後維修市場應為不同的「相關市場」。另外，參考美國司法部與聯邦貿易委員會發布的《競爭者合作聯盟反壟斷指導原則》（Antitrust Guidelines for Collaborations Among Competitors）³⁰及《智慧財產權授權反壟斷指導原則》（Antitrust Guidelines for the Licensing of Intellectual Property）³¹，其界定相關市場有主產品市場（goods markets）、技術市場（technology markets）及創新市場（innovation markets）。另請參閱《歐洲聯盟運作條約第101條適用於橫向合作協議的準則》（Guidelines on the applicability of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union to horizontal co-operation agreements）³²，相關市場亦有類似的界定，可見於現今的交易市場，界定多樣的相關市場，例如零組件銷售市場、零組件維修市場及商品售後服務市場已為國際趨勢。

而對於系爭案件之法院採用主、後市場連動理論所憑藉的數據，本文以為，調查統計的數據恐失真實性，此乃因法院所憑據的資料至今已有十幾年之久，隨著社會生活的變遷、科技的進步及經濟環境條件的改變，消費者購置新車的週期、消費者喜好、汽車市場的成長率以及汽車廠商的數量是否與10年前相同或類似，不無疑問。

另為回應資訊成本與轉換成本可能破壞主、後市場的連動關係，法院將車主分為三類，第一類為明知車燈維修選擇有限，且價格高昂，仍選擇購買系爭車型的車主，第二類為對系爭車型的資訊皆不知的情況下，仍選擇購買系爭車型的車主，但在使用後可認同該品牌價值的車主，以及第三類為對系爭車型的資訊皆不知的情況下，仍選擇購買系爭車型的車主，在使用後始發現需容忍車燈維修昂貴的事實，自

法得出汽車整體市場與個別維修零組件市場為同一相關市場，同註23，11-12頁。

³⁰ The Federal Trade Commission and the U.S. Department of Justice, Antitrust Guidelines for Collaborations Among Competitors 16-17 (April 2000).

³¹ The U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission, Antitrust Guidelines for the Licensing of Intellectual Property 8-11 (January 12, 2017).

³² European Commission, Guidelines on the applicability of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union to horizontal co-operation agreements 26 (2011).

覺權益受損。法院認為第一、二類車主的消費利益更值得保護³³。汽車維修頻率與維修需求因人而異，如何去調整汽車售價以及維修訂價所生利潤的配比，本應由主、後市場所形成的單一系統市場運作而為最有效率的決定，不該強烈分割市場，以保護第三類車主而損及第一、二類車主的權益，因此採用主、後市場連動理論³⁴。

本文以為，在法院刻意的分類之下，第一類及第二類的車主相較於第三類車主而言，確實更值得保護。然而，現實中難道僅存在此三類的車主？在法院將其分成三類後，並無充分的數據或調查以支撐其推論，究竟該三類車主的占比為何？此段判決內容，恐夾帶著法官的主觀意識。另法院也忽略二手車市場亦有維修的需求，從二手市場購入系爭車型的車主，其消費屬性或類似於第三類的車主，可以理解的是，此類車主購車占比恐不亞於第一、二類的車主，依據此類車主的消費習性，在維修需求仰賴副廠零組件的程度必定高於原廠零組件，以及此類車主資訊的掌握能力恐不及第一類及第二類車主，如此，是否還能說明資訊成本與轉換成本相對等，得以支撐主、後市場連動理論？

綜上所述，本文採用合理可替代性之分析及參考國際間對相關市場劃分的趨勢，故而認為零組件維修市場為獨立的相關市場。此外，參考柯達案判決的觀點，其揭示兩個重要的見解，一在主產品市場不具市場力量，並不表示其在衍生市場即不具市場力量³⁵，另一則是在一些情況下，單一品牌產品或服務可能構成一「相關市場」³⁶。本文以為，在系爭案件中，原告擁有系爭車燈的設計專利，如果在設計空間難以迴避的情況下，被告所產出的車燈仍近似於系爭車燈的設計，即很有可能侵害原告的設計專利權，多數車燈零組件副廠亦有相同的問題。於此情況下，系爭車型的車主能選擇的車燈有限，車主實際上已經受到原告的掌控，在系爭車燈維修市場上，原告握有生殺大權，有能力剝削現有客戶，例如變更系爭車燈維修或更換的通路，或是提高系爭車燈的維修或更換價格。系爭車型的車主礙於轉換成本高及無替代選擇可能性的狀況下，多數的車主恐屈就於現況，忍受高昂維修的費用，呈現一種被原告鎖定的狀態。在前述二手車市場中，此類著車主被鎖定的情況恐更為

³³ 系爭案件判決文字檔，62頁。

³⁴ 系爭案件判決文字檔，63-64頁。

³⁵ Eastman Kodak Co. v. Image Technical Services, Inc., et al., *supra* note 12, at 2075.

³⁶ *Id.* at 2076.

嚴重，於此，依照柯達案的見解，系爭車燈維修市場即可能被視為單一的相關市場，如果原告經統計調查於該車燈維修市場具有獨占地位，那麼原告極可能具有市場力量。

二、設計專利行使之競爭法爭議

根據系爭案件的判決，將主、後市場界定為同一的相關市場，由於專利權人在我國購車市場占有率約為6%~8%，低於公平交易法第8條第1款一事業市占率須達二分之一的獨占地位門檻，因此不具有獨占地位，遑論有同法第9條濫用獨占地位、第20條限制競爭等行為。然而，誠如上述，本文以為售後零組件維修市場應視為獨立的相關市場，專利權人在售後零組件維修市場是否具有獨占地位有待進一步討論，下述則是就專利權人在系爭案件中立於原告地位，各該專利行使之競爭法爭議，討論如下。

(一) 拒絕授權

基於財產權的保護以及締約自由，財產所有人得依財產之存續狀態行使其自由使用、收益及處分之權能³⁷。因此財產所有權人應能決定是否提供交易、決定交易內容及決定交易對象的自由。拒絕交易並不當然違法，然而拒絕交易為違法行為典型的例子如「關鍵設施理論」(essential facilities doctrine)³⁸，違法的拒絕交易包含下列要件³⁹：1.關鍵設施由獨占事業所控制；2.競爭者實際上不能或無法以合理的

³⁷ 司法院釋字第596號解釋。

³⁸ 我國關於關鍵設施的實踐發生有名的「飛利浦光碟案」，本案歷經多次公平交易委員會裁處、訴願、及行政訴訟，最後經最高行政法院 106年行判字第690號判決確定。案件簡要事實為飛利浦、太陽誘電及新力等公司將所研發有關可錄式光碟(CD-R)及可錄式磁碟(CD-MO)專利組成專利聯盟，並共同制定可錄式光碟(CD-R)標準規格(即橘皮書)，以聯合授權的方式共同合意決定予被授權人及限制單獨授權，該等行為為公平交易委員會認定為聯合行為。三家事業因共同授權而取得CD-R光碟片技術市場，在光碟技術中，相容性為關鍵因素，三家事業的專利為生產CD-R光碟的關鍵技術，CD-R光碟技術三家事業缺一不可，由於技術上不具可替代性，因此三家事業具有獨占地位，其拒絕提供關於授權協議的重要交易資訊，並且禁止被授權人提起專利有效性的約定等行為被認定是濫用市場地位。參莊弘鈺，論飛利浦光碟案之前世今生，公平交易季刊，2020年1月，28卷1期，41-43頁。

³⁹ MCI Communications Corp. v. AT&T Co., 708 F.2d 1080, 1132-33 (7th Cir., 1983).

方式建置關鍵設施；3.事業拒絕將關鍵設施提供給競爭者使用；4.掌握關鍵設施的事業有能力將關鍵設施提供給競爭者使用。然而關鍵設施在專利權的適用上，在美國法上仍存在著爭議，但在個案的事實上，仍可能有適用的餘地⁴⁰。

歐盟法院透過Magill、IMS Health／NDC Health案及Microsoft案等判決，對於拒絕授權構成競爭法上濫用獨占地位已發展出一套見解，其認為倘若智慧財產權人在授權市場中擁有獨占地位，並且具備下列例外情況（exceptional circumstances）時，拒絕授權構成濫用獨占地位⁴¹：1.拒絕授權是為阻止具有消費者需求的新產品出現；2.拒絕授予的智慧財產權能是該新產品不可或缺的生產要素，導致該新產品所處市場競爭上有完全遭到排除之虞；3.沒有其他拒絕授權的客觀正當理由。除了新產品的條件之外，其他要件基本上與上述關鍵設施理論大致相同，都要求該智慧財產權於參與衍生市場具有不可或缺的關鍵地位。因此，對於歐盟法院，專利權可為一種關鍵設施。而對於新產品的要求，法律上並未要求具有絕對的新穎性，僅相對的新穎性即可，只要新產品跟市場上的一般產品在一些特徵上有所不同即可，蓋競爭法也保護產品的多樣性，以讓消費者能有更多的選擇空間⁴²。

在系爭案件中，法院認為要認定拒絕授權構成濫用優勢市場地位所阻礙的新產品，至少在新產品的創作性上，應該與所拒絕授權的專利權相當⁴³。此看法顯然與前述歐盟法院的見解不同。本文以為，所涉專利為設計專利權，設計專利是否能成為關鍵設施有討論的餘地。對此，有學者認為以「視覺訴求」創作為保護對象之設計，專利法下既然無強制授權之餘地，自亦無從構成競爭法之「關鍵設施」⁴⁴。然本文以為，設計專利有無強制授權的適用，以及設計專利是否有可能成為「關鍵設施」係屬二事。設計專利是否有強制授權的適用詳見後述討論。關於設計專利是否構成關鍵設施，依據專利法第136條第1項的規定：「設計專利權人，除本法另有規定外，專有排除他人未經其同意而實施該設計或近似該設計之權。」由上開規定可

⁴⁰ 楊宏暉，註1文，326頁。

⁴¹ Judgment of 6 April 1995, RTE & ITP v. Commission, C-241/91 P & C-242/91 P, EU:C:1995:98, paras 54-56.

⁴² 王立達，註23文，16-17頁。

⁴³ 系爭案件判決文字檔，68頁。

⁴⁴ 李素華，設計專利權保護與權利行使——從維修免責條款之立法提案與新近訴訟案談起，專利師，2021年1月，44期，111頁。

知，設計專利權人能行使權利的範圍包含該設計及近似該設計，在系爭案件中，被告所生產的車燈，一方面需要滿足符合原廠車型及車燈的外觀設計，與之匹配，另一方面還需要與系爭專利不近似。在如此有限的設計空間下，具有極高的困難度，究竟需要達到何種創作程度，始滿足「新產品」的要求。換言之，被告在車燈中有有限度的元件規劃下，其設計的迴避空間極小，即使有所變化，也恐落於「近似原廠車燈設計」的範圍。準此，在原告於車燈維修市場具有獨占地位，系爭車燈的設計難以用合理的方式取代，且原告拒絕授權予被告的情況下，系爭車燈設計專利不失為一種「關鍵設施」，被告如能證明已盡最大的努力改變車燈的設計，應滿足「新產品」的要求，如此原告拒絕授權構成濫用獨占地位。

(二)違反FRAND承諾

產業技術標準的形成，有為自然形成，也可能為人為所規定，如果涉及的專利為「標準關鍵專利（或稱『標準必要專利』）」（standard essential patent, SEP）時，「技術標準」形成的方式不同，而有不同的處理⁴⁵。於此要探討的是標準制定組織所制定的「標準」，為了防止「專利埋伏」（patent ambush, Patenthinterhalt）的發生，標準制定組織於制定標準時，會要求其成員遵守「專利政策」（patent policy），揭露專利權的存在，並做出FRAND承諾⁴⁶。成員違反標準制定組織的專利政策可能會受到「誠信原則」或「禁反言」（Estoppel）的限制，形成自我拘束⁴⁷。至於若標準參與者未遵守標準制定組織所宣示的義務，除了違反其與標準制定組織內部的約定外，是否構成競爭法的違反，則有爭議，有論者認為鑑於此類規範的目的不只是為了排除受禁止的競爭限制，還具有影響經濟產業的異議，因此認為此違反應可構成競爭法的違反，如違反公平交易法第9條或第25條的規定⁴⁸。

在系爭案件，對於前述中德國汽車產業協會（即VDA）的主席，於2002年寄給德國聯邦總理事會的信函（即該項承諾）是否如同FRAND承諾，或具有類似的效

⁴⁵ 楊宏暉，註1文，329頁。

⁴⁶ 楊宏暉，註1文，329頁。

⁴⁷ Mark A. Lemley, *Intellectual Property Rights and Standard-Setting Organizations*, 90 CAL. L. REV. 1889 (2002).

⁴⁸ 楊宏暉，註1文，330頁。

力，被告援用之專家意見主張⁴⁹：該項承諾構成原告與德國政府之間的利益第三人契約，原告因此有義務與任何有真實意願尋求授權之人簽訂授權契約，且其授權條件應該是比照FRAND⁵⁰；該項承諾與標準制定過程中的FRAND承諾同樣是喚起第三人合理信賴的自我拘束義務，應可比照FRAND原則，原告應給予被告有先行協商授權的公平機會，直接起訴應認為該當公平交易法第25條的顯失公平行為⁵¹；該項承諾可以類比為FRAND承諾，其效力應及於參與歐盟市場的被告，並應據此否決原告的危害排除請求權⁵²。另外，被告之專家意見另有認為原告違反該項承諾，構成違反禁反言原則，而違背誠實信用原則⁵³。

然而，系爭案件之判決認為，該項承諾是一種政治性質的承諾，沒有任何法律的效力。以FRAND承諾而言，係專利權人的專利成為標準組織所採取的標準，為了成為標準後所帶來的授權需求及授權金利益所做出的限制行使專利權的承諾，其具有法律上的拘束力。該項承諾與FRAND承諾的性質不同，在法無明文或無類似法理基礎下，無法要求該項承諾具有法律上效力而得拘束全球⁵⁴。另外，法院亦不採該項承諾為「利益第三人契約」⁵⁵的見解，理由在於該項承諾（或稱該項契約）並無讓汽車製造商取得任何對價。法院反而認為該項承諾（或該項承諾）應類比為一種贈與契約⁵⁶，贈與人在履行贈與前，隨時可撤銷。因此原告應可隨時撤銷其無償繼續不尋求訴訟排他救濟的承諾，而行使其專利權。

本文以為，由於汽車製造商並未取得任何對價，利益第三人契約的看法確實無法獲得支持。然而，法院將其類比為贈與契約亦有疑慮，在履行（贈與物之權利未移轉）前，贈與人固可隨時撤銷贈與，然而，「不會妨礙汽車零件市場的競爭之不作為」究竟何時「履行」？在2003～2014年間，原告長期不行使專利排除侵害的權利仍屬未履行？或是僅為「一部的履行」？若為「一部的履行」，被告是否保有此

⁴⁹ 系爭案件判決文字檔，70頁。

⁵⁰ 系爭案件判決劉○○教授專家意見書。

⁵¹ 系爭案件判決楊○○教授專家意見書。

⁵² 系爭案件判決楊○○教授專家意見書。

⁵³ 系爭案件判決吳○○教授專家意見書。

⁵⁴ 系爭案件判決文字檔，74頁。

⁵⁵ 我國民法第269條參照。

⁵⁶ 我國民法第408條第1項參照。

已履行部分的權利。

系爭專利為一車燈的設計專利，並非標準制定組織下所接受特定的標準必要專利，故在此前提下是否無法將該項承諾類比為FRAND承諾，實容有討論的餘地。參考美國通訊標準大廠Interdigital公司（以下簡稱「IDC」）與華為（Huawei）在中國引發的標準必要專利之訴訟⁵⁷。IDC參與ETSI、TIA兩大標準組織標準的制定，且同時向ETSI、TIA承諾，其將按照FRAND授權其專利。華為在中國並無法替代且不可避免地實施系爭標準必要專利，此為IDC可預見的，且華為多次與IDC協商授權皆未達成合致，因此主張IDC負有以FRAND原則對華為授權系爭標準必要專利的義務。IDC主張由於ETSI位於法國，應適用法國法律解釋FRAND的意義，然而廣東高級人民法院並不接受此主張，其認為儘管中國法律沒有具體規定FRAND的含義，但FRAND與中國內國法之誠實信用、權利不得濫用等原則相符⁵⁸，且系爭標準必要專利是依據中國專利法確定的，華為的住所地、專利實施地、談判協商地都在中國，與中國最密切，應適用中國的法律。儘管IDC沒有直接參與中國通信標準的制定，IDC仍應將該系爭標準必要專利以FRAND原則授權予華為使用。

原告十多年來依照其當初所承諾，並未以設計專利阻礙副廠車燈進入市場競爭，被告因此對此「承諾」及「狀態」產生信賴，而投入大量成本與研發費用，生產外觀形狀與原廠匹配及同具高性能的車燈產品。然而原告卻在2014年5月歐盟執委會撤回有關「維修免責條款」的指令提案後，隨即違背該項承諾，於2014年10月發函被告，稱被告生產的車燈侵害其德國專利，接著在我國陸續行使設計專利權，訴請禁止被告製造及銷售系爭車燈，以排除其在車燈零組件市場競爭。此外，原告多次拒絕授權予被告。綜觀此等客觀事實而言，本文認為，原告確實違反權利濫用及誠信原則⁵⁹，在此情況下，可能已違反公平交易法第9條第4款、第20條第3款或

⁵⁷ 2011年12月6日，華為向深圳市中級法院起訴，以IDC濫用市場支配地位為由提起反壟斷訴訟，請求法院令其停止壟斷行為，並要求賠償。在一審IDC敗訴後，雙方上訴至廣東省高級法院，最終對該兩案作出終審判決。參廣東省高級人民法院三終字第305號判決及第306號判決。

⁵⁸ 中華人民共和國民法通則第4條、中華人民共和國合同法第5條及第6條參照。

⁵⁹ 我國民法第148條規定：「權利之行使，不得違反公共利益，或以損害他人為主要目的（第1項）。行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法（第2項）。」即禁止違反公益原則、禁止權利濫用原則以及誠實信用原則。關於權利濫用，有主觀說及客觀說之爭議，晚近實務採

是同法第25條的規定。另外，如將該項承諾類比為FRAND承諾，儘管系爭車燈設計專利非標準必要專利，但對於被告無可避免的使用系爭設計專利一事，原告是可預見的，且原告確實違反權利濫用及誠信原則下，參考上開中國華為訴IDC案之法院見解，原告可能有依FRAND原則授予被告使用並收取權利金的義務。然而，誠如上述，系爭案件判決認為該項承諾僅具有政治上的效力，並未討論原告長久不作為的表現，其突然行使權利是否有違權利濫用或誠信原則，實為可惜。

三、設計專利之強制授權

國內因系爭案件的出現，對於國際工業設計保護的趨勢以及我國專利法修法的方向引起熱烈的討論。有見解認為我國可借鏡英國法制，對於設計專利，引進強制授權的制度⁶⁰。另有見解則認為，設計專利的內涵畢竟與發明、新型專利有別，以視覺訴求為保護標的之設計專利權，明顯無涉於公共利益之情事，從而無需如發明的強制授權規定⁶¹。

對此議題，為達到鼓勵創新研發之立法目的，專利法保護發明與新型，基於相同的立法考量，我國專利法亦將工業設計納入⁶²。專利權人藉由行使「排他權」，讓發明人有誘因去從事研發與創新，並於保護的前間屆滿後，讓公眾得以自由接觸及利用該發明，以增進整體經濟的發展⁶³。另在一定的條件下，專利權人行使權利受到侷限，「強制授權」即是一種限縮專利權人權利的規定，其發生的原因可能為基於公益上的目的，或是滿足某些政策上的目標，然而此因限制專利權人的權利甚大，因此強制授權的事由宜限縮於少數的情況下⁶⁴。

我國專利強制授權的規定於專利法第87條，製藥發明的強制授權規定於同法第90條。新型專利依據同法第120條規定準用第87條的規定，其中與本文欲探討相關

取客觀說。陳皓芸，標準必要專利權之行使、權利濫用與獨占地位濫用，收錄於競爭法發展之新趨勢——結合、聯合、專利權之行使，2017年，368-369頁。

⁶⁰ 劉孔中，解構智財法及其與競爭法的衝突與調和，2015年，293頁。

⁶¹ 李素華，註44文，114頁。

⁶² 李素華，註44文，111頁。

⁶³ 楊宏暉，註1文，311頁。

⁶⁴ 楊宏暉，註1文，315頁。

之事由為專利法第87條第2項第3款之規定⁶⁵。該些規定僅限於發明與新型專利，關於設計專利，同法第142條卻未準用。換言之，依現行法，我國設計專利並無適用強制授權的制度。有見解認為設計專利無強制授權的規定為當然之理，蓋設計專利在保護視覺訴求的創作，非如發明或新型專利，專於保護技術功效，因此外觀設計與公共利益或競爭秩序無關，即使有關，依據專利法第124條⁶⁶的規定，已對於專利權的授予進行把關的動作⁶⁷。另有見解認為，設計專利涉及公共利益及競爭秩序，若設計專利有強制授權的適用，汽車零件廠商則可以合法製造銷售與汽車原廠車輛切合相配的零件，增加市場競爭⁶⁸。而汽車原廠可從中取得合理授權金，而且消費者在原廠正牌零件外還有副廠零件可選擇，尤其是當原廠正牌零件不再生產的情形，這樣的作法是一種多贏局面且是容易理解的選擇⁶⁹。

本文以為，設計專利仍應考量有無強制授權的適用，理由在於設計專利不能絕對的保證與公共利益或是競爭秩序無關，否則，怎麼會出現如系爭案件的各種爭議以及引起國內維修零件廠商的擔憂？設計是指對物品之全部或部分之形狀、花紋、色彩或其結合，透過視覺訴求之創作⁷⁰。該設計必須符合「應用於物品」且係「透過視覺訴求」之具體設計，始為專利法所規定之設計⁷¹。而專利法第124條所規定的「純功能性之物品造形」，其造型取決於純功能性考量，此種物品必須連結或裝配於另一物品才能實現其功能，其設計取決於兩者的「必然匹配」（must fit）之基本形狀⁷²。對於「必然匹配」，實務上區分為「視覺匹配」（must match）與「結構匹

⁶⁵ 專利權人有限制競爭或不公平競爭之情事，經法院判決或行政院公平交易委員會處分，而有強制授權之必要者，專利專責機關得依申請強制授權。

⁶⁶ 下列各款，不予設計專利：一、純功能性之物品造形。二、純藝術創作。三、積體電路電路布局及電子電路布局。四、物品妨害公共秩序或善良風俗者。

⁶⁷ 李素華，註44文，114頁。

⁶⁸ 名家評論：設計專利的強制授權應屬可行，網址：<https://view.ctee.com.tw/legal/21224.html>，最後瀏覽日：2021年4月13日。

⁶⁹ 同前註。

⁷⁰ 專利法第121條第1項之規定。

⁷¹ 經濟部智慧財產局，專利審查基準第三篇「設計專利實體審查」，2020年版，第二章，3-2-1頁。

⁷² 同前註，3-2-5。

配」(must fit)⁷³，我國專利審查基準所規範不予設計專利的即為兩物品之「結構匹配」⁷⁴。換言之，對於視覺上必然匹配的創作應為可授予專利之設計，然而，試問「視覺匹配」與「結構匹配」果真可輕易的分辨？於實務運作上恐依賴審查委員（專利申請階段）及法院（專利訴訟階段）主觀認知而有不同的看法⁷⁵，因此，無論是行使「視覺匹配」的設計專利或是行使「結構匹配」的設計專利，都是有可能發生損害公共利益或限制、阻礙競爭的結果。

在系爭案件中，因法無明文，被告無法請求原告強制授予系爭設計專利的使用權。然本文以為，該案件的出現即給予吾人一些省思，立法者或可考量設計專利不全面適用或準用發明專利強制授權的規定，但在一些情況下，例如發生專利權人行使設計專利權有限制競爭或不公平競爭之情事、專利權人行使設計專利權有違誠信原則或權利濫用時，為促進競爭及保護消費者權益，設計專利可適用於強制授權的制度，以解決未來有類似的爭端發生。

四、維修免責條款

隱藏於系爭案件之判決及對於維修零件廠商的一個重要議題：「我國是否有引進維修免責條款的必要？」。「維修免責條款」為一種設計專利權效力所不及於以維修為目的而恢復「複合式產品（即由多個零組件結合的產品）外觀」的豁免措施⁷⁶。若引進維修免責條款將不可避免的剝奪權利人行使權利（如使用、收益）⁷⁷。對

⁷³ 王竑，台灣設計專利的實務運作，談售後維修市場，「由汽車零組件事件衍生之公共政策之思考」研討會，2020年9月26日，簡報第15頁。

⁷⁴ 與我國相反者，馬來西亞對於外形輪廓上必然匹配(must match)的零組件設計不給予設計專利。趙嘉文，設計專利保護及免責事由之探討，2021年設計專利實務研討會，臺北：國立臺灣大學法律學院霖澤館一樓國際會議廳，2021年1月23日，簡報第7頁，馬來西亞工業設計法第3條第1項第9款參照。

⁷⁵ 我國司法實務即有與專利專責機關對於是否為「必然匹配」(must fit)採不同看法的案例，參閱智慧財產法院104年度行專訴字第32號判決，該案法院另審酌系爭設計專利是否有其他替代的可能。

⁷⁶ 經濟部智慧財產局局長洪淑敏，維修免責條款國際立法例之意見交流會，臺北：經濟部智慧財產局18樓會議室，2021年3月15日。

⁷⁷ 同前註。

此，支持立場及反對立場皆有，目前尚無定論。

持支持立場者，有認為系爭案件之判決結果起了領頭的作用，若上訴審仍為不利我國廠商的判斷，他國車商勢必將群起效尤，除了國內廠商受到迫害外，車主可能遭遇到未來無零件可維修的窘境⁷⁸。另有以「權利耗盡」及「二手市場」的角度思考者，認為維修免責的引進，對於市場競爭而言，可使得市場資訊更為透明，消費者更容易思考到後續維修零件取得的難易問題，惟零件保護的年限、給予權利人合理補償金等類似強制授權的機制，應經實證研究後以決定，方為妥適⁷⁹。亦有見解認為，法制上，有維修免責的國家比起無維修免責的國家，其零件價格多半較為實惠⁸⁰。以歐洲而言，若汽車製造商以零件的外觀設計取得智慧財產權的保護，將會逐步以專利權排除其他獨立汽車零件製造商（副廠）生產零件，在市場沒有適度競爭、只有原廠高價零件情況下，消費者在汽車維修必須花費更多金錢⁸¹。

持反對立場者，認為引進維修免責長期而言對於臺灣的產業是有害的，恐降低國外廠商來臺投資、研發的意願⁸²。有認為我國是否有必要對一個案進行推動修法的討論，維修免責此門一開，將弱化對專利權人的保護，對於國家發展科技、智慧經濟及工業設計保護而言，無疑是走回頭路⁸³。另有見解認為，為他人維修目的而「製造或銷售」零組件之行為，本就是未經專利權人同意而實施專利，不能以維護消費者權益為藉口，進而合理化侵權行為，維修免責條款恐對於我國設計專利或設計產業帶來極大的衝擊，此外，維修免責條款不但無助於我國汽車零組件產業的國際競爭力，甚至可能增加國外侵權訴訟的風險⁸⁴。

另有見解認為，維修免責條款真正關係的是原廠零件廠商與副廠零件廠商之間的利益糾紛，消費者的權益僅是附帶的議題⁸⁵。維修免責引進與否根本上為利益均

⁷⁸ 同註76，發言人：工業總會——林富傑執行秘書。

⁷⁹ 同註76，發言人：王立達教授。

⁸⁰ 林昱均，促維修免責立法 消費者也得利，網址：<https://www.chinatimes.com/newspapers/20210510000143-260210?chdtv>，最後瀏覽日：2021年6月10日。

⁸¹ 同註76，同註78之發言人。

⁸² 同註76，發言人：台北市日本工商會暨和泰汽車代表——楊雅甯小姐。

⁸³ 同註76，發言人：台灣美國商會——張哲倫律師。

⁸⁴ 李素華，註44文，107頁。

⁸⁵ 章忠信，設計專利應否增列維修免責條款之檢討，網址：<http://www.copyrightnote.org/Article>

衡的問題，立法決定偏向專利權人的利益或是偏向保護國家產業，此為立法的形成空間，而無論最終決定如何，皆應思考制度上是否完善，是否足以解決可能衍生的爭端⁸⁶。

本文以為，專利法的立法目的即在於鼓勵保護、利用發明、新型及設計之創作，以促進產業發展⁸⁷，同時兼具鼓勵創新以及促進市場競爭的意義。在實務運作中，取得發明、設計專利頗不容易，除了構思、研發需要耗費時日及研發成本外，在申請過程中還須給付相當的申請及審查費用，若涉及多國的專利申請，其投入的成本更可觀。今日發明人被授予專利權，付出的心血換來回報，來日卻因為國家為了保護特定的產業，限制或剝奪專利權人行使權利，這無疑大大打擊發明人研發、創作的意願，長期而言，對我國專利相關產業是有害而無利的。此外，我國對於專利權人的保護，無論是請求損害賠償或是請求防止侵害，其成效相當有限⁸⁸。如果再新增維修免責條款，除了降低國人研發及創作的動能外，亦無助於該特定產業的發展以及提升其在國際間的競爭力。

2020年12月德國正式通過《正當競爭防制法》（UWG）修法，將註冊的設計專利開放適用維修免責。有論者認為德國為汽車製造商大國，臺灣身為最大副廠零件的供應國，理應將維修免責條款納入專利法⁸⁹。我國2020年4月國內多名立委提出「專利法第136條草案」，將維修免責條款納入專利法中，希望讓臺灣零組件業者及消費者，能在不違反專利法的情況下使用副廠零件維持汽車既有功能及恢復外觀⁹⁰。但在國家經濟政策及產業環境不同的情況下，真的適合向德國「取經」嗎？甚者，

Content.aspx?ID=1&aid=2956，最後瀏覽日：2021/06/11。

⁸⁶ 同前註。

⁸⁷ 專利法第1條規定。

⁸⁸ 李素華，台灣專利侵權訴訟之實務現況：崩壞及亟待重生的智慧財產生態系統（Ecosystem），月旦法學雜誌，2019年6月，289期，139-140頁。

⁸⁹ 同註76，同註78之發言人。

⁹⁰ 胡照鑫，德國修法納入維修免責條款開放態度接納副廠零件，網址：<https://tw.news.yahoo.com/%E5%BE%B7%E5%9C%8B%E4%BF%AE%E6%B3%95%E7%B4%8D%E5%85%A5%E7%B6%AD%E4%BF%AE%E5%85%8D%E8%B2%AC%E6%A2%9D%E6%AC%BE%E9%96%8B%E6%94%BE%E6%85%8B%E5%BA%A6%E6%8E%A5%E7%B4%8D%E5%89%AF%E5%BB%A0%E9%9B%B6%E4%BB%B6-082948013.html>，最後瀏覽日：2021年4月13日。



該草案新增規定：「專利設計權效力，不及於維修汽車或其他動機行駛之車輛，使其恢復原有外觀之零件」，如此短短幾句內容，是否即能夠處理上述中多個層面的問題？且草案中完全沒有補充類似補償金、強制授權之規定或是替代方案，亦無規定落日條款以緩衝現今法制，得以預見該草案若通過後對於國內外車廠相關產業極具衝擊性。此外，該草案為何僅適用於汽車及其他動機車輛領域，其他工業領域則無免責需求嗎？立法者應再考量審酌內容，否則此立法過程顯得草率。

因此，本文以為，與其新增維修免責條款，不如在設計專利中適用強制授權的制度，此雖然限制專利權人的權利，但其也能從中取得合理的授權金，在專利權人行使權利以及其競爭者使用該專利權之間取得衡平。

肆、結 論

本文採取合理可替代性之分析，認為汽車與車燈在用途、功能、特性及價格皆不同，兩者之間並不具替代性。並且參考國際對相關市場劃分的趨勢，汽車市場與售後零組件維修市場應為不同的「相關市場」。此外，如果專利權人實際掌控系爭車型車主對於車燈的選擇權利，系爭車型的車主即陷於被專利權人鎖定的狀態，系爭車燈維修市場即可能被視為單一的相關市場，而該專利權人在此車燈維修市場亦可能具有獨占地位。採取專利權人在售後零組件維修市場具有獨占地位的看法，本文以為，系爭案件或可適用「關鍵設施」理論，被告如能證明已盡最大的努力改變車燈的設計，應滿足「新產品」的要求，原告拒絕授權則構成濫用獨占地位。

於系爭案件，對於VDA的聲明函，原告多年來遵循其當初承諾，未行使設計專利權以阻礙副廠車燈進入市場競爭，被告對此表現產生信賴，製造外觀形狀與原廠視覺上匹配及同具高性能的車燈產品。惟原告卻在歐盟執委會撤回有關「維修免責條款」的指令提案後，隨即違背該項承諾，控訴被告生產之系爭車燈侵害其設計專利，禁止被告製造及銷售系爭車燈，以排除被告在車燈零組件市場競爭。此外，原告亦多次拒絕授權予被告。本文以為，原告此等行為確實違反權利濫用及誠信原則，可能已違反公平交易法第9條第4款、第20條第3款或是同法第25條之規定。另外，該項承諾或可類比為FRAND承諾，原告應依FRAND原則授予被告系爭設計專利的使用權，並向其收取合理的權利金之義務。

本文以為，設計專利與公共利益或是競爭秩序相關，由於「視覺匹配」與「結構匹配」之間恐有模糊地帶，在行使設計專利權時，皆有可能產生損害公共利益或限制、阻礙競爭的結果。因現行法並無規定設計專利有強制授權的適用，然系爭案件的背景事實及相關爭議或可供立法者於未來修法時的參考依據，考量專利權人行使設計專利權有限制競爭或不公平競爭，有違誠信原則或權利濫用等情事，設計專利或可適用於強制授權的制度，以解決未來如同系爭案件的爭端。

關於維修免責的引進，本文採取較保護設計專利權人的看法，引進維修免責條款將削弱我國人民研發、創作的動能，對我國專利相關產業是有害而無利，且無助於提昇我國相關產業在國際上的競爭力。我國雖有立委提出「專利法第136條草案」，將維修免責條款納入專利法，然而草案內容過於簡陋並無法解決多方面的問題，一旦通過對於國內外車廠相關產業而言恐帶來更多爭端。本文以為，與其新增維修免責條款，不如在設計專利中適用強制授權的制度，此在限制專利權人權利之同時，也使得專利權人同時取得合理的授權金，以在專利權人行使權利以及其競爭者使用該專利權之間適度地取得衡平。

系爭案件之背景事實及相關爭議為近期學術研究及實務所矚目的焦點，所涉爭點眾多且法理交錯，本文藉由此背景事實，探討「相關市場」界定的面向，以及在該背景事實，專利權人在相關市場中具獨占地位的前提下，其行使專利權是否有濫用獨占地位、限制競爭、影響交易秩序而違反競爭法，並且對於「專利權與競爭法之間調和」提供一些想法。