設計專利維修條款之 起源、發展與比較

——英系統、歐盟、美、德、法

楊智傑*

壹、前言

在歐盟共同體設計保護規章中，有所謂恢復複合產品外觀之維修免責條款（repair clause，以下簡稱「維修條款」），對受設計保護之複合產品外觀之維修用零件的製造銷售，可以豁免於侵害該產品的設計或設計專利。另外，歐盟設計保護指令中，也有一規定，希望各會員國修法必須朝向備用零件自由化市場邁進。因而，歐盟約有一半國家，已經在其設計法或專利法，納入「維修免責」條款。

臺灣作為汽車零組件製造銷售大國，在專利法中的設計專利，並沒有維修免責條款。但因為2017年起的德商戴姆勒告臺灣帝寶工業一案¹，引發關注，不但學界²

DOI：10.53106/221845622022010048004

收稿日：2021年9月30日

* 雲林科技大學科技法律所教授。作者於智慧財產法院106年度民專訴字第36號判決審理中，受被告（帝寶工業）委託出具專家意見書。本文之作，與該專家意見書內容無關（該案專家意見書之內容主要討論，被告是否具備各種抗辯事由，包括原告是否違反競爭法或誠信原則等，而可駁回原告請求），本文主要是就維修條款此制度進行比較法制之研究。

¹ 該案一審判決為智慧財產法院106年度民專訴字第34號民事判決（2019/8/16）。

² 已發表正式論文之學者，反對引入維修條款及反對訴訟個案中認定設計權人違反競爭法者，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，專利師季刊，2021年1月，44期，96-121頁；贊成在訴訟個案中認定設計權人違反競爭法者或

與產業界進行討論，也有立委提案欲對設計專利引入維修條款，至今仍為各界高度關注之問題。

本文欲就設計權之維修條款，進行比較法之研究。之所以欲進行此比較法制研究，主要想要說明，維修條款之提出，在歐盟之前，最早的可能是英國。而英國之所以引入此條文，乃是出於用車人維修權之概念。因此，有必要透過此一起源之研究，理解維修權的想法。本文第貳部分，將介紹英國1986年上議院之British Leyland案判決，其所提出的維修權概念，因而促成後續英國之修法。而英國修法也影響了過去大英國協的若干國家立法。這也可解釋，為何新加坡和澳大利亞是歐洲以外國家，採取類似規定者。

其次，關於維修條款的推動，仍必須詳細說明歐盟推動的困難與進程。尤其，維修條款的適用，仍有其限制。因此，本文第參部分將說明，歐盟從1998年的設計保護指令，2002年的歐盟共同體設計規章，納入維修免責條款，歐洲法院在2017年Acacia v. Audi案之重要判決，說明其適用範圍與要件。

一般認為，車輛外觀維修條款之討論，必然涉及各國汽車產業的發展。而作為汽車製造大國，如美國、德國、法國等，必然反對。本文第肆部分將說明汽車大國最近幾年的立法活動。除了美國目前仍抵抗此立法之外，德國於2020年、法國於2021年，都正式修法採納了維修條款，成為重要的里程碑。

最後，在對設計保護維修條款進行起源、發展與比較法之研究後，第伍部分將提出筆者個人對此問題之看法。將從四個角度進行說明。一、到底設計的保護是否太多還是太少？二、引入維修條款對臺灣產業的影響？三、維修條款著重的是用車人的維修權，四、在對抗氣候變遷的現在，維修條款也是為了資源重複利用與環保。

符合其他抗辯事由者，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，1-42頁。

貳、英國之起源與影響

一、英 國

備用零件例外（spare parts exception）最早的發源來自英國，且並非來自設計保護法律，而是來自著作權法³。以下將說明，因為英國上議院1986年的British Leyland案，肯定用車人的維修權益，並導致其修改設計保護法律的發展。

（一）1986年British Leyland案

根據英國1956年著作權法，所謂的美術著作，「無論藝術品質如何，包括繪畫、雕塑、草圖、版畫和照片」⁴，因此，實用產品的設計草圖，也可以受到著作權法中美術著作之保護⁵。而且，根據1956年著作權法第48條對重製的定義：「美術著作之重製，包括將作品轉換為立體形式之版本，或者，如果是立體形式，則將其轉換為平面形式……⁶」。因此，當某項產品的設計圖可以主張受圖形著作之保護時，按照該設計圖製作出來的產品，也可能會被控侵權。

此一背景，導致1986年英國上議院British Leyland Motor Corp Ltd v Armstrong Patents Co Ltd案（以下簡稱「British Leyland案」）之判決⁷。該案中的原告British Leyland公司，控告被告Armstrong公司（排氣管零件製造商），重製其所設計的排氣管設計圖，而侵害其著作權。實際上，Armstrong公司是透過逆向工程，製造出一

³ Vladimir Samoylov & Susan Corbett, *The Implications of Introducing a "Spare Parts Exception" into New Zealand Copyright Law*, 6 NZBLQ 69, 70 (2020).

⁴ United Kingdom, Copyright Act 1956, section 3(1)(a) (“(1) In this Act ‘artistic work’ means a work of any of the following descriptions, that is to say – (a) the following, irrespective of artistic quality, namely paintings, sculptures, drawings, engravings and photographs”).

⁵ Brett S. Sylvester, *The Future of Design Protection in the United States: an Analysis of the Proposed Domestic System in View of Recent Developments in the United Kingdom, New Zealand, and Australia*, 20 J. MARSHALL L. REV. 261 (1986). 其美術著作的定義包括設計圖。

⁶ United Kingdom, Copyright Act 1956, section 48(1) (“‘reproduction’ ... in the case of an artistic work, includes a version produced by converting the work into a three-dimensional form, or, if it is in three dimensions, by converting it into a two-dimensional form.”).

⁷ British Leyland Motor Corp Ltd v Armstrong Patents Co Ltd [1986] 1 All ER 850 (HL).

模一樣的排氣管系統，而未真的看過原告的設計草圖。

本案的一審法院、二審法院，認為被告的排氣系統，構成了原告設計草圖的立體形式重製，而侵害其著作權⁸。被告繼續上訴到英國的最高法院，也就是上議院。上議院在該判決中認為，被告確實侵害了著作權⁹，但卻支持被告，而判決撤銷原判決。

Armstrong公司提出的主張是，應該考量公共政策、普通法上財產轉讓不得減損之原則（doctrines of no-derogation from grants），以及默示授權理論（theory of implied license），而不該允許原告執行其著作權¹⁰。

常任上訴法官Bridge法官認為，汽車所有者不需要透過默示授權理論，而是本來就具有「既有權利」¹¹可以維修他們的車輛，製造商也不可透過契約限制這種權利¹²。Bridge法官認為，維修權若要有價值，所有者不是只擁有購買現成的已經大量商品化的物品來維修，而是需要不受限制的市場上購買備件之機會¹³。

此一維修權，與車廠的著作權之間，如何取得平衡？原告提出二種可能。第一種可能是，只有在原告的行爲違反競爭法的時候，才能限制車廠的著作權。但Bridge法官認為這並不合理，因為這必須看競爭法何時訂定與其要件，但維修權與智財權的關係應該是內在的，不需外求¹⁴。第二種可能是，如果原告願意以合理價格，在市場上提供充分的備件，甚至，權利人願意以合理的授權金，授權給任何想要製造的廠商，那麼就不能主張維修權壓過著作權。但是，Bridge法官認為，第二種方案也不可行，因為，原告要求法院判斷是否侵權以執行其著作權時，卻要法院判斷原告和其被授權商是否在市場上提供充足的備用零件，這有所困難；而且，一旦原告贏了，其也可以改變商業策略阻礙車主的維修權¹⁵。

⁸ British Leyland Motor Corp. v. Armstrong Patents Co. [1982] F.S.R. 481 (Ch.), appeal dismissed, [1984] F.S.R. 591 (C.A.).

⁹ [1986] 1 All E.R. at 858.

¹⁰ *Id.* at 853.

¹¹ *Id.* at 861-62 (Lord Bridge of Harwich).

¹² *Id.* at 861.

¹³ *Id.* at 861-62.

¹⁴ *Id.* at 862.

¹⁵ *Id.* at 862.

雖然本案表面上討論的是著作權與維修權的衝突，若是用1977年專利法或1949年註冊設計法來保護備用零件，兩者的關係也許稍有不同。因為專利和註冊設計法比較傾向真的賦予某種獨占¹⁶。不過，Bridge法官也提到，就算專利和註冊設計法賦予獨占，仍然有某些強制授權的規定，或者可使用不會侵權的零件進行維修等。

相對於Bridge法官較為強調維修權這個概念，Templeman法官除了也提出維修權的觀念外¹⁷，但認為維修權並非來自默示授權，而是來自普通法上之財產讓與不得扣減原則（principle of non derogation from grant）。不過，對於這個原則如何推論出維修權，其並沒有太多說明¹⁸。

上議院在該判決，建立了「備用零件例外」（spare parts exception）原則¹⁹。該原則讓消費者可以不需要向原始製造商購買維修零件，亦即，備用零件之智慧財產權保護不及於替換零件市場，讓消費者免於被索取過高的價格²⁰。基於這項原則，英國消費者擁有可負擔之替換零件之利益，大於製造商獨占次級市場之權利。不過，此一備用零件例外原則，僅限於為了維修之目的替換零件²¹。

上議院在British Leyland v. Armstrong案中，處理了該個案中設計受著作權保護而產生的備用零件問題。但是他們也承認，真正解決問題必須全面修改著作權法，避免著作權保護功能性物品²²。在該案判決不久之後，英國政府公布白皮書，提出全面修改設計受著作權保護之問題²³。

（二）1988年著作權、設計與專利法

因為前述英國上議院判決，導致1988年，英國制訂其「1988年著作權、設計和專利法」（Copyright Designs and Patents Act 1988）時，直接修法納入備用零件例外條款。該法的第三部分（part III）乃規定設計權之保護。而在設計權部分的第一個條

¹⁶ *Id.* at 863.

¹⁷ *Id.* at 875 (Lord Templeman).

¹⁸ Sylvester, *supra* note 5, at 283.

¹⁹ [1986] 1 All E.R. at 884.

²⁰ Samoylov & Corbett, *supra* note 3, at 70.

²¹ *Id.* at 70-71.

²² Sylvester, *supra* note 5, at 284.

²³ *Id.* at 284.

文，亦即第213條界定設計權時，在第213條(3)規定：「設計權不存在於——……(b)物品的形狀或構型特徵——

(i)使該物品能夠與另一物品連接或放置在另一物品內、周圍或相對於另一物品，以便任一物品可執行其功能，或

(ii)依附於另一件物品之外觀，設計者希望將該物品作為一個整體的一部分，或……」²⁴

在英國的條文中，並沒有明確提到是為了恢復原始外觀、維修之目的。只有規定「依附於另一件物品之外觀、作為整體之一部分」。而且，英國的條文是直接不給予這類零件設計保護，而非限於「該零件之設計保護不及於維修目的之用途」。

二、新加坡2000年註冊設計法

某些國家過去曾屬於大英國協，基於歷史因素，或者法學繼受因素，受英國影響比較深。因此，不論受到英國1986年British Leyland案判決之影響，或者1988年著作權、設計與專利法之影響，也會在設計保護中採取這類維修條款。最明顯的為新加坡。

新加坡1963年才脫離英國獨立。在此之前，其智慧財產權法的保護，原則上就是用英國的智慧財產權法。就設計保護方面，根據的是1938年第17號指令「英國設計保護指令」（The United Kingdom Designs (Protection) Ordinance – Ordinance 17 of 1938）²⁵。要在新加坡受到設計保護，必須於英國申請設計註冊，註冊成功後，在新加坡一樣受到保護，不需要再次註冊；且受到保護的權利內涵，與英國的權利內

²⁴ UK, the Copyright Designs and Patents Act 1988, section 213(3) (“Design right does not subsist in – ... (b) features of shape or configuration of an article which –

(i) enable the article to be connected to, or placed in, around or against, another article so that either article may perform its function, or

(ii) are dependent upon the appearance of another article of which the article is intended by the designer to form an integral part, or ...”).

²⁵ Anne Loo, Industrial Designs Protection in Singapore (slides), at 8, 2007, available at https://www.wipo.int/edocs/mdocs/mdocs/en/wipo_dm_sym_bue_07/wipo_dm_sym_bue_07_www_78200.pdf?fbclid=IwAR2afO5v1RC4ssWWz0Nwi_9ucd51dexwxIG8qpQa2v26XHQcenBfcgg3RvU (last visited Nov. 13, 2021).

涵一樣²⁶。

一直到2000年，新加坡才決定制訂自己的註冊設計法（Registered Design Act）。其取代了過去的英國設計保護法，創造了新加坡自己獨立的登記制度。但是法案大部分的內容，都是仿照英國設計法的規定，除了少數條文有所不同²⁷。

在註冊設計法第2條定義中，對於所謂「受保護設計」，採取與英國1988年著作權、設計與專利法（Copyright Designs and Patents Act 1988）第213條(3)非常接近的規定。第2條規定：「『設計』是指應用於任何物品或非實物產品的形狀、配置、顏色、圖案或裝飾的特徵，賦予該物品或非實物產品外觀，但不包括——(b)物品或非實體產品的形狀、構造或顏色特徵——

(i)僅由物品或非實物產品必須執行的功能決定；

(ii)依附於另一物品或非實物產品的外觀，而設計者希望該物品或非實物產品是作為整體的一部分；或者

(iii)使物品或非實物產品能夠連接到或放置在另一物品或非實物產品上、周圍或相對於另一物品或非實物產品上，以使任一物品或非實物產品可以發揮其功能；或者；……²⁸」。

新加坡註冊設計法第2條對設計之定義，與英國條文之定義，所用句子非常接近，可知新加坡實大部分參考英國設計保護的條文。其一樣並非限制為「維修目的、恢復原始物品外觀」，而直接在所保護的設計範圍中，就強調並不保護這類複合產品中的零件部分。

²⁶ *Id.* at 9.

²⁷ *Id.* at 10-11.

²⁸ Singapore, Registered Design Act, section 2 (“‘design’ means features of shape, configuration, colours, pattern or ornament applied to any article or non-physical product that give that article or non-physical product its appearance, but does not include – ... (b) features of shape, configuration or colours of an article or a non-physical product that –
(i) are dictated solely by the function that the article or non-physical product has to perform;
(ii) are dependent upon the appearance of another article or non-physical product of which the article or non-physical product is intended by the designer to form an integral part; or
(iii) enable the article or non-physical product to be connected to, or placed in, around or against, another article or non-physical product, so that either article or non-physical product may perform its function; or”).

三、澳大利亞2003年設計法

澳大利亞過去也屬於大英國協，在歷史發展上長期受到英國影響。澳大利亞在1901年擁有立法權之後，制訂了1906年設計法（Designs Act 1906）。直到1963年，澳大利亞高等法院宣布，不再需要遵循英國上議院之判決意見；1983年決定，不再需要遵守英國疏密院之意見²⁹。澳大利亞此時比較明確完全在法律上脫離英國的控制。由於在法律上不再受英國上議院之判決約束，故前述英國1986年的British Leyland案，澳大利亞已經不需要參考。但一般而言，澳大利亞在討論法律時仍會參考英國法與相關論述。

1995年，澳大利亞法律改革委員會（Australian Law Reform Commission, ALRC）對設計法提出了「設計報告」，提出修改設計法的具體建議³⁰。當時該報告分析，整合產品中之零件的設計保護，可能有反競爭效果。澳大利亞政府直到2002年，參考ALRC之1995年報告和其他檢討報告，才提出2003年設計法（Designs Act 2003）草案³¹。在立法理由說明中，明確提及其參考英國1988年著作權、設計與專利法的維修條款，以及當時已經存在的歐盟1998年設計指令的討論過程與通過之規定³²。該草案正式納入維修條款，並於2003年通過。

澳洲在其2003年設計法中，使用「維修權」（right to repair）這個用語，其於2004年開始實施。該條文明確限制，維修例外乃限於為了維修復和產品之目的，恢復該產品整體的原始外觀³³。

2003年設計法第72條(1)規定：「(1)……一個人不侵犯註冊外觀設計，如果：

²⁹ Kimberlee Weatherall, *The Emergence and Development of Intellectual Property Law in Australia and New Zealand*, THE OXFORD HANDBOOK OF INTELLECTUAL PROPERTY LAW, R. Dreyfuss, J. Pila, eds. (Oxford University Press, UK, 2017), Sydney Law School Research Paper No. 16/68, available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2821342>, at 7.

³⁰ Isabella Alexander, *The Copyright/Design Interface in Australia*, THE COPYRIGHT/DESIGN INTERFACE, Estelle Derclaye ed. (Cambridge University Press, 2018), available at <https://opus.lib.uts.edu.au/handle/10453/123732>, at 21.

³¹ *Id.* at 22.

³² The Parliament of the Commonwealth of Australia, Senate, Designs Bill 2003, Revised Explanatory Memorandum, paras. 44-45.

³³ Samoylov & Corbett, *supra* note 3, at 73.

(a)該人使用或授權他人使用某產品：(i)就外觀設計註冊而言；且(ii)包含與註冊外觀設計相同或在整體印象上實質近似之外觀設計；且

(b)該產品是複合產品的組成部分；且

(c)使用或授權是爲了修復複合產品，以恢復其整體或部分的整體外觀。³⁴」

第72條(5)則定義何謂維修：「複合產品有關的維修包括以下內容：(a)將複合產品的老舊或損壞的組成部分恢復到良好或完好狀態；(b)用狀況良好或完好的組成部分替換複合產品中老舊或損壞的組成部分；(c)在修復或更換複合產品的老舊或損壞的組成部分時，必須更換附帶物品；(d)對複合產品進行維護。³⁵」

澳大利亞政府制訂第72條之目的，在於鼓勵創新，開放維修零件市場帶入更多競爭，以有利於消費者³⁶。

2012年時，澳大利亞政府曾召集智財權諮詢會議（Advisory Council on Intellectual Property, ACIP），檢討註冊設計制度。2014年時，ACIP提出一份選項報告，徵求公開意見。選項報告中，提到是否要刪除第72條。當時汽車產業提出兩種

³⁴ Australia, Designs Act 2003, section 72(1) (“(1)Despite subsection 71(1), a person does not infringe a registered design if:

(a) the person uses, or authorises another person to use, a product:

(i) in relation to which the design is registered; and

(ii) which embodies a design that is identical to, or substantially similar in overall impression to, the registered design; and

(b) the product is a component part of a complex product; and

(c) the use or authorisation is for the purpose of the repair of the complex product so as to restore its overall appearance in whole or part.”).

³⁵ Australia, Designs Act 2003, section 72(5) (“In this section:

repair, in relation to a complex product, includes the following:

(a) restoring a decayed or damaged component part of the complex product to a good or sound condition;

(b) replacing a decayed or damaged component part of the complex product with a component part in good or sound condition;

(c) necessarily replacing incidental items when restoring or replacing a decayed or damaged component part of the complex product;

(d) carrying out maintenance on the complex product.”).

³⁶ Samoylov & Corbett, *supra* note 3, at 74.

意見³⁷。

第一種意見來自聯邦汽車工業商會（Federal Chamber of Automotive Industries, FCAI），代表汽車製造商，認為已經有越來越多的替換零件的平行輸入，且某些未經授權地三方所輸入的零件的品質和安全性有問題³⁸。

第二種意見來自澳大利亞汽車售後市場協會（Australian Automotive Aftermarket Association, AAAA），他們認為，第72條可以確保替換零件市場的競爭，並確保消費者可取得具有成本效益之零件。智財權諮詢會議最後認為，AAAA的意見符合聯邦消費者事務諮詢委員會（Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council）2012年報告的發現，亦即，澳大利亞提供範圍廣泛的汽車維修服務，對消費者有重大的影響³⁹。最後智財權諮詢會議決定，沒有證據證明需要刪除第72條，因此建議維持第72條的維修免責規定⁴⁰。

參、歐盟設計保護中的維修條款

在英國還沒有退出歐盟時，英國應屬歐盟中，大方承認維修權與制訂維修條款的國家。除了英國，在2019年之前，部分歐盟國家（波蘭、奧地利、義大利、西班牙、比利時、盧森堡、荷蘭、愛爾蘭、拉脫維亞、匈牙利等），也設有設計保護維修條款。除了英國是直接針對組合物外觀的零件部分不給予設計保護，少數國家（希臘）雖然對組合物外觀給予設計保護，但保護只給予5年，其他國家則是採取維修用途的免責條款⁴¹。

因為歐盟若干國家接受了維修條款，故在歐盟的論壇中，不斷討論，希望其他會員國也應慢慢接受導入維修條款。由於歐盟是推動維修條款最重要的場域，以下

³⁷ *Id.* at 74.

³⁸ *Id.* at 74.

³⁹ *Id.* at 74-75.

⁴⁰ Advisory Council on Intellectual Property (Australia), Review of the Designs System: Final Report 40-41, 62 (March 2015).

⁴¹ European Commission, Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs {SEC (2004) 1097}, Brussels, 14.9.2004, COM(2004) 582 final, at 4.

將依序介紹歐盟設計保護指令、共同體保護規章，以及歐洲法院2017年之Acacia v. Audi案判決。

一、歐盟1998年設計保護指令

歐盟在1998年通過設計保護指令（Directive 98/71/EC on the legal protection of designs），乃是要求歐盟各會員國的國內設計法規，所必須遵守的規定。在制訂指令的過程中，歐盟執委會曾經提出過不同版本的維修條款⁴²。第一個版本在1993年提出，當時希望直接引入維修條款，規定與外觀必須匹配（must match）的維修零件，設計的保護只及於進入市場銷售後3年。但這個版本未能達成協議⁴³。歐盟執委會在1996年提了第二個版本，直接取消3年保護，而規定只要符合某些要件，包括揭露產品來源，告知權利人有關備件的預期用途，提供合理的補償，以及定期提供使用數量的可靠訊息等，就適用豁免規定。但歐盟執委會和歐洲議會對此版本仍然無法達成協議⁴⁴。最後，因為擔心維修條款問題，導致設計指令遲遲無法通過，故採用了折衷解決方案，也就是現在指定的第14條⁴⁵。

設計保護指令第14條規定：「等到歐盟執委會根據本指令第18條規定提出本指令的修正提案，且被通過前，各會員國應該維持現有設計法規中，關於為了維修複合產品使其回復原來產品外觀而使用零組件的設計的規定，如果要修法，也只能朝基於開放該零組件市場的目的而修法。⁴⁶」

而該指令第18條乃規定：「在本指令第19條明訂的實施日期後經過三年，歐盟

⁴² DANA BELDIMAN & CONSTANTIN BLANKE-ROESER, AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE ON DESIGN PROTECTION OF VISIBLE SPARE PARTS 41-42 (Springer, 2017).

⁴³ *Id.* at 41.

⁴⁴ *Id.* at 41-42.

⁴⁵ *Id.* at 42.

⁴⁶ EU Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, Article 14 (“Transitional provision. Until such time as amendments to this Directive are adopted on a proposal from the Commission in accordance with the provisions of Article 18, Member States shall maintain in force their existing legal provisions relating to the use of the design of a component part used for the purpose of the repair of a complex product so as to restore its original appearance and shall introduce changes to those provisions only if the purpose is to liberalise the market for such parts.”).

執委會應該提出該指令條文的影響分析報告，包括對共同體產業的影響，特別是受影響最嚴重的產業（尤其是複合產品和零組件的製造商），對消費者的影響、對競爭的影響，以及對歐盟內部市場運作的影響。在提出影響分析報告後最慢一年，執委會必須向歐洲議會和理事會提出該指令的修正草案，針對為了完成內部市場關於複合產品零組件的問題，以及在諮詢受影響最大的關係人後認為有必要提出的其他修正草案。⁴⁷」

至於該歐盟設計指令的實施日期，根據第19條的規定，為2001年10月28日。因此，根據指令第18條的要求，於2003年11月，歐盟執委會提出其分析報告，並在2004年9月14日，歐盟執委會正式提出歐盟設計指令的修法建議⁴⁸，希望將原來的第14條，修改為引入複合產品之零組件維修免責條款⁴⁹。但部分歐洲國家有生產汽車者，例如德國、法國、瑞典等國的反對，該草案經過了10年的爭辯，仍然無法通過，最後歐盟執委會於2014年5月，撤回該修法提案⁵⁰。

雖然歐盟設計指令的維修條款無法通過，但在此過程中，仍有部分歐盟國家已經修改其法律，正式引入維修條款。義大利於2001年修改其工業產權法第241條，正式引入維修條款，該規定之效力直到設計指令進行修正為止⁵¹。

⁴⁷ EU Directive 98/71/EC on the legal protection of designs, Article 18 (“Three years after the implementation date specified in Article 19, the Commission shall submit an analysis of the consequences of the provisions of this Directive for Community industry, in particular the industrial sectors which are most affected, particularly manufacturers of complex products and component parts, for consumers, for competition and for the functioning of the internal market. At the latest one year later the Commission shall propose to the European Parliament and the Council any changes to this Directive needed to complete the internal market in respect of component parts of complex products and any other changes which it considers necessary in light of its consultations with the parties most affected.”).

⁴⁸ European Commission, Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs {SEC (2004) 1097}, Brussels, 14.9.2004, COM (2004) 582 final.

⁴⁹ *Id.* at 12.

⁵⁰ ECAR, The Repairs Clause, available at <http://www.ecar-alliance.eu/the-repairs-clause/> (last visited Dec. 20, 2021).

⁵¹ BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 42, at 44.

二、歐盟2002年共同體設計規章

2002年通過的歐盟共同體設計規章（Council Regulation (EC) No 6/2002 on Community designs）中，由於不涉及各會員國的設計保護，而是針對歐盟的「共同體設計保護」，故對於納入維修條款⁵²，並沒有受到太大阻礙。

歐盟設計規章第110條(1)規定：「……歐盟設計專利保護不及於，一複合產品的零件之設計，爲了維修該複合產品、回復其原來外觀之目的（for the purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance），而爲第19條規定之各種利用行爲（製造、銷售、提供銷售、進出口等）⁵³。」

在當初的立法說明中曾經指出，之所以不保護複合產品的零件設計，是怕造成市場競爭的限制。尤其針對汽車這種可使用很久的昂貴產品，倘若保護其零件設計，將導致使用者在汽車可用年限內，所有的零件維修必須使用原廠零件而被俘虜。因此，維修條款的目的就是要讓購買使用年限長、昂貴產品的消費者，不一定要向原廠購買外觀零件，不被原廠俘虜⁵⁴。

三、歐洲法院2017年Acacia v. Audi案

歐盟有許多案件，都在爭執到底這個維修條款的適用範圍有多大。其中一個爭議許久、引發多達40件以上訴訟的案件，涉及的是汽車合金輪圈之設計，是否適用歐盟設計規章第110條的維修免責條款？

車用輪胎的合金輪框，可以做不同的設計，雖然在外型大小上必須符合整台車的外框，但是輪框仍然可以做部分變化設計。此時，此種經變化設計的輪框，算不

⁵² 關於歐盟共同體設計規章之維修免責條款，最早的中文文獻，可參考徐銘烽，歐盟共同體設計維修免責條款之實踐與探討——以英國BMW v. R&M案為中心，智慧財產權月刊，2015年8月，200期，45-66頁。

⁵³ EU Regulation No 6/2002, Article 110(1) (“1. Until such time as amendments to this Regulation enter into force on a proposal from the Commission on this subject, protection as a Community design shall not exist for a design which constitutes a component part of a complex product used within the meaning of Article 19(1) for the purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance.”).

⁵⁴ Case C-397/16-Acacia Srl v. Audi AG and Case C-435/16-Acacia Srl v. Porsche AG, at para. 50 (ECLI:EU:C:2017:992).

算是「爲了維修目的、依附於另一件物品之外觀」之要件？

在英國2012年的Bayerische Motoren Werke AG v Round & Metal Ltd案⁵⁵中，英格蘭和威爾斯高等法院判決認爲，車窗、保險桿和鈑件，屬於依附於車子原始的整體外觀的零件，而與原車設計不同的車輪框，則不屬於維修用的零件，雖然其符合原車的大小，但是乃是爲了升級或改變車子的外觀，而非爲了恢復原始外觀。但這只是英國法院判決，並非歐洲法院判決。

同樣的問題，因爲奧迪（Audi）在義大利的訴訟，以及保時捷（Porsche）在德國的訴訟，涉及維修免責條款的適用範圍的解釋，而聲請歐洲法院（Court of Justice）解釋。2017年12月底歐洲法院作出的Acacia v. Audi案判決⁵⁶，認爲汽車合金輪圈適用於維修免責條款，但同時課予副廠製造商在銷售時要注意下游使用者是否確實將產品作爲維修使用。

（一）案件事實

1. Audi告Acacia案（Case C-397/16）

原告車廠Audi擁有一些汽車合金輪圈的歐盟設計保護（Community designs）⁵⁷。被告義大利的廠商Acacia，使用「WSP」這個品牌，製造並在其網站上銷售汽車合金輪圈，而所銷售的輪圈中，有部分與Audi的輪圈設計一模一樣。Acacia所銷售的輪圈上有標示「非原廠」（NOT OEM），也就是說明非原廠製造。Acacia的銷售相關文件、發票、網站都指出，是專門爲了維修目的提供零件而銷售該輪圈⁵⁸。

Audi在義大利米蘭地方法院提起訴訟，要求法院確認Acacia製造和銷售這些輪圈，是否侵害了Audi的歐盟設計，而地方法院判決支持Audi的主張⁵⁹。Acacia不

⁵⁵ Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW) v Round And Metal Ltd & Anor [2012] EWHC 2099 (Pat) (27 July 2012).

⁵⁶ Case C-397/16-Acacia Srl v. Audi AG and Case C-435/16-Acacia Srl v. Porsche AG [2017] ECLI:EU:C:2017:992. 對於該案之詳細討論，亦可參見徐銘峯，歐盟維修免責條款再進化——以歐盟法院最新判決與政策動向爲中心，智慧財產權月刊，2018年11月，239期，35-61頁。

⁵⁷ *Id.* para. 11.

⁵⁸ *Id.* para. 12.

⁵⁹ *Id.* para. 13.

服，向米蘭上訴法院提起上訴。上訴法院發現，對於歐盟設計規章（Regulation No 6/2002 on Community designs）中第110條的維修條款（repair clause）的解釋有爭議，因此向歐州法院（Court of Justice）聲請解釋⁶⁰。

2. Porsche 告 Acacia 案（Case C-435/16）

另一大車廠Porsche一樣也擁有汽車合金輪圈的歐盟設計保護。而廠商Acacia製造了相同形狀的汽車輪圈，並在德國的網站上銷售，且銷售對象為一般終端消費者，德國人也可購買。其中，Acacia為了Porsche車款所製造的輪圈只能使用於Porsche的車款，但Porsche則指出，Acacia的輪圈，部分在顏色和尺寸上與Porsche的原廠產品不同⁶¹。

Porsche在德國的斯圖加特地區法院起訴，要求法院宣告，Acacia製造和銷售系爭輪圈，侵害了Porsche的歐盟設計專利。地區法院判決Porsche勝訴⁶²，Acacia上訴後也敗訴，最後上訴到德國聯邦最高法院。聯邦最高法院認為，本案法律爭點，取決於歐盟設計規章第110條(1)維修條款的解釋，因而也聲請歐州法院解釋⁶³。

（二）爭議問題

1. 是否限於「依附於複合產品」、「整體固定形狀」的零件？

雙方對於歐盟設計規章第110條(1)維修條款爭議的第一個問題在於，維修條款所不保護的設計是否限於，為了回復複合產品原來外觀所製造銷售的零件，其零件設計是否必須「依附於」（dependent upon）該複合產品的外觀？亦即必須複合產品各零件的形狀是固定的（parts whose shape is fixed），而不涵蓋可由消費者自由挑選更換的零件⁶⁴。

Audi、Porsche和德國政府等主張，歐盟設計規章第110條(1)的維修條款，適用範圍應只限於零件設計依附於複合產品外觀，亦即整體形狀是固定的，而汽車合金

⁶⁰ *Id.* paras. 114-15.

⁶¹ *Id.* paras. 16-17.

⁶² *Id.* para. 18.

⁶³ *Id.* paras. 19-20.

⁶⁴ *Id.* paras. 29-30.

輪圈因為是可替換的零件而非形狀固定的部分，故不適用於該維修條款。而 Acacia、義大利政府、荷蘭政府、歐盟執委會則認為，維修條款的適用範圍，並不限於形狀固定的複合產品，故汽車合金輪圈也可適用於該條款⁶⁵。

會有這個解釋上的爭議，來自於歐盟設計規章第110條(1)的條文文字，與歐盟設計規章前言第13段的說明，兩者不同。

歐盟設計規章第110條(1)規定：「……歐盟設計專利保護不及於，一複合產品的零件之設計，為了維修該複合產品、回復其原來外觀之目的（for the purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance），而為第19條規定之各種利用行為（製造、銷售、提供銷售、進出口等）。」

歐盟設計規則前言第13段則為：「……在此情形下，目前不適合對下述零件賦予歐盟設計保護，倘一產品設計乃構成一複合產品的零組件，且該設計依附於該複合產品外觀（a complex product upon whose appearance the design is dependent），且乃出於修復該複合產品、回復原來外觀之目的而利用……」⁶⁶

比較兩者可知，第110條(1)的條件，只有一項，就是「為了維修該複合產品、回復其原來外觀之目的」，而前言第13段，則有二項條件，除了「為了維修該複合產品、回復其原來外觀之目的」以外，還要求「該設計依附於（dependent upon）該複合產品外觀」⁶⁷。

歐洲法院認為，從立法的過程來看，可以支持第110條(1)本身的文字，亦即維修條款只存在一個條件⁶⁸。

最早的歐盟設計規章草案，有1994年版及2001年版，當初的草案確實有「該設計依附於複合產品外觀」這句話。但在理事會常駐代表委員會（Coreper）審查過程

⁶⁵ *Id.* para. 30.

⁶⁶ Recital 13 of Regulation No 6/2002 (“... Under these circumstances, it is appropriate not to confer any protection as a Community design for a design which is applied to or incorporated in a product which constitutes a component part of a complex product upon whose appearance the design is dependent and which is used for the purpose of the repair of a complex product so as to restore its original appearance, until the Council has decided its policy on this issue on the basis of a Commission proposal.”).

⁶⁷ Case C-397/16-Acacia Srl v. Audi AG and Case C-435/16-Acacia Srl v. Porsche AG, paras. 33-34.

⁶⁸ *Id.* para. 35.

中，建議維修條款文字與現在1998年的設計保護指令（Directive 98/71/EC on the legal protection of designs）的文字盡量一致，且建議維修條款適用的零件設計，只保留一個條件，就是其是「爲了維修一複合產品以修復其原來外觀」就好⁶⁹。因此，後來2002年理事會通過的歐盟設計專利規章的正式版本，第110條(1)的文字刪除了「依附於複合產品外觀」這個要件。雖然當時沒有刪除前言第13段這句話，但法院認爲，在解釋歐盟規章時上，雖然前言可供參考，但是立法過程與立法目的價值更甚於前言，且也不該否定法條文字本身⁷⁰。

2. 維修條款的零件，必須與原來外觀相同

第二個問題則是，Acacia能主張維修條款的零件，是否一定要跟原廠的零件外觀一模一樣？還是可以及於一些其他的變化設計？也就是說，如果原廠自己對輪圈有其他的設計專利，但並非是原車上用的零件，則其他廠商是否可以製造銷售這些非用於原車上其他設計零件？

歐洲法院指出，維修條款的適用有幾個要件。第一、必須該產品上有歐盟設計；第二、該設計必須存在於複合產品上的零件；第三、乃爲了維修該複合產品回復原來外觀之目的而利用⁷¹。

就第一個部分必須釐清，歐盟設計保護的零件設計，必須該零件裝到複合產品後，在正常使用該產品時仍然可以看到（remains visible during normal use of that product）；且該設計符合設計要件，亦即新穎性及獨特性⁷²。在本案中，Audi和Porsche確實有將汽車輪圈申請設計保護⁷³。

第二個部分，何謂複合產品？歐洲法院指出，複合產品就是可將工業或手工的零件結合唯一複合產品，且該複合產品乃由多個零組件組合，零組件可以被取代，可以拆開並重新組裝⁷⁴。但最重要的是，這些可以拆裝的零件，倘若複合產品缺少

⁶⁹ *Id.* paras. 36-37.

⁷⁰ *Id.* para. 40.

⁷¹ *Id.* para. 59.

⁷² *Id.* para. 61.

⁷³ *Id.* para. 62.

⁷⁴ *Id.* para. 63.

這些零件，將無法正常使用⁷⁵。在本案中，汽車輪圈確實是複合產品的一個零件，且欠缺這個零件，汽車就無法正常使用⁷⁶。

第三個部分，所謂爲了維修該複合產品回復原來外觀的使用，包括歐盟設計規章第19條(1)的各項利用行爲，包括製造、提供銷售、銷售、進出口、使用以及庫存等⁷⁷。既然其目的是爲了「維修」，就表示欠缺該零件或零件故障，會導致該複合產品無法正常使用⁷⁸。

不過，如果更換零件的目的，是爲了美觀、方便、或客製化的目的，而非爲了維修，不是出於「維修」目的，就無法適用此維修條款⁷⁹。

第四個部分，維修條款要求是爲了「回復原來外觀」(so as to restore its original appearance)⁸⁰。而所謂產品的外觀，包括其特徵、線條、輪廓、顏色、形狀、紋理、材料及裝飾等⁸¹。第110條維修條款適用的零件，必須對複合產品的外觀有所貢獻；且如上所說，必須零件組裝到複合產品後仍然可以看到，所以必然對複合產品的外觀有所貢獻⁸²。最重要的是，維修條款要求是回復到「原來」的外觀，所以要適用維修條款，該零件必須是爲了回復原複合產品銷售時的外觀⁸³。因此，維修條款適用的範圍，只限於複合產品的零件跟原來的零件外觀上看起來一模一樣(visually identical to original parts)⁸⁴。如果所利用的零件，不是爲了回復原來銷售時的複合產品外觀，就無法適用維修免責條款。例如，如果零件與原廠零件的顏色、尺寸不同，或者會導致複合產品的外觀改變，就不能適用維修免責條款⁸⁵。

⁷⁵ *Id.* para. 65.

⁷⁶ *Id.* para. 66.

⁷⁷ *Id.* para. 68.

⁷⁸ *Id.* para. 69.

⁷⁹ *Id.* para. 70.

⁸⁰ *Id.* para. 71.

⁸¹ *Id.* para. 72.

⁸² *Id.* para. 73.

⁸³ *Id.* para. 74.

⁸⁴ *Id.* para. 75.

⁸⁵ *Id.* para. 76.

3. 副廠生產的零件是否只能直接銷售給維修站？

第三個問題是，副廠生產的零件，爲了確保作爲維修利用之目的，是否只能直接銷售給維修站，而不能銷售給消費者？

Audi認爲，將副廠產品直接銷售給終端消費者，不能確保維修利用目的，故副廠應該只能將其產品銷售給維修站。Porsche則主張，副廠的零件應該要能在客觀上確保，產品被購買實是爲了維修目的，而不會被拿去做其他目的使用。義大利政府和執委會也認爲，副廠零件應採取一般的管制措施，以確保這些零件被作爲維修利用。而Acacia則提出，「事前告知消費者此非原廠品，且書面告知該零件只能被作爲維修複合產品以回復其原來外觀」，這個措施就已經足夠⁸⁶。

歐洲法院認爲，作爲製造和銷售零件的廠商，實際上無法期待其有辦法確保，所有其所製造銷售的零件，後來的利用都一定符合第110條(1)的維修利用。但是至少製造和銷售零件的廠商，應該有某程度的注意義務，要注意下游使用者盡量遵守維修利用的條件⁸⁷。

第一個方法，就是零件製造商和銷售者，應該用各種方法告知下游使用者，包括在產品上、包裝上、目錄上、銷售文件上，張貼清楚、可見的告知，說明該零件並非原廠零件，且告知該零件只能被使用於維修複合產品以回復原來外觀的目的⁸⁸。

第二，零件製造商應透過適當的方法，尤其是契約，以確保下游使用者不會將該零件用於非維修的用途⁸⁹。

第三，零件製造商和銷售商若已知、或合理可得而知在某些銷售管道，其後來的使用不會符合第110條(1)的條件，則應避免繼續於這些管道銷售期零件⁹⁰。

因此，歐洲法院認爲，副廠的零件製造商和銷售商，確實有某種注意義務，要避免下游使用者的利用違反第110條(1)所允許的維修利用目的⁹¹。

⁸⁶ *Id.* para. 80.

⁸⁷ *Id.* para. 85.

⁸⁸ *Id.* para. 86.

⁸⁹ *Id.* para. 87.

⁹⁰ *Id.* para. 88.

⁹¹ *Id.* para. 89.

肆、汽車製造大國美、德、法的立法活動

汽車製造大國，如美國、德國、法國等，汽車工業是其重要產業，故車廠不希望引入維修條款，以保護其汽車原廠的獲利。但是近年來在消費者維修權益的呼聲下，這三個汽車大國也有相關的立法活動出現。以下將說明，美國目前為止，仍然抵抗維修條款的引入。但是德國和法國等歐洲汽車製造大國，在歐盟與消費者的壓力下，分別在2020年、2021年正式引入維修條款。雖然其維修條款仍有時間適用上的緩衝，或適用範圍的限制，但可以看出，爲了用車人維修權益、地球環境資源再利用等目的，汽車製造大國也不得不接受維修條款。

一、美 國

(一)PARTS法案

汽車製造商對車輛的外型會申請非常多設計專利。在美國，從2009年到2014年，美國專利商標局對五大汽車製造商，核發了超過1,700個設計專利。設計專利權人可以利用美國的國際貿易委員會（International Trade Commission, ITC），阻擋侵害設計專利的汽車維修零件進口，並自己訂定較高價格銷售原廠維修零件⁹²。

因而，汽車維修零件製造商和保險公司，就嘗試推動修法，降低汽車製造商的設計專利保護期間。其中，在2015年時，有美國議員提出「促進汽車維修、貿易和銷售法案」（Promoting Automotive Repair, Trade, and Sales Act, PARTS法案）。該法案的重點在於，在原廠汽車在全球銷售首日起30個月後，其他汽車零件維修廠就爲了汽車外觀維修之目的，可以開始銷售汽車外觀維修零件⁹³。其採取的模式比較近似於希臘模式。

這個法案因爲美國第114屆國會結束，第115屆國會開始，2017年重新提案，送入美國參議院與眾議院。2017年4月4日，由參議員Orrin G. Hatch和Sheldon Whitehouse共同以參議院法案第812號，提出於美國參議院⁹⁴。另外同一日，由眾議

⁹² Lothar Determann & Bruce Perens, *Open Cars*, 32 BERKELEY TECH. L.J. 915, 971 (2017).

⁹³ *Id.* at 971.

⁹⁴ Available at <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/812?q=%7B%22search>

員Darrell E. Issa為首，並有其他五位眾議員支持，以眾議院法案第1879號，提出於美國眾議院⁹⁵。

(二) 法案內容

1. 於第271條侵權規定中增訂組成物零件設計專利維修免責規定

PARTS法的第一個部分，是打算在美國專利法第271條的侵權規定中，新增一個第(j)項，對汽車外觀設計專利的維修利用，賦予明文的豁免規定。以下說明這一條文。

首先，其於第271條(j)草案的(1)部分，先做名詞定義。其將維修免責條款的適用範圍，僅限於動力車輛的外觀設計專利：

「(j) (1)在這一項中——

(A)所謂「組成部分」(component part)——

(i)僅指動力車輛外觀的組成部分，例如車蓋、防護板、尾燈、車側後照鏡、車身側面板；且

(ii)不包括可充氣約束系統(inflatable restraint system，意指安全氣囊)，或其他位於動力車輛內裝的組成部分；

(B)所謂「製造」，包含任何製造物品的測試；

(C)所謂「動力車輛」(motor vehicle)，乃根據美國法典第49條第32101條(7)之定義⁹⁶；

(D)所謂「提供銷售」(offer to sell)，包含對潛在購買者行銷任何製造物品(article of manufacture)，以及對製造物品為任何銷售前的散布(pre-sale distribution)。」

⁹⁵ [%22%3A%5B%22PARTS+Act%22%5D%7D&r=2](#) (last visited Nov. 13, 2021).

⁹⁶ *Id.*

⁹⁶ 該定義為(7) “motor vehicle” means a vehicle driven or drawn by mechanical power and manufactured primarily for use on public streets, roads, and highways, but does not include a vehicle operated only on a rail line. 相當於民法第191條之2的「汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛」。

2. 二階段的維修免責設計

其次，其對於汽車零件維修免責條款的設計，區分為二個階段。第一個階段是在原廠車在全球正式開始銷售日起，副廠就可以為了維修該汽車外觀之目的，先從事「製造」和「提供銷售」等行為，而不會構成侵權，但此階段還不能進行銷售與使用副廠零件。第二個階段，要等到原廠車在全球銷售首日起算30個月後，副廠就可以開始進行真正的「銷售」與「使用」該副廠零件。

第271條(j)草案的(2)部分，條文如下：「(2)關於一動力車輛原始製造時組成部分的設計專利——

(A)如果該製造物品是為維修動力車輛，讓動力車輛回復到該車輛原始製造時外觀，在美國境內製造或提供銷售、進口到美國任何外觀近似或相同於該具有設計專利之組成部分之製造物品，不構成侵害該設計專利；

(B)任何動力車輛的此種組成部分在任何國家為了銷售而提供給公眾首日起算30個月後，如果該物品是為維修一動力車輛，讓動力車輛回復到原始製造時外觀，則在美國境內使用或銷售任何外觀近似或相同於該具有設計專利之組成部分之製造物品，不構成侵害該設計專利。」

3. 損害賠償規定的不適用範圍

其次，PARTS法案的第二個部分，是打算修改美國專利法第289條的設計專利請求損害賠償的條文。原始的條文原本有二項，想要在第(a)項和第(b)項之間，插入新的第(b)項。

美國專利法第289條原本規定：「在設計專利保護期間，任何人未經授權，(1)基於銷售目的在製造物品上採用該設計專利或模仿該設計專利，或(2)銷售或為銷售而展示任何採用該設計或模仿該設計之製造物品，應向專利權人賠償其全部利潤，但不低於250美金，可在擁有管轄權的任何美國聯邦地區法院求償。⁹⁷」

⁹⁷ 35 U.S.C. § 289 (“Whoever during the term of a patent for a design, without license of the owner, (1) applies the patented design, or any colorable imitation thereof, to any article of manufacture for the purpose of sale, or (2) sells or exposes for sale any article of manufacture to which such design or colorable imitation has been applied shall be liable to the owner to the extent of his total profit, but not less than \$250, recoverable in any United States district court having jurisdiction of the

其打算插入的新的第(b)項，只是想要更清楚界定，原本第(a)項的求償範圍，因為新增的第271條(j)汽車維修免責條款後，根據第271條(j)汽車維修免責條款而不侵權的行為，也不適用於第289條(a)的設計專利損害賠償責任。

第289條(b)草案為：「(b)不適用範圍。——根據第271條(j)不構成侵權的行為，不適用本條(a)項(1)和(2)款之規定。⁹⁸」

PARTS法案的第三個部分，是要明訂該法若通過的生效日期與適用專利。其在法案最後一部分規定：「本法案之修正，於本法案制定之日起90天後生效，將適用於生效日之前、當日、之後所有已核發、申請中之專利。」

4. 支持與反對者的不同立場

支持這個法案的陣營，大略以三大理由來支持這個法案：(1)可以降低消費者購買維修零件的成本；(2)可以維持在維修零件市場的競爭；(3)歐盟設計規章、部分歐盟國家與澳大利亞，都有維修免責條款，這個修法是為了跟隨這些國家的規定⁹⁹。

至於反對這個法案的陣營，則主張這個法案會使外觀設計的創新停滯，且美國汽車製造廠的設計中心大多都位於美國，並設計可以吸引美國消費者的汽車外觀，如果引入這個法案，將使這些車廠設計中心的員工失業¹⁰⁰。

截至2021年本文截稿為止，做為汽車製造與銷售大國，美國仍未通過車輛備用零件設計免責相關法案。

二、德 國

(一) 2004年設計法與不提告承諾

德國的設計法最初為1876年的設計法（Geschmacksmustergesetz），後來德國聯邦議會為了轉化1998年設計保護指令，而於2004年制訂新的設計法（GeschmMG）¹⁰¹。

parties.”).

⁹⁸ This section shall not apply to an act described in paragraph (1) or (2) of subsection (a) if that act would not be considered an act of infringement under section 271(j).

⁹⁹ Determann & Perens, *supra* note 92, at 971.

¹⁰⁰ *Id.* at 971.

¹⁰¹ Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *Spare Parts and Design Protection –*

在2004年該法討論過程中，有一個過程值得一提。德國聯邦議會在討論如何轉化歐盟設計指令時，討論到是否要引入維修免責條款。當時，包括賓士汽車母公司戴姆勒公司等汽車廠商透過所屬汽車產業協會，曾於2003年5月28日和12月10日兩度在德國聯邦議會聲明，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」，並留下會議紀錄。

德國聯邦政府於2003年5月28日提出「改革新式樣設計註冊法的法律草案」，在該法案的「解決方案」說明中，有這樣的文字記載：「汽車製造商明確承諾，他們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。這個承諾同時也是確保目前市場參與者不會彼此妨礙及干擾的法律狀況的基礎。」

德國聯邦議會法律委員會於2003年12月10日提出建議及報告，在該建議及報告的「解決方案」說明中，也指出：「這個草案將保留目前關於保護新式樣設計的相關法律的決定是建立在汽車製造商的承諾的基礎上，亦即汽車製造商承諾他們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，以及確保目前市場參與者不會彼此妨礙及干擾。」

雖然德國的汽車大公司曾經公開做過此種不提告承諾，但在2014年5月歐盟撤回「維修免責條款」指令之修正提案後，德國的汽車大廠，包括賓士汽車母公司戴姆勒、Audi等公司，立即違背承諾，在歐洲各國開始對零件廠商提告。甚至，爲了直接在零件的製造地進行提告，以阻止維修用零組件的製造，直接來臺灣提告。

2014年，德國聯邦議會通過了新的設計法律保護法（Act on the Legal Protection of Designs (Designgesetz, DesignG)）。其中，第3條(1)(2)排除了功能上必須配合（must fit）¹⁰²的零件之設計保護。其規定：「(1)下列事項不受設計保護：……2.產品的外觀特徵必須以其精確的形式和精確的尺寸再現，以便允許內含該設計或應用該設計的產品可以機械連接另一個產品，或放置在另一個產品之內部、周圍或相

Different Approaches to a Common Problem. Recent Developments from the EU and US Perspective, 69(7) GRUR INTERNATIONAL 673, 682 (2020).

¹⁰² 葉雪美，解析歐盟設計中功能性設計的審查與判斷，頁1，北美專利知識庫，網址：http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/download/NAIPThesesCollectionOnline/NPC-KS-IPUS.16102.pdf，最後瀏覽日：2021年11月13日。

連，以便任何一個產品都可以執行其功能¹⁰³」。但是，該法並沒有將外觀形狀上必須匹配（must match）的零件排除保護¹⁰⁴。

（二）2020年強化公平競爭法

德國聯邦司法部長於2018年9月提出「強化公平競爭法」草案，2019年5月聯邦政府正式送出此草案。此後，經過將近一年多的政黨辯論，終於在2020年9月10日，德國聯邦議會正式獲得多數投票通過¹⁰⁵。

2020年9月10日，德國聯邦議會通過聯邦政府所提的「強化公平競爭法」（law to strengthen fair competition）。該法的主要內容，主要是為了避免廠商為了輕微的違法行為就寄發警告信，遏止濫發警告信之行為。其次，該法也附帶基於車輛駕駛人的維修需求，新增設計專利維修豁免條款。

在該法立法說明中，很清楚的指出，是根據1998年歐盟設計保護指令第14條之要求，開放零組件市場自由化之目的，引入外觀維修零件的設計保護例外條款。

1. 新增德國設計法第40a條

強化公平競爭法第5條，主要乃在德國設計法的第40條之後，新增第40a條。條文內容為：「第40a條 維修條款（Repair Clause）。(1)對於複合產品的元件，為了用於維修該複合產品之目的，使其能夠恢復原始外觀，該元件產品不受設計保護。但如該元件產品之主要目的，是在維修該複合產品以外之其他目的而進入市場，則不適用前述規定。¹⁰⁶」

¹⁰³ Germany, Act on the Legal Protection of Designs, section 3(1)(2) (“(1) The following shall be excluded from design protection: ... 2. features of appearance of products which must necessarily be reproduced in their exact form and their exact dimensions in order to permit the product in which the design is incorporated or to which it is applied to be mechanically connected to or placed in, around or against another product so that either product may perform its function”).

¹⁰⁴ Beldiman et al., *supra* note 101, at 683.

¹⁰⁵ 通過法案可見 Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des fairen Wettbewerbs (Drucksache 19/12084), available at <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/120/1912084.pdf> (last visited Nov. 13, 2021).

¹⁰⁶ Germany, Act on the Legal Protection of Designs, section 40a(1) (“No design protection subsists in a design incorporated into or applied to a product that is a component part of a complex product

修法說明中強調，該條第1項所適用的例外，僅限於零件的外觀乃依附於整體產品設計的外觀而定。亦即，倘若屬於可以自由替換的配件，不一定要嵌入整體產品，就不適用之，例如汽車輪框。也就是說，在此法中，汽車輪框仍然可申請設計保護¹⁰⁷。若比較前述2017年歐洲法院判決Acacia案對歐盟共同體設計規章第110條(1)之解釋，該案認為，維修條款不限於「依附於整體產品設計的外觀」這個要件，但德國新法仍有這個限制。但是，這個說明只出現在立法說明中，而沒有寫在法條上¹⁰⁸。

2. 讓消費者有充分理解原廠與附廠之區別

第40a條第2項規定：「(2)第1項只適用於，經由標示或其他適當的形式，該消費者已經適當地得知該產品之來源乃用於維修目的，故消費者已經知悉該產品屬於用於維修目的之競爭性產品。¹⁰⁹」所謂適當的標示，可以在產品上標上該產品之商標或公司名稱。此條文是爲了讓消費者清楚地知道，自己所購買的是副廠的備用零件，而非原廠的零件。

3. 幾個支持該維修豁免條款的立法理由

在政府的修法提案書中，提到幾個支持維修豁免條款的修法理由。

(1)對於消費者來說，由於備用零件的特性，消費者必須購買同樣形狀的備用零件，以取代壞掉的零件。而整個車的原始形狀不再改變後，維修次級市場的獲利會慢慢減少。因此，不需要對備用零件給予獨立的保護，亦即不需要給予其創作誘因

and that is used for the sole purpose of allowing the repair of the complex product in order to restore its original appearance. The preceding provision does not apply if the aforementioned component part is placed on the market for a primary purpose other than the repair of the complex product.”) 英文翻譯參見Beldiman et al., *supra* note 101, at 684.

¹⁰⁷ *Id.* at 684.

¹⁰⁸ *Id.* at 685.

¹⁰⁹ Germany, Act on the Legal Protection of Designs, section 40a(2) (“2. Paragraph 1 applies only if consumers are duly informed about the origin of the product used for the repair purposes, by use of labels or other appropriate form, so that they can make an informed choice among competing products for repair purposes.”). 英文翻譯參見Beldiman et al., *supra* note 101, at 684.

以鼓勵備用零件之創作。立法理由中說明，給予備用零件設計保護，將造成原始汽車製造商的獨占。在備用零件之次級市場，要發展獨立競爭是很難的，因為第三方要獲得市場機會，必須先支付金額給原始汽車製造商。

(2)引入該條文，並不會損害安全和品質。其提到，該法並不認為，引入該條文，會導致備用零件的安全性會有損害。因為對於該全性的標準要求，也適用於這些複合產品外觀的零件，例如汽車前後保桿，以及車頂棚等。這些標準同時適用於原始汽車製造商的原廠備用零件，以及其他廠商的附廠備用零件。不論哪一家廠商，只要不符和相關標準，都不能進入市場銷售。因此，維修豁免條款並不會對道路安全性造成負面影響。

4.不影響生效條款之前就註冊的設計

汽車生產大國德國終於通過維修豁免條款，但是該條文的生效日，規定於設計法第73條第2項：「第40a條之規定，不適用於2020年12月2日前以前註冊之設計之權利。」

因而，雖然德國的消費者團體樂見這個法的通過，但這個法真正能夠讓德國消費者買到便宜的副廠備用零件，可能只限於未來註冊設計保護的新車。而之前已經註冊設計保護的新車，在德國仍享有25年的設計保護。

三、法 國

法國同樣也是汽車製造大國，過去一直反對引入維修零件豁免規定。令人跌破眼鏡的是，法國考量到老舊車輛的使用安全、車輛使用者的維修權益，在2019年11月所通過的移動導向法中，正式引入汽車備用零件維修豁免條款。但隨即卻被法國憲法委員會認為該法部分條文因立法程序瑕疵而無效。不過，由於此一問題已經成為法國議員的共識，故於2021年氣候變遷與適應法推動時，又加入此一備用零件條文，於2021年7月通過，雖然部分議員再次聲請法國憲法委員會解釋，但此次卻被認定該條文沒有問題，而終於順利通過維修條款。

(一)2019年11月通過移動導向法

在全球能源侷限、氣候變遷下，為解決各種交通運輸問題，尤其針對不同人民

的貧富不均、不同地區的公共運輸發展程度，法國政府於2018年11月，提出一個龐大的「移動導向法」（Law on Mobility Orientation, LOM）。

經過約一年的討論、辯論、修改，法國國會終於於2019年11月19日，正式通過這部企圖心龐大的移動導向法。該法目的就是要解決法國不同地區、不同階層人民的每天交通問題，並考量到環境能源的發展。其立法目的非常崇高，希望未來能夠徹底改變法國人民的交通習慣，改成永續的方式。其也希望解決交通上的不平等問題，並促進軟性的、永續的、共享的移動方式¹¹⁰。

該法在第五編第一章「促進個人安全與交通安全」（TITLE V – CHAPTER I st – Enhance Safety and Security）中，通過第110條，規定汽車備用零件市場的自由化（Liberalization of the automotive spare parts market），納入汽車維修用零件的著作權豁免與設計權豁免條款。

首先說明法國汽車零件的智財法律保護。在法國，汽車外觀，若符合訴諸外觀、新穎性或創作性，可受設計權保護，保護期間為25年；若符合原創性要件，也可受著作權法保護，保護期間為70年¹¹¹。

1. 汽車維修備用零件不受著作權法保護

法國移動導向法第110條第1項，主要是針對維修備用零件，新增著作權法的例外規定¹¹²。

根據第110條第1項：「在智慧財產權法典第122-5條（著作權人不得禁止之事項）的第11項後面，增加第12項：第12項：製造、使用、銷售零件，其目的乃是為了回復屬於高速公路法第110-1條所定義的動力車輛或拖車的原始外觀。¹¹³」，也

¹¹⁰ *Adoption of the Law of Mobility Orientation by the French Parliament*, Dec. 9, 2019, available at <https://www.via-id.com/en/adoption-de-la-loi-dorientation-des-mobilites-par-le-parlement/> (last visited Nov. 13, 2021).

¹¹¹ *Designs: the liberalization of spare parts in France, coming soon?*, available at <https://www.bdl-ip.com/en/2019-09-designs-the-liberalization-of-spare-parts-in-france-coming-soon/> (last visited Nov. 13, 2021).

¹¹² *Id.*

¹¹³ 完整條文為法文，請見<http://www.assemblee-nationale.fr/15/ta/tap0349.pdf>，最後瀏覽日：2021年11月13日。

就是說，一旦可受著作權保護的備用零件公開，著作權人就不可禁止該備用零件的製造、使用與銷售，而該項的生效日為2020年1月1日。

2. 汽車設計權保護從25年縮短為10年

其次，針對設計權的保護，移動導向法第110條第2項，創設例外規定。

第2項：「智慧財產權法第二部分的第五本、第一編、第三章修正如下：……」

第2項第1款：「第513-1條，新增一項規定如下：『本條第一項所規定的25年保護期間，針對第513-6條第四項所提到的項目，其保護縮短為10年。』」該規定從2021年1日生效。

雖然維修豁免條款對於維修用零件的製造、銷售可豁免於設計保護，但並不代表該外觀設計就沒有設計權。若是其他車廠也使用相同或近似設計，仍會侵害該設計權。而這一項的修正，乃將汽車零件設計權的保護，縮短為10年。

3. 汽車維修用備用零件分二種類型豁免於設計侵權

第2項第2款規定：「智慧財產權法第513-6條（設計權效力不及事項），新增第四項，第四項規定如下：4. 為了回復屬於高速公路法第110-1條所定義的動力車輛或拖車的原始外觀，對下述項目有關之行爲：

(a) 涉及玻璃、燈光、鏡子有關之零件（glazing, optics and mirrors）；

(b) 或製造原始零件之設備製造商所製造之零件（made by the equipment manufacturer who manufactured the original part）。」

而前述(a)部分的玻璃、燈光、鏡子有關的備用零件，從2020年1月1日起生效；(b)部分所指的其他備用零件，從2021年1月1日生效。

法國汽車備用零件市場中，(a)部分所指的玻璃、燈光、鏡子等零件，佔了所有備用零件市場的30%¹¹⁴。至於所謂的由原始零件製造商所製造之零件，乃指並非原車廠自行製造的新車零件，而是原車廠授權合作的設備製造商所製造的零件。根據統計，原車廠在新車上製造的零件約占20%，其他新車上80%的零件是由設備製造商製造¹¹⁵。

¹¹⁴ *Supra* note 111.

¹¹⁵ 網址：<https://www.avatacar.com/blog/entretien-revision/les-pieces-techniques-dorigine/>，最後瀏

(二) 法國憲法委員會認為立法程序有瑕疵

原來法國政府在2018年11月提案時，並沒有這麼多條文，是在參議院討論時，加入部分新的條文。後來國民議會也在參議院修正的版本上繼續討論。但此法案通過後，部分議員直接請求法國憲法委員會解釋其是否合憲。

法國憲法委員會於2019年12月20日作出解釋認為，根據法國憲法第45條第1項的衍生解釋，國會在審查法案時，修改或新增的條文必須與原來一讀的草案有直接或間接關連。但包括第110條在內的部分條文，與法案一讀時的其他條文並沒有直接或間接關連，最後認為部分條文因立法程序瑕疵而違憲¹¹⁶。

在法國憲法委員會做出解釋後，法國政府於2019年12月24日正式公布移動導向法，但移動導向法中的部分條文，亦即一讀時還不存在的條文，則因被憲法委員會宣告無效而自動刪除。

雖然因部分條文被宣告違憲，導致車輛備用零件條款不能如期於2020年1月正式上路。但既然當初這些條文都得到法國參議院與國民議會的多數通過，應該有機會再次重跑程序後通過。

(三) 2021年通過氣候變遷與適應法

1. 法案推動與通過

法國政府之生態部，於2021年2月提出「對抗氣候變遷與加強適應其影響的法律」（law on the fight against climate change and strengthening resilience in the face of its effects），在這個名為對抗氣候變遷的法律中，在草案第二篇「生產和工作」之第一章「綠色經濟」之第13條，加入備用零件相關規定。草案的備用零件規定，並不是著作權和設計保護的免責規定，只是要求製造商必須保證提供備用零件至少多少年等。

該法案於2021年2月提出後送入國民議會。5月4日，國民議會通過一讀，法案

覽日：2021年11月13日。

¹¹⁶ 法國憲法委員會之意見，Décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019，網址：<https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2019/2019794DC.htm>，第55-64段，最後瀏覽日：2021年12月20日。

送入參議院。參議院於6月29日修正後通過一讀。此一參議院通過一讀的版本，在備用零件部分加入了豁免於著作權與設計侵權之規定¹¹⁷。由於有條文修正，在經過兩院聯席審查，最後於2021年7月20日，正式通過此一法案¹¹⁸。需補充說明，雖然維修條款也是在參議院一讀時才修正加入，但國民議會通過一讀的條文也有與備用零件「間接相關」的條文，故不會再出現前次違反法國憲法第45條之問題。

但此一法律一通過，再次被部分國會議員連署，向憲法委員會申請解釋。申請人主張，此法案中的諸多條文，違反了法國環境憲章（2004）第1條之「任何人均有權活在一尊重健康之平衡環境中。」需說明者，法國環境憲章屬於法國憲法文件的一部分。法國憲法委員會於2021年8月13日作出決定，申請人所主張的事由太過空泛，無從因而認定違反環境憲章第1條而違憲。除了少部分條文，法國憲法委員會主動認定，違反法國憲法第45條，其於法案大部分內容原則上均合憲¹¹⁹，包括後來的第32條，亦即車輛備用零件免責條款。法國政府於8月22日，正式公布此一法案。

2. 縮短保護期間與維修免責條款

在正式通過的「氣候變遷與適應法」，其第三篇「生產和工作」之第一章「綠色經濟」之第32條，規定了備用零件相關規定。

首先，第2項第1款規定：「在智慧財產權法典第122-5條（著作權人不得禁止之事項）的之後，增加第12項：第12項：製造、使用、銷售零件，其目的乃是為了回復屬於高速公路法第110-1條所定義的動力車輛或拖車的原始外觀。」此規定與2019年移動導向法原始條文一模一樣。都是因為，在法國，產品零件也可能受到著作權保護，故在著作侵權之例外事由中，明確規定此一維修免責規定。

其次，第2項第2款規定：「第513-1條，增加下述段落：『本條第一項所規定的

¹¹⁷ 法國參議院一讀後修正的條文內容，參見網址：<https://www.senat.fr/leg/tas20-130.html>，最後瀏覽日：2021年11月13日。

¹¹⁸ 該法案之立法程序，參見網址：<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl20-551.html>，最後瀏覽日：2021年11月13日。

¹¹⁹ 法國憲法委員會之意見，Décision n° 2021-825 DC du 13 août 2021，網址：<https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2021/2021825DC.htm>，最後瀏覽日：2021年11月13日。

25年保護期間，針對第513-6條第四項所提到的項目，且因第4項之註冊設計權利行使例外的規定所不及之部分，其保護縮短為10年。』」

第2項第3款規定：「智慧財產權法第513-6條（設計權效力不及事項），修正如下：

將原本各款抬頭『a』、『b』、『c』，改為『1』、『2』、『3』；

新增第4項，內容如下：

『4.為了回復屬於高速公路法第110-1條所定義的動力車輛或拖車的原始外觀，對下述項目有關之行爲：

a)涉及玻璃有關之零件（relate to parts relating to glazing）；

b)或製造原始零件之設備製造商所製造之零件（are made by the equipment manufacturer who manufactured the original part）。』¹²⁰」

3.生效日期與市場漸進開放

這些修正條文的生效日為2023年1月1日。前述對車輛備用零件設計專利保護期間縮短為10年，並沒有回溯適用，只適用於2023年1月1日以後註冊的設計¹²¹。對於第2項第3款修改智慧財產權法第513-6條，也是從2023年1月1日起就適用。而適用的範圍，乃包含「涉及玻璃有關之零件」以及「製造原始零件之設備製造商所製造之零件」。此處適用的設計，就不限於2023年1月1日以後登記註冊的設計，而包含2023年1月1日以前就已經存在的註冊設計。

這是採用漸進式的開放備用零件市場。首先，在2023年1月1日以後，所有「涉及玻璃有關之零件」，不論是原始設備製造商（OE），或者獨立設備製造商，都可以製造銷售。其次，針對其他所有可見的備用零件，原始設備製造商也可以製造銷售，與原廠競爭。最後，在2023年1月1日止後註冊的設計，只要過了10年，所有製

¹²⁰ 完整條文乃參考法國法律資訊網站，網址：<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>，最後瀏覽日：2021年11月13日。

¹²¹ *Liberalization of automotive spare parts: introduction of a “repair clause”*, GermainMaureau, Sep. 2, 2021, available at <https://germainmaureau.com/en/2021/09/liberalization-of-automotive-spare-parts-introduction-of-a-repair-clause/> (last visited Nov. 13, 2021).

造商都可以自由製造銷售¹²²。

不過，到底這些零件的範圍為何？並不清楚。原本2019年移動導向法條文是寫「涉及玻璃、燈光、鏡子有關之零件」，此次只限於「涉及玻璃有關之零件」。所謂涉及玻璃有關之零件，是否包括車燈？並不明確。其次，強調限制於「原始設備製造商」，似乎是想確保備用零件之品質。但是，因為僅限於原始設備製造商，則這些設備製造商是否會願意破壞與原廠間的契約，製造銷售非原廠商標的零件，目前無法預料¹²³。

伍、個人觀點

經過上述車輛外觀維修條款之起源、發展與比較法的分析後，以下參考前述各國論述與經驗，提出筆者個人的看法。以下將從四個角度，討論是否應引入維修條款。

一、智財保護所提供的誘因多或少

關於備用零件之設計保護，文獻上較多的討論，集中在主要市場（primary market）與次級市場（secondary market）之問題。支持維修條款者認為，設計權給予汽車製造商的保護，應該在第一次購買全車的主要市場，而製造銷售商應該也是從主要市場回收設計的利潤。但因為對備用零件也給予獨立設計保護，將導致原廠也控制維修之次級市場。消費者在第一次購買車輛之後的長期使用中，只能向原廠或其授權的廠商購買維修零件，原廠可以控制次級市場價格，從中獲利。故原廠可能獲得之總利潤，已經超過於主要市場得到的利潤¹²⁴。

反對者則認為，智財保護提供的保護到底太多或太少，其實很難認定。對原廠

¹²² *The French Competition Authority Welcomes the Partial Opening to Competition of the Sale of Visible Spare Parts*, Aug. 25, 2021, available at <https://www.concurrences.com/en/bulletin/news-issues/september-2021-en/the-french-competition-authority-welcomes-the-partial-opening-to-competition-of> (last visited Nov. 13, 2021).

¹²³ *Id.*

¹²⁴ 相關討論，參見BELDIMAN & BLANKE-ROESER, *supra* note 42, at 32-34.

而言，其可能在銷售新車時賺的不多，本來就要靠後續次級維修市場的利潤，分擔原本的研發設計投入，並以主要市場與次級市場二者的共同利潤，作為後續研發設計的資金。因此，原廠可能本來就將次級市場的利潤納入整個獲利的一環，而進行營運。倘若導入維修條款，剝奪次級市場之獲利，將使原廠整體獲利下降，也影響後續整體的研發設計之投入¹²⁵。

以上正反雙方說法，都各有道理，但是，既然智財保護採取屬地主義，仍應該從本國產業的角度出發，作為政策選擇時之重要考量。

二、臺灣汽車零組件產業

筆者認為，臺灣作為汽車零組件製造銷售大國，在專利法中的設計專利，卻沒有維修免責條款，對臺灣產業不利。

前已說明，智財保護給予廠商的誘因到底太多還是太少，應該要思考的是，智財保護到底是保護了外國廠商？還是臺灣廠商？臺灣作為全世界汽車維修零組件的製造大國，一年產值高達3,000億元新台幣，大約有100億美元。照理說，臺灣在思考專利法的設計時，若能多考量臺灣自己的產業問題，理應該引進複合產品之設計專利維修條款。但很可惜，臺灣過去多年的專利法的修正，主要的驅動者，都是美國，或者國際條約或區域條約，而很少從臺灣自己產業的角度出發思考適合的條文。

如果不引入維修條款，主要保護了外國的汽車大廠，會壓縮臺灣汽車零件廠商的獲利，甚至導致其無法生存。例如，我們可從引起各界關注的戴姆勒告帝寶工業案（智慧財產法院106年度民專訴字第34號民事判決），可明顯看出此一外國廠商與臺灣廠商的對抗¹²⁶。

對於此種思考，智慧財產局最近說明，臺灣汽車零組件產業雖然支持引入維修條款，但是臺灣機車相關產業卻擔心大陸及東南亞副廠零件勢必傾銷而多表示反對。如果是如此，站在國家產業政策上思考，我們可以只針對汽車、其他動力車輛引入維修條款，而排除機車之備用零件維修條款。

此可參考法國通過之條文。法國為了避免引入維修條款對國內產業造成太大衝

¹²⁵ 相關討論，參見*Id.* at 35-37.

¹²⁶ 智慧財產法院106年度民專訴字第34號民事判決（2019/8/16）。

擊，採取漸進式的立法。其中，與歐盟和德國條文不同，並非針對所有複合產品，其適用的範圍，僅限於「回復屬於高速公路法第110-1條所定義的動力車輛或拖車的原始外觀」。雖然該法的動力車輛包括機車，但是，從法國立法模式可知，我們爲了避免對產業造成衝擊，對維修條款可以限制產業範圍。例如，立法上採用道路交通管理處罰條例第3條和公路法第2條之用語，僅適用於汽車。

三、用車人維修權益

若從最早英國1986年British Leyland案，到澳大利亞2003年引入維修條款，強調的都是消費者的維修權，而非原廠或副廠的利益問題。所謂的消費者維修權，必須理解的是，車輛的使用壽命很長，倘若不允許維修零件豁免，則如同綁架了車子的購買者，必須在車子有效使用期間，都必須繼續向原廠購買維修零件。

有人認爲，消費者在選購新車時，也已經知道維修零件的價格，故消費者仍有充分的選擇權¹²⁷。但實際上，所謂的車輛外觀維修用零件，往往並非消費者在購買時就會注意到的零件。消費者在選購車輛時，只會關心常態性的維護保養，並不會注意到車輛碰撞之後的外觀維修零件。所以，幾乎所有消費者都不太可能會預期，自己之後會發生車輛碰撞，更不會去研究車輛碰撞後的維修零件價格。因此，消費者在選購新車時，根本不可能預期或將後續碰撞後的維修零件價格納入考量。

而且，賦予原廠就外觀維修零件的設計權保護，可以讓原廠任意控制維修零件價格，且因爲消費者在購買全車之後已經被鎖定（lock-in），沒有談判空間，只能接受原廠的定價。倘若原廠任意抬高價格，消費者也只能接受。這也就是英國在1986年British Leyland案中，提到，從消費者的維修權角度來看，就應該給予維修用零件的例外。

值得一提的是，不只是爲了臺灣的用車人維修權益，也要考慮到全球各國用車人的維修權益。由於臺灣是汽車零組件製造大國，產品銷往全世界，對全球的用車人的維修權益都有影響。例如前述的戴姆勒告帝寶工業案，原告請求法院禁止被告帝寶工業於臺灣生產製造及銷售系爭車燈。但被告所生產的車燈，銷售區域遍及全球，除了傷害臺灣產業之外，更會讓全球的汽車車燈維修零件價格全面上升，嚴重

¹²⁷ 詳細的正反面討論，可參考王立達，註2文，7-10頁。

影響其他國家的消費者利益（原廠零件銷售價格約為副廠零件的5至8倍）。

亦即，由於臺灣本來就是全球汽車零組件供應大國，若不引入維修條款，且允許外國車廠到臺灣提告，其所傷害的，不只是臺灣的消費者，還有其他國家（包括不保護原告設計專利、及14個納入設計專利維修免責條款的國家）購買維修車燈零件的消費者利益。

或有認為，臺灣之專利法的設計，何必在乎外國市場之汽車零件供應？但參考專利法中的藥物專利強制授權，也允許為了國外市場的藥物供應不足與藥價太高問題，由臺灣藥廠申請強制授權，救助外國市場。因而，在臺灣專利法的豁免規定中，亦可將外國汽車零件市場的供應納入考量。

四、綠色經濟、環保考量

法國作為汽車製造大國，卻通過備用零件維修條款，算是一個里程碑。更重要的是，法國國會通過此條文，乃是從人民維修權、地球資源盡量再利用的角度出發，而納入此條文。

法國該法的名稱為「對抗氣候變遷及加強適應其效應的法律」，整部法律都與環保有關。最早的草案出現備用零件，一開始並非針對車輛備用零件，而針對各式各樣的機械產品，都要求製造商在停產之後的5年，仍然必須提供維修備用零件（主要規定在該法第30條）。第30條的目的，一方面是尊重使用者的維修權；更重要的是，一旦原廠在停產後不再提供維修備用零件，將導致產品一損壞，消費者因無法取得合法備用零件，只能選擇購買新的產品。而人人都一直購買新產品，就很不環保。基於資源循環使用、環保的理念，舊的產品如果維修後能繼續使用，就應該繼續使用。所以才有第30條的規定。

法國參議院在一讀時，在原本的備用零件繼續提供的條文之後，加入了車輛外觀維修零件免責條款，當然也是依循前述理念，讓舊產品能繼續被使用，才較為環保。倘若沒有外觀維修零件免責條款，車子碰撞後，縱使原廠仍提供原廠維修零件，但高於副廠零件價格5倍以上；另外有統計，若一台車全部用維修零件重新組裝，將比購買新車總價的12倍¹²⁸。導致某些車主可能會在車輛碰撞，經修車廠估價

¹²⁸ 同前註，12頁。

後，認為總維修費用過高，乾脆買台新車。但這樣的結果，對地球並不環保。

或有人認為，舊車繼續使用，排放的污染物更多，更不環保。這個說法似是而非。吾人可以大略地說，目前在道路上行走的車輛，2005年後生產之車輛符合歐盟四期環保法規。如果消費者因為外觀維修零件價格過高而寧可購買新車，製造一台新車的碳排放，比起繼續使用稍舊的車輛，其實更高也更不環保。若認為繼續使用2005年以前生產之舊車會更不環保，吾人也可以2005年作為劃分，基於環保考量，維修條款僅適用符合歐盟四期以後環保法規的車輛。

陸、結 論

本文說明維修條款之起源，介紹英國上議院1986年British Leyland案判決，首次提出維修權概念，認為設計之保護不該減損用車人之維修權，進而促成後續英國修法。而英國的修法也影響了過去大英國協的若干國家立法。這也可解釋，為何新加坡和澳大利亞是歐洲以外國家，卻採取類似規定。

另外，車輛外觀維修條款之討論，必然涉及各國汽車產業的發展，而作為汽車製造大國，如美國、德國、法國等，過去一向堅持反對。目前除了美國目前仍抵抗此立法之外，德國於2020年、法國於2021年，都正式修法採納了維修條款，成為重要的里程碑。

最後，筆者個人認為，若站在臺灣汽車零組件產業的思考，應該引入維修條款，若擔心影響機車產業，則在條文設計上，可以限縮其適用範圍，排除機車產品。其次，筆者想要說明，其實維修條款真正的立基點，並非只著眼於臺灣產業，而是重視用車人的維修權。最重要的是，在全球對抗氣候變遷的現在，機械產品應盡量維修後繼續使用，故法國願意引入維修條款，是為了綠色經濟與環保。上述三理由，應可共同支持臺灣引入車輛外觀之維修條款。