

歐盟汽車零組件工業設計保護之 修正草案立法脈絡介紹

徐銘峯*

前言

2005年12月福特(Ford)公司於美國指控Keystone汽車公司、美商Autoparts Network以及其台灣零組件製造商堤維西、帝寶、耿鼎與昭輝等四家副廠零組件業者侵害福特公司所出產之貨卡車F-150設計專利¹中的14件設計專利權，2006年12月4日行政法官(Administrative Law Judge)裁定被告侵犯14件設計專利權之中的7件設計專利權，雖然被告仍積極主張系爭專利不具專利要件，但在2007年6月6日美國國際貿易委員會(ITC)聲明該侵權判決已定讞，並發出進口禁制令(General exclusion Order)給2家美國經銷商與4家台灣零組件製造商，ITC裁定禁止輸美的零組件包括了頭燈、保險桿、後照鏡與尾燈等，此禁令將持續至該設計專利到期為止。儘管被指控的台灣零組件製造商表示該判決對其營收影響不大，但該判決是否會影響到未來美國司法機關在汽車零組件設計專利的侵權判斷及立場，值得我方持續關注。截至目前為止，美國相關利益團體正積極遊說國會，希冀能將汽車零組件之外觀設計比照歐盟的模式排除在專利法保護的範圍之外²，然歐盟在創設汽車零組件工業設計保護之修正草案(Repair Clause，下稱維修免責條款)過程中，也是歷經不同利益團體間的角力以及冗長的協調過程始逐

收稿日：96年12月20日

*作者現為智慧財產局專利助理審查官；本文為個人之看法與觀點，不代表服務機關之意見。

¹我國專利法中之「新式樣」，在歐美國家稱「設計」，本文論述至各國則依各國之用語。

² Quality Parts Coalition (2007, NOVEMBER). Fighting to Preserve Competition. Press Release, Retrieved from http://www.qualitypartscoalition.com/press/press_1120207.html.



漸趨於成熟。

維修免責條款主要是針對汽車之零組件為維修用途而重建其整體外觀，尤其是指易受撞擊部分（Crash Parts），不適用於設計專利權保護的一種豁免制度。儘管歐洲議會（European Parliament）已於 2007 年 12 月 12 日一讀通過維修免責條款，然尚須部長理事會（The Council）作最後的通過。由於此條款所涉及的爭議性及商業利益頗高，各利益團體勢必透過各層政商關係及遊說團體試圖影響本議題，從歐盟維修免責條款的發展脈絡及其創設該條款的思維，容有探討之餘地。

本文主要分為三個部分：壹、歐盟汽車市場概要；貳、維修免責條款的立法脈絡與近期發展；參、結論與建議為探討。

壹、歐盟汽車市場概要

在介紹歐盟維修免責條款立法原由之前，先就目前歐盟汽車市場中的概況與維修用車身零組件之競爭概況為簡要說明，以期較深入瞭解箇中脈絡。

一、歐盟汽車市場概況

汽車係屬於一種「複合式產品（Complex Products）」。它是由多個零組件（Component）所組成，最後組合成為最終的產品，並且以完整而獨立的態樣在市面銷售，此種以完整而獨立銷售的體系稱為「第一市場（Primary Market）」。然而相較於人類生活之其他周遭用品，汽車係屬一種生命週期較長的產品，在使用汽車的過程中，往往會發生擦撞或損壞，因為一輛汽車的售價頗高，所以人們通常會以替換維修車身零組件的方式來維持汽車的功能及外觀，此種以汽車售後維修服務為主要的零組件銷售體系稱為「售後市場（After Market）」，通常「售後市場」的零組件來源包括正廠零件（OEM）及副廠零件（AM），正廠零件係由原廠車商（Vehicle Manufacturers）或原廠車商委託原廠零件供應商

本月專題

(Original Equipment Suppliers) 生產；副廠零件係由汽車零組件供應商 (Independent Suppliers) 生產。據瞭解³，我國汽車零組件產業多以副廠零件為發展重心，其中又以易受撞擊之零組件為主（如車身鑲板及車燈）。

依據歐洲汽車工業協會 (ACEA)⁴2005 年的統計，歐盟 (EU20)⁵ 的車輛總數約有 2 億 4 千萬台 (表 1)，2006 年歐盟 (EU27)⁶ 汽車產量計有 1 千 8 百萬台，相較於 2005 年成長 0.8%，是全世界占有率最高的經濟體，從 2004 至 2006 年間，每年替歐盟 (EU15)⁷ 帶來約 3 千 6 百億歐元的收益。

表 1 歐盟各類車輛總數統計⁸

	一般車輛	客貨兩用車	卡車	巴士	總量
數量 (單位：千輛)	218182	23325	5551	642	247700

³ 楊明祺，【汽車零組件—沖壓金屬鈹金件業者的投資機會】，2007年5月/金鼎綜合證券股份有限公司，[⁴ European Automobile Industry Report 07/08, European Automobile Manufacturers Association。](http://www.google.com.tw/search?complete=1&hl=zh-TW&q=%E6%B1%BD%E8%BB%8A%E9%9B%B6%E7%B5%84%E4%BB%B6+%E6%B2%96%E5%A3%93%E9%87%91%E5%B1%AC%E9%88%91%E9%87%91%E4%BB%B6%E6%A5%AD%E8%80%85%E7%9A%84%E6%8A%95%E8%B3%87%E6%A9%9F%E6%9C%83&btnG=%E6%90%9C%E5%B0%8B&meta=lr%3Dlang_zh-CN%7Clang_zh-TW(2007/12/12)”。</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁵ 該統計係以 20 個歐盟成員國 (EU20) 為樣本，計有奧地利、比利時、捷克、丹麥、芬蘭、法國、德國、希臘、匈牙利、愛爾蘭、義大利、拉脫維亞、荷蘭、波蘭、葡萄牙、斯洛伐克、斯洛維尼亞、西班牙、瑞典、英國等 20 個國家。

⁶ 該統計係以 27 個歐盟成員國 (EU27) 為樣本，計有英國、德國、法國、義大利、比利時、盧森堡、丹麥、瑞典、西班牙、葡萄牙、芬蘭、希臘、奧地利、荷蘭、愛爾蘭、塞普勒斯、捷克、伊斯坦尼亞、匈牙利、拉脫維亞、立陶宛、馬爾他、波蘭、斯洛伐克、斯洛維尼亞、保加利亞、羅馬尼亞等 27 個國家。

⁷ 該統計係以 2004 年 5 月 1 日尚未擴張前的 15 個成員國 (EU15) 為樣本，計有奧地利、比利時、丹麥、芬蘭、法國、德國、希臘、愛爾蘭、義大利、盧森堡、荷蘭、葡萄牙、西班牙、瑞典、英國。

⁸ 同前註 4。



二、維修用車身零組件之競爭概況

有關汽車售後市場之零組件外觀設計保護問題的爭議迄今已有 18 年的歷史，分析其原因主要是產品的外觀設計在消費者選購汽車時扮演著極重要的角色。汽車有可能在使用時發生意外，但整部汽車是昂貴而且耐久的物品，所以汽車消費者會以替換零組件的方式來取代買一整部汽車。在其他產業領域以替換零組件的方式來維持產品既有的功能與外觀同樣也會發生，但是其所牽涉到的利益相較於汽車產業來得較小，並且基於非汽車產業領域之產品款式及設計變動十分迅速，因此所引發的相關爭議較小。

由於汽車零組件與車輛本體之間的關係多具有「必須匹配性 (Must Match)」，也就是說汽車要進行維修時所須要的零組件外型必須與原廠出廠時的零組件外型完全相同，才可以將零組件裝設於待修之車輛。汽車零組件供應商發現如要進入售後市場，他們所生產的車身零組件必須與原始車身零組件外觀幾乎完全相同，且在工程學中其所能容許的公差十分微小，因此多數的汽車零組件供應商多以逆向工程 (Reverse Engineering) 的方式以仿製零組件。相較之下，即使在有實施維修免責條款的成員國，原廠零件供應商受惠於供應原廠車商在第一市場裝配車輛所需之零組件，藉由持有該零組件原型模具的優勢，節省許多開模成本以及縮短測試安全標準的時間，在售後市場中相對的占有極大優勢。

另在此所爭執的維修用車身零組件，大多是以易受撞擊的部分為主，原則上可分為車身鑲板 (Body Panels)、玻璃 (Auto Glazing) 以及車燈 (Lighting) 三大部分。這些維修用車身零組件的供應鏈體系計有原廠車商、原廠零件供應商、汽車零組件供應商等三種利益團體，茲分述如下：

- (一) 原廠車商：也就是汽車製造商，除了提供整輛汽車的販售外，也提供維修等相關服務，例如 BMW、VOLVO、SAAB...等。
- (二) 原廠零件供應商：接受原廠車商委託代工生產 (OEM)，進行

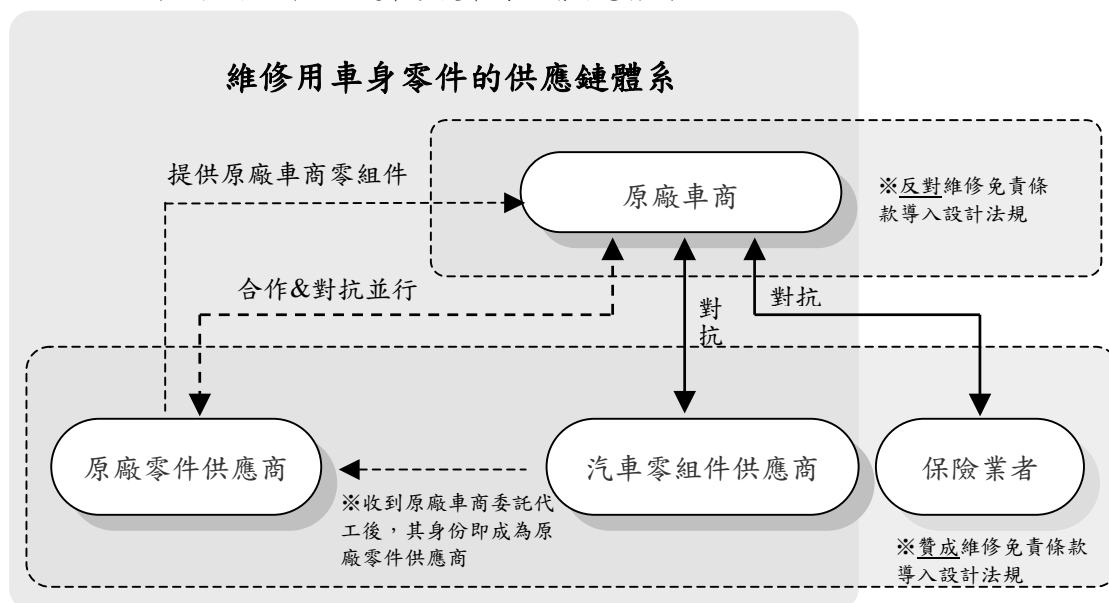
本月專題

車身零組件代工生產的廠商。

(三) 汽車零組件供應商：進行車身零組件生產的廠商。

上述原廠零件供應商與汽車零組件供應商間的關係並非如此的壁壘分明，原廠零件供應商除了供應原廠車商汽車零組件外，在維修用車身零組件設計保護議題上也會與汽車零組件供應商一同對抗原廠車商。在上述的三個利益團體之外，保險業者（Insurers）在維修用車身零組件的爭議中也扮演著極重要的角色。依據歐洲保險協會（CEA）的統計報告⁹指出 2005 年汽車保險業的收益超過 1 千 2 百億歐元，是整個產物保險（Non-Life Insurance）占有率最大部分（35.5%）。由於汽車保險業在歐洲產物保險中係屬競爭十分激烈的市場，同業間為取得市場占有率，以價格戰排除競爭業者的行銷策略十分普遍，因此採用正廠或是副廠零組件將牽動到保險業者的營運成本以及被保險人願意給付的汽車保險費用。其相關利益團體之關係整理如下圖：

圖 1 各利益團體於汽車售後市場之關係態樣圖



⁹ CEA Statistics. N°27. European Motor Insurance Market, Retrieved from <http://www.cea.assur.org/cea/download/publ/article256.pdf>.



以下將針對維修用車身零組件在：車身鑲板、玻璃以及車燈於歐盟內部相關利益團體的競爭態樣為概要說明¹⁰：

- (一) 車身鑲板：車身鑲板向來屬於原廠車商傳統的工作核心，可分為金屬車身鑲板以及塑膠車身鑲板兩部分。大多數的金屬車身鑲板仍然由原廠車商生產，近來這種情況已隨著向歐盟以外成員國下單採購而有了變化，但是證據顯示原廠車商在售後市場中的金屬車身鑲板領域仍保留有極大的影響力。在塑膠車身鑲板（如保險桿）部分，通常是由簽有獨賣權的供應商所提供。據估計，歐盟內部獨立的車身鑲板生產廠商的總市值約 3.7 億歐元（約占歐盟車身鑲板總市值的 5%）。
- (二) 玻璃：玻璃生產廠商估計擋風玻璃的替換率約有 5%，每年約有一千萬片擋風玻璃的替換量，其總市值約 10 億歐元。事實上，原廠車商會向部分生產廠商（原廠零件供應商）下單採購，而且玻璃的供應鏈與車身鑲板以及車燈非常的不同，歐洲的汽車售後市場在玻璃部分，係由三家生產廠商支配 75% 的市場。
- (三) 車燈：車燈在售後市場中每年市值約 12 億歐元，原廠零件供應商約有一半的占有率，大多數的歐洲車燈零組的生產廠商集中在少數幾家，並且他們也將同款的車燈供應給歐盟以外的市場，這些生產廠商所生產的車燈不會打上原廠車商的商標，且會透過其獨立的配銷管道在售後市場販售。

上述所論及的三類汽車車身零組件在整體汽車零組件產業中僅占有一小部分，並不及於汽車內部的零組件，例如引擎零件（Engine Parts）、燃料系統（Fueling System）或是冷卻系統（Cooling System）等部分，易言之，就是非屬於以重建汽車原始外觀而進行維修之替換性

¹⁰ SEC(2004 1097).

¹¹ Pilkington、Saint Gobain以及Glaverbel三家生產廠商。

本月專題

零組件。根據歐洲汽車零組件暨維修市場自由化組織（ECAR）¹²統計顯示歐盟（EU15）¹³整體汽車零組件市場總市值約在 420 億至 450 億歐元之間，而其中與汽車外觀零組件有關，尤其是指易受撞擊的部分約占整體汽車零組件市場的 25%（90 億至 110 億歐元）。

貳、維修免責條款的立法脈絡與近期發展

歐盟維修免責條款的立法過程，除牽涉到許多利益團體外，在歐盟成員國間亦存在著不同的商業利益糾紛與設計保護制度之考量，以下將就相關利益團體對於維修用車身零組件於設計保護的爭執、目前歐盟成員國在維修用車身零組件設計保護制度、創設維修免責條款的提案理由、維修免責條款近期之立法動態及維修免責條款所形成的影響加以說明。

一、相關利益團體對於維修用車身零組件於設計保護的爭執

從上述汽車售後市場的競爭狀況介紹中，本段將就：原廠車商排除競爭對手之手段以及零組件設計保護之爭議為探討。

（一）原廠車商排除競爭對手之手段

由於汽車業在第一市場競爭十分激烈，各大原廠車商無不透過許多行銷策略吸引消費者購買該廠的車輛，這些行銷策略中，降價促銷是十分有效的方式。對於這些原廠車商而言，要在競爭激烈的第一市場獲得利潤實屬不易，然而正由於汽車零組件具有必須匹配性，也就是進行維修所使用的替換性零組件必須與原來損壞替換下來之零組件外觀完全相同。原廠車商即將這些可能因意外而易受撞擊之車身零組件申請設計保護，只要消費者購買該原廠車商的汽車並進入日後的維修階段，他們即能在售後市場透過設計排他權獲取較高以及相當於壟斷性的利潤。由於該領域中的成員尚包括汽車零組件供應商以及原廠零件供應商，一旦

¹² ECAR係由汽車零組件供應商所組成之利益團體。

¹³ 同前註7。

上述兩種零組件供應商生產經原廠車商請求設計保護的車身零組件，就有造成侵害設計權的可能。

(二) 零組件設計保護之爭議

1993年歐盟執委會首次提出設計保護的規則(Regulation，在各成員國間有立即的立法效力)與指令(Directive，係要求各成員國的法律必須遵循其規定也必須在協議之時間內修改法律，以符合指令之規定)¹⁴。歐盟設計保護制度可分成二種，分別是非註冊設計制度(Unregistered Community Design，簡稱UCD)以及註冊設計制度(Registered Community Design，簡稱RCD)。非註冊設計保護期間自公開日起算3年，設計權人專有利用該設計及排除他人蓄意抄襲(Copying)該設計，包括製造、供應、販賣、進口、出口包含有該設計之產品，或為上述目的而倉儲該產品之權；註冊設計保護期間為自申請日起算5年，期滿後可延長4次，每一次5年，最長可獲得自申請日起算25年之設計保護期間，設計權人專有利用該設計及排除他人未經其同意而使用該設計，包括製造、供應、販賣、進口、出口包含有該設計之產品，或為上述目的而倉儲該產品之權。

表2 歐盟設計制度概要簡表

	非註冊設計	註冊設計
設計保護制度	無須註冊與審查	須註冊、形式審查(不審查新穎性、獨特性等實體要件，僅在宣告設計無效之程序時進行實體審查)
設計權效力	設計權人專有利用該設計及排除他人未經其同意而蓄意抄襲該設計，包括製造、供應、販賣、進口、	設計權人專有利用該設計及排除他人未經其同意而利用該設計，包括製造、供應、販賣、進口、出口包含有該設計

¹⁴ 顏吉承、陳重任，「設計專利理論與實務」，頁132-138，揚智出版社，2007年7月第1版。

本月專題

	出口包含有該設計之產品，或為上述目的而倉儲該產品之權—相對的專有權	之產品，或為上述目的而倉儲該產品之權—絕對的專有排他權
保護客體	產品或其部品之視覺外觀	
保護區域	歐盟共同體 27 個成員國 ¹⁵	
保護期間	自公開日起算 3 年之保護期	最長自申請日起算 25 年之保護期
註冊要件	新穎性、獨特性 (Individual Character)	
非註冊設計→ 註冊設計 (轉換機制)	非註冊設計保護得於其公開後 12 個月內申請為註冊設計	

歐盟零組件設計保護爭議自 1989 年即浮上檯面，其主要可分為贊成以及反對將維修免責條款導入設計法規的兩大勢力。由於汽車零組件在設計保護的議題對於產業經濟、消費者權益以及歐盟內部市場自由化之影響甚鉅，歐洲議會曾決議維修複合式產品的零組件設計保護是重要的政策性議題，然而當時部長理事會直至 1997 年仍不能認同維修免責條款中的草案內容。1997 年 10 月 22 日歐洲議會在二讀時以壓倒性的多數再次提出被部長理事會所漠視的維修免責條款，該條款指出以維修複合式產品為目的而使用到他人之車身零組件設計權，要求使用者給付合理且公平的補償金予設計權人。歐洲議會認為這是在當時意見如此分歧的狀態中最能貼近各成員國法律體制之最佳方案，惟部長理事會在二讀時仍未能接受歐洲議會所提之草案內容。經過冗長以及爭論不休的調

¹⁵ 2007年9月24日歐盟已向WIPO申請成為海牙協定架構下日內瓦規章之成員國。歐盟境內業者自2008年1月1日起，得以單一申請方式 (Single Application)，分別指定取得歐盟及該協定下之相關成員國之設計保護，其保護將擴及至屬海牙協定架構下日內瓦規章之成員國會員而非屬歐盟成員國之國家，如新加坡、土耳其...等等國家。



解以及談判過程，所得的結論是目前的 98/71/EC 設計指令第 14 條¹⁶—「凍結條款 (Freeze-Plus)」，該條款指出歐盟成員國得保有既存的汽車零組件設計保護制度直至本法施行 3 年後執委會依據本指令第 18 條¹⁷對於零組件廠商及消費者之分析結果所訂之修正草案通過為止，在這期間各成員國對於與零組件設計保護制度有關之任何的的法律修訂必須要符合市場自由化的目標。98/71/EC 設計指令中的過渡條款實施之後，各歐盟成員國基於各國在經濟與政治利益面的考量，針對重建複合式產品外觀的零組件設計保護制度呈現了不同的態樣，職是於此，在歐盟的某些成員國零組件設計保護仍可及於售後市場。

二、目前歐盟成員國在維修用車身零組件設計保護制度

以目前歐盟成員國的設計保護制度狀況，維修用車身零組件在售後市場仍給予設計保護制度的成員國計有 16 國，分別是法國、德國、瑞典、丹麥、芬蘭、葡萄牙、塞普勒斯、捷克、愛沙利亞、立陶宛、馬爾他、波蘭、斯洛伐克、斯洛維尼亞、保加利亞、羅馬尼亞；未給予設計保護制度的成員國計有 10 國，分別是奧地利、義大利、西班牙、比利時、盧森堡、荷蘭、英國、愛爾蘭、拉脫維亞、匈牙利，此外希臘係提供 5 年的設計保護期以及相當的補償金制度。

¹⁶ Article 14 : 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.

¹⁷ 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.

三、創設維修免責條款的提案理由

歐盟之所以會創設維修免責條款主要是為朝向內部市場貿易自由化目標邁進。在此之前，歐洲法院在 *Case 237/87 AB Volvo v Erik Veng (UK) Ltd* 與 *Case 53/87 Consorzio Italiano de lia Componentistica di Ricambio per Autoveicoli and Maxicar v. Regie Nationale des Usines Renault* 兩件有關原廠車商指控汽車零組件供應商侵犯其設計權的判決中，均曾指出車身零組件排他權有違反歐洲共同體法第 86 條濫用排他權而形成的壟斷或不公平競爭之疑慮。在此部分，歐盟曾依據歐洲共同體條約第 81 條第 3 項規定，針對汽車工業擬訂汽車產業競爭障礙排除指令 BER (Block Exemption Regulation) 1400/2002/EC，該指令於 2003 年 10 月 1 日生效，主要內容是放寬修車廠 (Repairers) 使用汽車零組件的來源以保護汽車維修與服務市場的自由競爭，除此之外，也允許消費者有選擇汽車零組件的權利。然而這項制度並未能直接解決維修用車身零組件在智慧財產權保護中的問題。職是於此，1400/2002/EC 條款對於朝向歐洲內部市場自由化的目標仍有待相關的配套措施因應。

2003 年歐盟委託歐洲政策評估團體 (EPEC) 針對歐盟各成員國進行一系列的維修用車身零組件設計保護制度以及售價的相關研究，該研究於 2004 年 9 月 14 日完成¹⁸。研究報告中以 9 個成員國以及挪威為樣本，其中有 6 個成員國對於零組件有給予設計保護；4 個成員國對於零組件未給予設計保護，針對 20 款車型 11 項零組件進行價格調查與分析。研究結果指出有 10 項零組件的價格在有給予設計保護的成員國明顯高過對於零組件未給予設計保護的成員國，其中唯一未明顯偏高的零組件是汽車散熱器，但汽車散熱器並不屬於汽車外觀的零組件，在其他零組件部分如保險桿、車門、擋泥板、車燈、車蓋、引擎蓋，有給予設計保護的成員國價格約比未給予設計保護的成員國高出 6.4% 至 10% 之間，這項數據代表持有設計保護權的原廠車商在市場上具有相當大的價

¹⁸ 同前註 10。



格決定權，且藉由提高汽車外觀零組件的售價獲取獨占性的利潤，以至於損害到消費者權益。此外，由於歐盟成員國的設計保護狀況不一造成內部市場的扭曲，其資源以及產品並未以公平競爭的原則進行分配，亦導致汽車售後市場之零組件價格不受供需面的影響，針對此項議題該研究提出了四個解決方案：

- (一) 為達到自由化，對於維修用車身零組件外觀設計在售後市場不予設計保護；
- (二) 建構一段有限期間的設計保護機制，一般而言，可縮短至 10 年；
- (三) 建構一套補償機制，由零組件供應商給付合理的補償金給設計權人；
- (四) 結合上述第（二）及第（三）項制度。

針對維修免責條款，原廠車商、日本及美國均表達反對的立場，以下茲就（一）原廠車商以及（二）日本及美國反對的主要理由為論述：

（一） 原廠車商

1. 喪失工作機會：依據歐洲汽車工業協會的報告¹⁹，維修免責條款的實施將減少 5 萬個工作機會，其所喪失的市值每年約 20 億歐元；
2. 違背智慧財產權的基本原則：對於維修用車身零組件外觀設計保護是智慧財產權理論中必然的邏輯，刻意區分汽車市場為第一及售後市場是沒必要且毫無意義。

（二） 日本及美國

¹⁹ European Automobile Manufacturers Association (2007, OCTOBER). Design Right For Visible Spare Parts of Motor Vehicles. Press Releas, Retrieved from http://www.acea.be/images/uploads/pub/ACEA_broch_2005_REV_optimised.pdf.

本月專題

1. 歐盟目前有 15% 的車輛係由非歐盟成員國輸入，其中美國與日本占有率超過 5 成，實施維修免責條款將嚴重損害兩國原廠車商的商業利益；
2. 消費者在採購汽車時，通常會將未來維修的費用作為考量因素，因此維修時所須耗費的零組件費用，在消費者購車前已被列入考量。

此外，原廠車商、日本及美國均指出汽車研發費用除了必須透過第一市場販售汽車的收益來分攤外，也要透過售後市場販售車身零組件來均攤，在上述四個解決方案中，他們僅可勉為接受 10 年有限期間的設計保護機制。

執委會爰於 2004 年 9 月 14 日完成「汽車零組件工業設計保護之修正草案」²⁰，基於以下理由終止對於維修用車身零組件之設計保護，也就是選擇上述解決方案的第（一）方案，其理由有下列幾項：

- （一）為達到歐盟內部市場自由化目標，強化售後市場的內部競爭；
- （二）為降低零組件價格，給予消費者更多選擇；
- （三）為提供中小型企業更多的商機與就業機會。

不採用其它方案的原因主要在於一輛車的平均使用周期約在 5-6 年左右，建構有限期間（10 年）的汽車零組件設計保護期間將會降低汽車零組件供應商進入售後市場之意願；補償機制在行政管理上會造成沉重的負擔與執行面上的困擾（希臘提供的補償金制度相關配套措施至今仍未建立）。惟仍有部分歐盟成員國因考量開放汽車零組件設計保護將對該國經濟產業造成負面影響進而抱持反對的立場，導致該草案延宕多時。

²⁰ COM(2004)582 final.



四、維修免責條款近期之立法動態

2007年11月20日歐洲議會中的法律委員會(JURI)以25票全數無異議通過歐洲議會議員Klaus-Heiner Lehne所提案之維修免責條款草案²¹，且於2007年12月12日業經歐洲議會一讀通過，該草案²²有以下三個重點：

- (一) 同意開放為重建複合式產品原始外觀所使用到的車身零組件市場，也就是車身零組件供應商若是基於上述理由生產受到設計保護的車身零組件，將不構成權利侵害；
- (二) 給予維修用車身零組件設計保護得及於售後市場之成員國5年過渡期。在5年過渡期內，在售後市場有給予車身零組件設計保護之成員國仍可繼續保留其制度；

²¹ On the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs(COM(2004)0582-C6-0119/2004-2004/0203(COD)).

²² Amendment 2 Article 14, paragraph 1 (Directive 98/71/EC)

Protection as a design shall not exist for a design that is incorporated in or applied to a product which constitutes a component part of a complex product and is used within the meaning of Article 12(1) of this Directive for the sole purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance. This provision shall not apply where the primary purpose of putting the aforesaid component part on the market is other than the repair of the complex product.

Amendment 3 Article 14, paragraph 2 (Directive 98/71/EC)

Paragraph 1 shall apply provided that consumers are duly informed about the origin of the product used for the repair by making use of a marking, such as a trade mark or a trade name, or in another appropriate form so that they can make an informed choice between competing products offered for repair.

Amendment 4 Article 14, paragraph 2a (new) (Directive 98/71/EC)

The Repairs Clause is only valid for visible spare parts in the after market once the complex product is commercialized in the primary internal market by the holder or with his consent.

Amendment 5

Article 1a Member States under whose existing legislation protection as a design exists for a design which constitutes a component part of a complex product used within the meaning of Article 12(1) of Directive 98/71/EEC for the purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance, may retain this design protection for five years after the entry into force of this directive.

本月專題

(三) 消費者在進行車體維修時，應被告知或以其他適當的方式收到有關車身零組件的生產來源資訊，如商標、廠牌名稱…等，使之能從同種類的零組件中依自己的需求進行選擇。²³

五、維修免責條款所形成的影響

維修免責條款對於歐盟、消費者、相關利益團體以及車身安全的影響概述如下：

(一) 對於歐盟、消費者、以及相關利益團體的影響

維修免責條款實施後，歐盟內部市場的競爭對手增加，消費者將直接受惠，汽車零組件通路業者除了可販售正廠零組件，亦可販售由汽車零組件供應商所提供之較廉價的副廠零組件，這將提供修車業者、保險業者以及最終消費者在選購汽車零組件時更多元化的選擇。歐盟執委會曾估計在售後市場有給予零組件設計保護制度的成員國中，消費者必須多付 6 至 10% 的零組件費用，甚至在部分成員國必須付出兩倍的費用，維修免責條款實施後，汽車售後市場之零組件價格將回歸供需基本面，將使這種不公平之情事不再發生。

此外，若沒有維修免責條款的制度，消費者要進行維修時，並不能就損壞部分更換單一零組件，而僅能選擇由原廠車商所提供之「車身成組套件 (Body-Integrated Parts)」。維修免責條款將可弭平這種不公平的情況，並強化整體供應鏈每個內部成員的競爭力。雖然原廠車商將因設計權不及於售後市場而流失部分的收益，但同時這樣也可開放汽車零組件供應商、中小企業進入售後市場，並擴展歐盟市場的經濟規模，以提升汽車零組件產業之競爭力，且歐盟目前有 15% 的車輛係由非歐盟成員國輸入，藉由維修免責條款的立法，歐盟廠商未來將可生產來自上述國家輸入之車輛的零組件。

²³ EurActiv. MEPs favour ending design protection for car parts, Retrieved from http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/052-13352-323-11-47-909-20071119IPR13321-19-11-2007-2007-false/default_en.html.



(二) 對於車身安全的影響

在安全性部分，零組件品質與結構是長期受各方關切的議題，然而設計保護制度主要是獎勵創作人在從事創造上的努力，且保護的標的係為產品的外觀，而非技術功能或是品質的確保，受設計保護的外觀不代表會比不具設計要件的同類產品來得安全。有關汽車零組件的安全與品質係由歐盟立法機構及各國法律為相關規範，針對汽車零組件於安全以及技術上的規範在歐盟計有超過 90 種標準之多，這些標準中與設計保護制度無涉，設計權主要保護的是產品的外觀與美感，並非就車體的安全與結構提供安全性的保證。

參、結論與建議

就維修免責條款之規定及立法脈絡為分析，經查維修用車身零組件具有下列四種屬性，分別是：

- (一) 為重建複合式產品原始外觀所進行的維修，進而使用到的車身零組件設計；
- (二) 最終使用者（End User）在使用車輛時可視之外觀，如車燈、擋風玻璃、水箱罩…等²⁴；
- (三) 屬於汽車在使用時因意外而易受撞擊部分；
- (四) 具有必須匹配及不可替代性，也就是指必須與原始的零組件外觀完全相同。

分析歐盟會提案立法制定維修免責條款之理由，主要仍是為自由化歐盟內部市場以強化商業競爭，並使消費者獲得更多元化的選擇以及取得較廉價的車身零組件。

早期台灣汽車工業多偏重於內銷市場，國外原廠車商與國內車身零組件供應商之間有著極大的利益衝突，故原廠車商也多會以新式樣專利

²⁴ 汽車內部零件不適用，如引擎或其機械零件。

本月專題

的保護來排除國內車身零組件供應商。經查在歐洲原廠車商向我國申請車身零組件新式樣專利部分，以德國 BMW 股份有限公司約有 43 件車身零組件新式樣專利為最多（表 3）。隨著近年來我國汽車銷售量逐漸萎縮的影響，對於汽車零組件的設計保護爭議不若以往來得激烈。

表 3 BMW 股份有限公司（德國）車身零組件新式樣專利前案公告數量統計表

車身零組件種類	車燈	保險桿	側、後視鏡	擋泥板	汽車鑲板
（單位：件）	11	16	2	6	8

在從事新式樣專利審查的經驗中，除汽車車身零組件外，諸如筆記型電腦、數位相機的充電電池以及印表機之墨水匣或碳粉匣之外觀設計，通常亦具有必須匹配及不可替代的屬性。這些零組件新式樣專利權人主要以日本廠商為主，其新式樣專利獲准公告之案量如表 4 所示。由於上述產品類別針對個別款式均須要有特定墨水、碳粉的填充匣以及 3C 電子產品的充電電池外觀始能彼此匹配並執行原有功能。在專利公報有關此類的產品，其設計空間十分狹小，副廠零組件外觀設計的申請案多會因為有原廠的先前技藝已申請在先，經審查人員以不具新穎性或創作性核駁，如此，必然造成副廠廠商進入相關零組件市場之阻礙，進而造成壟斷或不公平競爭之情事。

表 4 申請人（日本國籍）於墨水、碳粉匣以及充電電池新式樣專利前案公告數量統計表

零組件種類	墨水匣	碳粉匣	充電電池
（單位：件）	44	71	140



環顧各國的設計保護制度，除歐盟外，2004年澳大利亞亦參考歐盟的經驗將維修免責條款納入設計保護法第72條第1項之規定²⁵，該規定指出複合式產品中的零組件以維修為目的，為重建其原始的整體外觀之全部或一部，並不構成設計專利之侵權行為。此外，同法第72條第2項規定²⁶當設計專利權人要以他人非因維修使用目的而侵害其設計專利權提起侵權訴訟時，須負舉證責任。由於設計保護的主要目的是藉由授予產品外觀設計排他權以鼓勵投資者藉由創新強化競爭力的方式取得合理的報酬，若零組件設計保護範圍得及於售後市場，這無疑將趨近於獨占權，進而造成第三人侵害設計權，競爭者將會急遽減少，造成部分壟斷的情形。因此密切觀察其他國家相關之立法動態以及瞭解他國對維修免責條款所持的態度，並進一步就我國在相關零組件產業於市場中的競爭態樣為研析，將可作為未來我國擬訂零組件設計保護制度政策之參考。

²⁵ 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.

²⁶ If:
(a) a person uses or authorises another person to use a product:
(i) in relation to which a 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 person asserts in infringement proceedings that, because of the operation of subsection (1), the use or authorisation did not infringe the registered design;
the registered owner of the design bears the burden of proving that the person knew, or ought reasonably to have known, that the use or authorisation was not for the purpose mentioned in paragraph (1)(c).