

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為中心

徐銘峯*

摘要

歐盟在西元 2001 年完成共同體設計規則之立法後，「維修免責條款」的適用範圍與主張方式始終渾沌未明，歸究其原因主要是因為該條款涉及龐大的政商利益，導致立法過程相當曲折。該爭議終在 2017 年 12 月 20 日歐盟法院取得重大突破，分析結果顯示，「維修免責條款」的適用範圍與主張方式可歸納如下：

- (1) 「複合產品之零件」涵蓋任何裝配在複合產品，並可拆解與重組之零件，且必須以最終使用複合產品為目的，而得以觀察到者。
- (2) 複合產品之零件必須以「維修複合產品而重建其原始外觀為目的」，排除因個人偏好、方便或美感考量實施零件設計權之行為，此外複製品除商標外，必須與裝配在複合產品的零件原始外觀相同。
- (3) 欲主張「維修免責條款」者，複合產品之零件製造商與配銷商必須遵守「注意義務」。

關鍵詞：共同體註冊設計、維修免責條款、零件、複合產品

* 作者現為經濟部智慧財產局專利高級審查官。
本文相關論述僅為一般研究性之探討，不代表任職單位之意見。

壹、前言

歐盟共同體設計的「維修免責條款」(Repair Clause)主要是針對第三人以維修用途而重建複合產品(由多個零件所組成的產品,例如汽車、智慧型手機、鐘錶及咖啡機等)整體外觀,從而實施¹其零件設計權之行為,不適用於設計權保護的一種豁免制度²。

歐盟零件設計保護爭議早在1989年即浮上檯面,回溯「維修免責條款」的立法脈絡,最早是為了避免原廠車商透過主張零件設計權,從而造成限制維修市場價格競爭的效果,不過由於這涉及到包括副廠零件製造商、保險業者、消費者保護團體與原廠車商的重大權益,況且還有政府勢力的介入,使得立法過程一波三折,最後導致同一部法的立法例間竟發生不調和的問題。

目前各成員國法院對於「維修免責條款」的解釋只能用「兵荒馬亂」四個字形容,光以發生在歐盟「汽車輪圈」的40件設計侵權訴訟為例,其中有9件判決指出「汽車輪圈」不適用「維修免責條款」,審理法院包括比利時、丹麥、德國、西班牙、義大利與瑞典³;另有7件義大利法院判決卻指出「汽車輪圈」可適用「維

¹ 按歐盟共同體設計規則第19條第1項後段之規定,實施(use)涵蓋製造、為販賣之要約、市場陳列、進口、出口或使用該設計所結合或應用之物品,或為上述目的囤積物品之行為。

² 有關歐盟共同體設計「維修免責條款」的立法脈絡可參見:

(1) 徐銘鋒, 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 200 期, 頁 45-66。

(2) 徐銘鋒, 歐盟汽車零組件工業設計保護之修正草案立法脈絡介紹, 智慧財產權月刊 110 期, 頁 30-47。

³ judgment of the Tribunal de Commerce de Bruxelles (Brussels Commercial Court, Belgium), No A/12/05787 of 16 February 2015; judgement of the Højesteret (Supreme Court, Denmark), No 17/2010 of 10 March 2015; Landgericht Hamburg (Regional Court, Hamburg, Germany), GRUR-RS 2015, p. 16872; Landgericht Düsseldorf (Regional Court, Düsseldorf, Germany), GRUR-RR 2016, p. 228; Audiencia Provincial de Alicante (Provincial Court, Alicante, Spain), judgment No 437/10 of 18 June 2010; Tribunale di Bologna (District Court, Bologna, Italy), judgment No 4306/2011 of 17 December 2013; Tribunale di Milano (District Court, Milan, Italy), judgment No 3801/2013 of 27 November 2014; Court of Helsinki, Finland, judgment No 15/149362, 19 November 2015, case file No R14/5257; Svea Hovrätt (Court of Appeal, Svea, Sweden), judgment of 29 January 2016, case file No Ö 8596-17.

修免責條款」⁴。上開判決見解的歧異，造成設計權人無從瞭解「維修免責條款」的適用範圍，導致不知如何主張共同體設計法所賦予的合法權益；副廠零件製造商也無從瞭解究應如何主張「維修免責條款」，導致深陷於不知何時會被提告侵權的恐懼。

上開法律解釋爭議終在 2017 年 12 月 20 日歐盟法院（Court of Justice of the European Union，下稱 CJEU）取得重大進展，該先行裁決（Preliminary ruling）確立了「維修免責條款」的適用範圍與主張方式，可說是歐盟共同體設計制度創設以來最具里程碑的先行裁決⁵。由於我國是全球零件的供應大國，如何與歐盟強權折衝即是對外經貿政策的重中之重，容有討論之必要。另基於「維修免責條款」目前是以過渡條款的方式架構在設計規則中，在妾身未明的情況下，歐盟執委會（European Commission）對於「維修免責條款」的政策態度也洞見觀瞻，本文一併納入探討。

貳、Audi、Porsche 控告 Acacia 侵權事件

一、事實背景

本次 CJEU 之所以會就「維修免責條款」進行法律解釋的成因，主要源起於兩件關於「汽車輪圈」的共同體註冊設計侵權事件。

第一起事件的背景是 Audi 持有 6 件關於「汽車輪圈」的共同體註冊設計權，後來發現 Acacia（下稱被控侵權人）在市面上販售 Audi 已取得共同體註冊設計權的汽車輪圈，遂向義大利米蘭地方法院（下稱米蘭地院）提起侵權訴訟。米蘭

⁴ Tribunale di Napoli (District Court, Naples, Italy), 11 November 2009, RG 35034/079; Tribunale della Spezia (District Court, La Spezia), 21 September 2010, No 66/10/18; Tribunale della Spezia (District Court, La Spezia), 29 September 2010, Proc. 75/2010 Mod. 18; Tribunale di Napoli (District Court, Naples), 11 February 2011, No 5001/2011; Tribunale di Milano (District Court, Milan), 11 June 2012, RG 24209/12; Tribunale di Milano (District Court, Milan), 11 October 2012, RG 46317/12; Corte d'appello di Napoli (Court of Appeal, Naples, Italy), 25 September 2013, No 3678/2013.

⁵ Judgment of the Court (Second Chamber) of 20 December 2017: Acacia Srl v. Pneusgarda Srl & Audi AG, and Acacia Srl & Rolando D'Amato v. Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG. Requests for a preliminary ruling from the Corte d'appello di Milano and the Bundesgerichtshof. Retrieve From: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198042&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=380206> (last visited Jan. 24, 2018).

地院在 2014 年 11 月作出侵權成立的判決，被控侵權人不服，在上訴階段抗辯他們製造汽車輪圈的行為符合「維修免責條款」的豁免規定⁶。

第二起事件的背景是 Porsche 持有數件如圖 1 所示「汽車輪圈」之共同體註冊設計權，結果同樣發現被控侵權人（即 Acacia）在德國網路⁷販售 Porsche 已取得共同體註冊設計權的汽車輪圈，該網站有特別提及被控侵權人的「汽車輪圈」是做為維修用途以重建 Porsche 原始外觀的完全複製品，德國區域法院在一審作出侵權成立的決定，被控侵權人在上訴時依然以「維修免責條款」作為抗辯不侵權事由⁸。

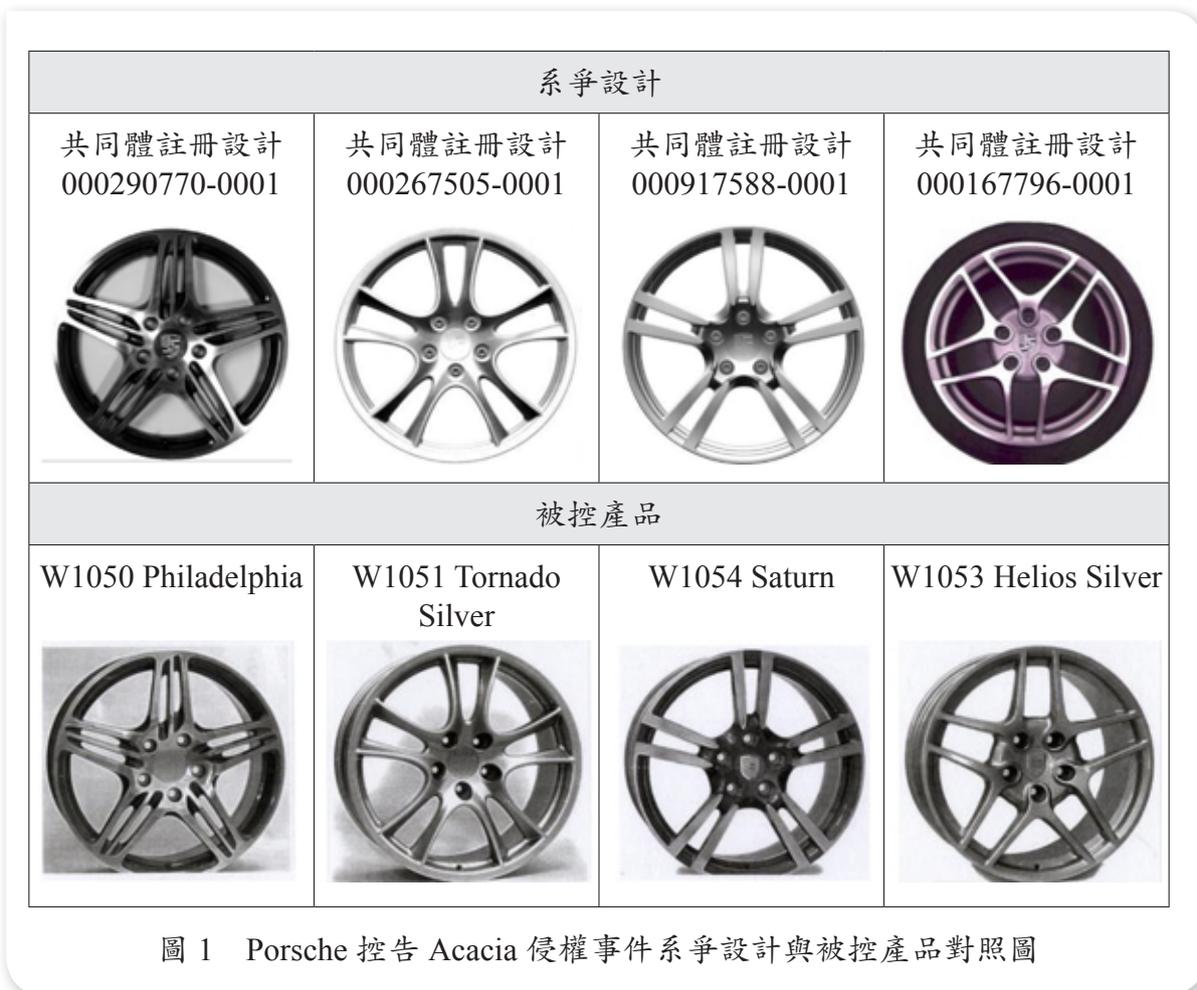


圖 1 Porsche 控告 Acacia 侵權事件系爭設計與被控產品對照圖

⁶ Acacia Srl v. Pneusgarda Srl (in bankruptcy & Audi AG.) (Case C-397/16) (2016/C 371/04).

⁷ www.wspitaly.com (last visited Jan. 24, 2018).

⁸ Acacia Srl & Rolando D'Amato v. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. (Case C-435/16) (2016/C 419/38).

由於兩造對「維修免責條款」各自提出南轅北轍的看法，同時立法例定義也讓人摸不著頭緒，上訴法院只好裁定停止訴訟程序，將法律問題提請 CJEU 做先行裁決⁹。雖然上開訴訟分別由義大利與德國上訴法院審理，不過他們提出的法律問題幾乎如出一轍，本文整理如下：

- (一) 「維修免責條款」是否僅適用於「依附性」零件？
- (二) 「維修免責條款」的適用要件有哪些？
- (三) 要如何主張「維修免責條款」？

二、CJEU 意見

(一) 「維修免責條款」不限於「依附性」零件

第一個問題在於「維修免責條款」是否僅適用於依附在複合產品的零件設計。「依附性」(dependent)係指零件外觀係由複合產品所界定者，通常是指汽車擋風玻璃、保險桿、車燈等，至於汽車輪圈則由於和車身具有多重組合的屬性，例如同一車款可裝配不同設計的輪圈，或同一輪圈設計可裝配在不同車款，故難謂具「依附性」。這項爭點將直接牽動被控產品(汽車輪圈)是否能適用維修免責條款。

由於「維修免責條款」在現行的設計規則中除了第 110 條第 1 項外，在前言第 13 條也有一段文字說明，其立法例請參考表 1 所示。前言第 13 條規定欲適用維修免責條款者，必須具有「依附性」，但第 110 條第 1 項卻沒有這樣的文字。採用「依附性」見解將使汽車輪圈排除在「維修免責條款」的適用範圍之外，因此身為設計權人的 Audi 與 Porsche，甚至德國政府都主張應將「依附性」讀進「維修免責條款」。相較之下，被控侵權人、義大利與荷蘭政府則認為「維修免責條款」不應僅限於「依附性」零件。

⁹ Treaty on the Functioning of the European Union 第 267 條參照。

表 1 設計規則關於「維修免責條款」之規定

設計規則	立法例
前言第 13 條	……共同體設計不應對設計所應用或結合之產品係屬複合產品之零件，且該設計外觀是具有「依附性」；……提供任何保護 ¹⁰ 。
第 110 條第 1 項	直到委員會針對維修免責議題作出提案而修正規則前，共同體設計不存在於以維修複合產品而重建其原始外觀為目的，而構成複合產品之零件設計 ¹¹ 。

CJEU 指出在 1993 年 12 月 3 日時，歐盟執行委員會同時提出共同體設計規則（Regulation）¹² 與共同體設計指令（Directive）¹³。指令僅具有指示目標之效果，必須轉換成各個國家之法律（在國際公法之領域中稱之為「內國法化」）才能實際執行；規則具直接實施之法效力，不需經過轉換立法的程序。原先設計規則草案第 23 條確實曾指出，僅有複合產

¹⁰ COUNCIL REGULATION (EC) No 6/2002 Recital 13

“Full-scale approximation of the laws of the Member States on the use of protected designs for the purpose of permitting the repair of a complex product so as to restore its original appearance, where the design is applied to or incorporated in a product which constitutes a component part of a complex product upon whose appearance the protected design is dependent, could not be achieved through Directive 98/71/EC. Within the framework of the conciliation procedure on the said Directive, the Commission undertook to review the consequences of the provisions of that Directive three years after the deadline for transposition of the Directive in particular for the industrial sectors which are most affected. 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.”

¹¹ COUNCIL REGULATION (EC) No 6/2002 Article 110

“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.”

¹² Proposal for a European Parliament and Council Regulation on the Community Design (OJ 1994 C 29, p. 20).

¹³ Proposal for a European Parliament and Council Directive on the legal protection of designs (OJ 1993 C 345, p. 14).

品的「依附性」零件始能適用「維修免責條款」¹⁴。當時的設計指令草案第 14 條也有相同的法律文字。

在歷經數年的內部討論後，共同體設計指令（下稱設計指令）在 1998 年 10 月 13 日通過生效，不過卻已將原始草案中的「依附性」刪除，其指出，在指令的規範下，歐盟成員國可保留關於以維修複合產品而重建其原始外觀為目的，而實施複合產品之零件設計的免責條款，成員國若要修正國內法，僅能朝向導入維修免責條款的目標邁進¹⁵。由此可知，設計指令「維修免責條款」的適用範圍可及於所有複合產品的零件，且未如最初執委會的草案版本有附加「依附性」的限制條件。

此後隨著設計指令通過生效，執委會在 1999 年 6 月 21 日所提出的設計規則修正草案版本將第 23 條刪除，新增第 10 條第 1 項¹⁶。相較於設計指令第 14 條已將「依附性」刪除，設計規則修正草案第 10 條第 1 項卻仍將「維修免責條款」的適用範圍界定在複合產品的「依附性」零件¹⁷。

¹⁴ Article 23 — Use of a Registered Community Design for repair purposes

“The rights conferred by a Registered Community Design shall not be exercised against third parties who, after three years of the first putting on the market of a product incorporating the design or to which the design is applied, use the design under Article 21, provided that:

(1) the product incorporating the design or to which the design is applied is part of a complex product upon whose appearance the protected design is *dependent*.
(2) the purpose of such a use is to permit the repair of the complex product so as to restore its original appearance; and
(3) the public is not misled as to the origin of the product used for the repair.(Emphasis added).”

¹⁵ 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.”

¹⁶ Amended proposal for a Council Regulation (EC) on Community Design (OJ 2000 C 248E, p. 3).

¹⁷ Article 10a — Transitional provision

“(1) Until such time as amendments to this Regulation are adopted on a proposal from the Commission on this subject, a Community design shall not exist in a design applied to or incorporated in a product, which constitutes a component part of a complex product *upon whose appearance the design is dependent*.
(2) The proposal from the Commission, referred to in paragraph 1, shall be submitted together with, and take into consideration, any changes which the Commission shall propose on the same subject pursuant to Article 18 of Directive 98/71/EC on the legal protection of designs.’ (Emphasis added).”

上開設計指令與設計規則的遣詞用字差異在歐盟高峰會（The European Council）造成極大困擾，多數成員國代表認為上開兩部法律爰有調合之必要¹⁸。成員國常任代表委員會（Coreper）於2000年10月25日同意愛爾蘭代表團的倡議刪除「依附性」要件。也就是說設計規則的「維修免責條款」應向設計指令靠攏¹⁹。準此，歐盟在「維修免責條款」的政策方向理應朝向較寬廣的範圍邁進。而執委會也指出設計規則前言第13條與「維修免責條款」兩者間的歧異，是在缺乏協調下所產生的。這導致設計規則第110條第1項到後來修正到與設計指令第14條一致，但設計規則前言第13條卻漏未刪除。

本案兩造除了對「依附性」零件（例如汽車大燈）可適用於「維修免責條款」皆採肯認的態度外，也同意「維修免責條款」是為了使零件市場自由化，讓第三人可實施共同體註冊設計權。CJEU認為如果僅將「維修免責條款」限定在「依附性」零件，即便消費者有較多的選擇權益，但副廠零件製造商仍無法進入不具「依附性」零件市場，如此將會衝擊到想要購買與出廠零件外觀相同的消費者權益，CJEU稱此為「限制性壟斷」（limited monopoly）。按照佐審官（Advocate-General）的看法，自由化所代表的是消費者若有維修需求時，可向第三人購買與汽車出廠時完全相同外觀的複製品輪圈。

綜上，CJEU認為「維修免責條款」的適用品項包含所有「複合產品之零件」，不限於必須由複合產品外觀所界定（依附性）之零件形狀。

¹⁸ See of the Report from the Presidency to the Permanent Representatives Committee (Coreper), No 12420/2000, of 19 October 2000, paragraph 6 (available at: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12420-2000-INIT/en/pdf>): The great majority of delegations called for the wording of Article 10a and recital 13 to be more closely aligned on Article 14 of the Directive, since the text proposed by the Commission was likely to exclude from protection more component parts than those referred to in the latter Article. See also page 2 of the Report from the Presidency to the Coreper, No 8107/2000, of 5 May 2000, available at <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8107-2000-INIT/en/pdf> (last visited Jan.24,2018).

¹⁹ Pages 1 and 2 of the Note from the Presidency to the Working Party on Intellectual Property (Designs), No 12811/2000, of 27 October 2000, available at <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12811-2000-INIT/en/pdf> (last visited Jan.24,2018).

（二）「維修免責條款」的適用要件

為了解決由來已久的適用要件爭議，CJEU 將「維修免責條款」的適用要件分為以下兩項進行論述：

1、複合產品之零件

設計規則第 3 條第 3 項指出，複合產品，係由複數個可拆解及重組的零件所構成的產品。同條第 2 項指出「產品」的概念包含任何工業或手工藝品，包括準備組裝在複合產品的內部零件。

接下來則是設計規則第 110 條第 1 項已很清楚的指出「……共同體設計不存在於以維修『複合產品』而重建其原始外觀為目的，而構成複合產品之零件設計。」也就是說倘系爭零件有故障或缺件時，將會阻礙複合產品的正常使用。以本案為例，輪圈若發生故障，則勢必會影響汽車的運輸用途，但兒童座椅、車頂架、音響系統顯然不會，自不在「維修免責條款」的適用範圍之列。準此，「維修免責條款」所指的零件形狀必須對複合產品的外觀與功能有所貢獻。

最後，「維修免責條款」僅適用於受到共同體設計保護之「零件」外觀（例如輪圈），而不是「複合產品」外觀（汽車）。而且複合產品的零件必須在正常使用（Normal Use）時仍得以被最終使用者（End User）觀察到，同時符合新穎性及獨特性者，始足當之²⁰。

綜上所述，CJEU 將「維修免責條款」中的複合產品之零件定義如下：

²⁰ COUNCIL REGULATION (EC) No 6/2002 Article 4

- “ (1) A design shall be protected by a Community design to the extent that it is new and has individual character.
- (2) A design applied to or incorporated in a product which constitutes a component part of a complex product shall only be considered to be new and to have individual character:
- (a) if the component part, once it has been incorporated into the complex product, remains visible during normal use of the latter; and
- (b) to the extent that those visible features of the component part fulfil in themselves the requirements as to novelty and individual character.
- (3) "Normal use" within the meaning of paragraph (2)(a) shall mean use by the end user, excluding maintenance, servicing or repair work.”

- (1) 與複合產品相互結合的產品
- (2) 可以拆裝及替換者
- (3) 必須以複合產品正常使用為目的
- (4) 在最終使用複合產品時仍得以觀察

2、必須以重建原始外觀而維修複合產品為目的而實施零件設計權

在「維修免責條款」的架構下，「實施」零件設計權係指為以維修複合產品而重建其原始外觀為目的，而製造、為販賣之要約、市場陳列、進口、出口或使用該複合產品之零件設計所結合或應用之物品，或為上述目的囤積物品之行為²¹。

由於「維修免責條款」是為了維護消費者重建複合產品原始外觀的基本權益，因此如果僅是基於個人偏好、方便或美感考量，在複合產品之零件尚未有缺陷，從而不影響正常使用的前提下實施共同體註冊設計權者，自不在「維修免責條款」適用範圍之列。

值得一提的是，此前 CJEU 已於 2015 年 10 月 6 日裁定，「維修免責條款」並未賦予第三人任何使用商標的權利，因為這樣的行為將導致消費者將第三人所製造的零件誤認為是原廠出品的²²。問題是一

²¹ COUNCIL REGULATION (EC) No 6/2002 Article 19

“(1) A registered Community design shall confer on its holder the exclusive right to use it and to prevent any third party not having his consent from using it. The aforementioned use shall cover, in particular, the making, offering, putting on the market, importing, exporting or using of a product in which the design is incorporated or to which it is applied, or stocking such a product for those purposes.

(2) An unregistered Community design shall, however, confer on its holder the right to prevent the acts referred to in paragraph 1 only if the contested use results from copying the protected design.

The contested use shall not be deemed to result from copying the protected design if it results from an independent work of creation by a designer who may be reasonably thought not to be familiar with the design made available to the public by the holder.

(3) Paragraph 2 shall also apply to a registered Community design subject to deferment of publication as long as the relevant entries in the register and the file have not been made available to the public in accordance with Article 50(4).”

²² C-500/14 Ford Motor Company.

且副廠零件製造商刪去設計權人商標（例如 Audi、Porsche），而改用自家商標（例如被控侵權人在輪圈軸心冠上「WSP Italy」），就可能產生是否與原始外觀相同的要件。CJEU 認為倘若要求副廠零件製造商必須貼上原廠商標才可構成重建原始外觀，那麼即便不會構成侵害共同體註冊設計權，也會侵害到原廠商標權，因此商標的差異理應不會對原始外觀造成任何影響才是。

綜上所述，CJEU 認為「維修免責條款」所指之零件，必須「用於維修複合產品」，故排除因個人偏好、方便或美感考量實施零件設計權的行為。此外，還必須以「重建原始外觀」為目的，這意謂著被更換的零件必須與原始裝配在複合產品的對應零件外觀相同，惟商標所造成的外觀差異並非所問。

（三）主張「維修免責條款」的方式

由於 CJEU 在本案對於「維修免責條款」的解釋，已不侷限在「依附性」，而是涵蓋所有複合產品的零件外觀。接下來所要討論的就在於如何主張「維修免責條款」。佐審官提出三種解決方案，以下分項說明：

1、擔保義務

本方案要求副廠零件製造商應擔保複製品係以「維修複合產品而重建其原始外觀為目的」。Audi 主張副廠零件製造商僅能將他們製造的複製品配銷到維修間，並且必須擔保僅用於維修用途。Porsche 主張為避免構成不符維修用途的大量交易，必須禁止製造商和配銷商交易複製品。

CJEU 認為上開限制製造商與配銷商的商業交易行為，將對副廠零件進入市場造成阻礙，同時也違反「維修免責條款」欲達到市場自由化之意旨。首先 Audi 的主張顯然忽略了維修行為有可能發生在維修間以外的場所，例如消費者自行更換的場合。Porsche 的主張則使配銷商毫無銷售副廠輪圈的機會。不僅如此，針對製造副廠輪圈行為強加課以限制，將限縮製造商的規模經濟，並且延宕最終消費者取得

副廠輪圈的時程。況本方案等同要求副廠零件製造商必須為中下游廠商與最終消費者的使用行為扛起所有責任，顯然已逾越比例原則。

2、申報義務

本方案課以副廠零件製造商義務，必須取得消費者切結不會用於「維修免責條款」適用範圍以外的聲明書。但 CJEU 認為本方案僅是理論上可行，實務上不可行，因為副廠零件製造商可能在明知消費者不會用於維修目的之情形下仍取得聲明書。

3、注意義務（Diligence Requirements）

本方案是由義大利政府及歐盟執委會所提出，其乃是基於注意義務，希冀中、下游供應商及消費者應遵守「維修免責條款」的適用範圍。CJEU 認為副廠零件製造商基於注意義務，理應告知客戶他們並非系爭零件的共同體註冊設計權人，另一方面，還必須告知系爭零件僅以「維修複合產品而重建其原始外觀為目的」，不能使用於其他用途。進一步來說，必須給副廠零件製造商機會，讓他們證明已盡到揭露資訊的義務，例如以上開第二種方案請消費者簽署聲明，或是將「維修免責條款」寫在買賣契約。不過即便作到揭露資訊義務也不必然免除侵權責任，倘副廠零件製造商事前可合理知悉購買者的用途不在「維修免責條款」的適用範圍者，自應拒絕銷售，否則仍會觸法。

CJEU 認為這是促成歐盟市場自由化，以及呼應「維修免責條款」政策的最有效執行方法。

三、判決結果

綜上所述，本文將 CJEU 就「維修免責條款」所作的法律意見，整理如表 2 所示。

表 2 Audi、Porsche 控告 Acacia 侵權事件法律問題暨判決結果一覽表

上訴法院所提法律問題	CJEU 先行裁決結果
1. 「維修免責條款」是否僅適用於「依附性」零件？	「維修免責條款」應理解為「複合產品之零件」，不限於必須由複合產品外觀所界定「依附性」之零件形狀。
2. 「維修免責條款」的適用要件有哪些？	(1) 「複合產品之零件」涵蓋任何裝配在複合產品，並可拆解與重組之零件，且必須以最終使用複合產品為目的，而得以觀察到者。 (2) 複合產品之零件必須以「維修複合產品而重建其原始外觀為目的」，排除因個人偏好、方便或美感考量實施零件設計權的行為，此外複製品除商標外，必須與裝配在複合產品的零件原始外觀相同。
3. 要如何主張「維修免責條款」？	欲主張「維修免責條款」者，複合產品之零件製造商與配銷商必須遵守注意義務，其中包括告知客戶他們並非系爭零件的共同體註冊設計權人，倘若製造商與配銷商明知或可合理知悉系爭零件非用於「維修免責條款」適用範圍者，將喪失主張權利。

參、分析與討論

一、判決分析

在 CJEU 判決尚未出爐時，此前有多起的共同體註冊設計權侵害訴訟皆曾對「依附性」是否應讀進「維修免責條款」提出爭執，多數法院將這些文義上的差異歸究於立法時的錯誤所致，其認為設計規則第 110 條第 1 項很明顯地疏漏一些文字，故通說認為應將前言第 13 條所指的「依附性」納入第 110 條第 1 項的解釋範圍²³。無獨有偶，歐盟也有學者以「維修免責條款」既為共同體註冊設計權效力不及之情事，在適用範圍上理應基於公益必要性進行嚴格限制，否則勢將對設計權人的權益造成負面影響²⁴。

²³ See MUSKER, COMMUNITY DESIGN LAW, 312(2002).

²⁴ BELDIMAN & DANA & BLANKE-ROESER & CONSTANTIN, AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE ON DESIGN PROTECTION OF VISIBLE SPARE PARTS, 68(2017).

但在 Audi、Porsche 控告 Acacia 侵權事件中，CJEU 從立法脈絡的角度剖析歐盟起草「維修免責條款」的演進歷程，並以立法政策方向應凌駕過設計規則前言第 13 條為由，認定「維修免責條款」不限於複合產品的「依附性」零件，讓案情出現大逆轉。本案一出，等同宣告未來歐盟消費者若為了使產品恢復正常運作，副廠零組件供應商可透過任何型式，向消費者告知零件複製品並非正廠零件，並且在買賣契約上聲明零件複製品僅能以「維修複合產品而重建其原始外觀為目的」，即可享有「維修免責條款」的豁免權。當然，如果副廠零組件製造商已明知這項零件交易並非用來「維修」複合產品者，自然無法免責。

二、影響評估

CJEU 本次對於「維修免責條款」之判決，除了會對歐盟設計保護政策帶來關鍵性之影響外，同時也會對各方利益團體帶來一定程度的衝擊，以下分項說明。

（一）歐盟智慧財產局與各成員國註冊設計機關

成員國國內法是否導入「維修免責條款」將決定一個國家的設計保護制度是否具有吸引力，例如仿效共同體設計制度導入「維修免責條款」，對汽車零件提供較弱保護強度的國家（奧地利、丹麥、立陶宛），他們的註冊設計申請案始終維持在十分低迷的狀態。請參考圖 2 所示，波蘭在 2008 年導入「維修免責條款」後，國內註冊設計申請案量還一度面臨腰斬的命運。

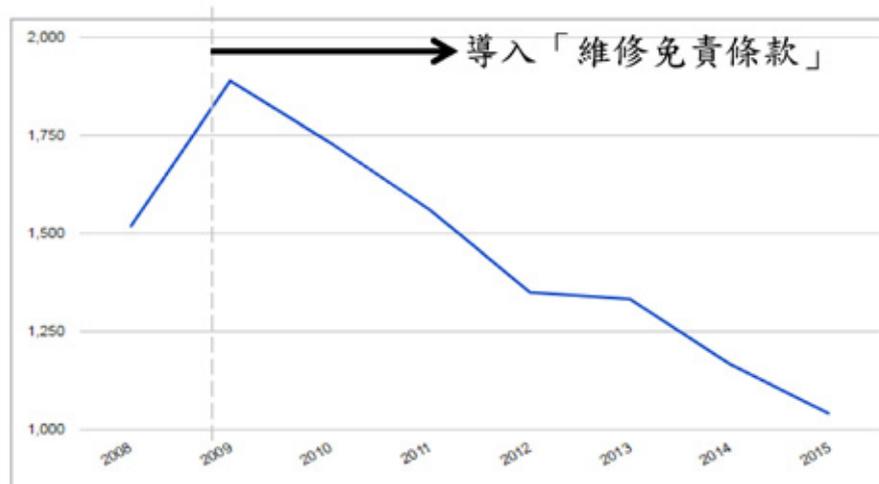


圖 2 波蘭 2008 年至 2015 年註冊設計案量統計圖²⁵

歐盟曾於 2004 年公開一份「汽車零組件政策影響評估報告」，在調查過程中，研究團隊發現相較於紡織業有 52%、傢俱業有 63%、電子業有 71% 表達願意或曾經申請歐盟共同體註冊設計；不過絕大多數的原廠車商對共同體註冊設計卻感到反感。數據顯示，原廠車商會選擇在不提供「維修免責條款」的成員國提出註冊設計申請案，只有 13% 的原廠車商對歐盟共同體註冊設計感興趣。以未設有「維修免責條款」的瑞典來說，光是 SCANIA 及 VOLVO 就幾乎拿下了該國的註冊設計申請案總量，至於瑞典傢俱製造商 IKEA，就會選擇共同體註冊設計的保護。

本次 CJEU 將「維修免責條款」的適用範圍擴及至所有的複合產品零件，勢必會衝擊零件開發商的申請意願，使得歐盟智慧財產局的零件共同體註冊申請案大幅減少。而這些少掉的案件未來可能流往未設有「維修免責條款」的歐盟成員國，以提出國家型註冊設計申請案的方式取得保護。

²⁵ 資料來源：WIPO IP Statistics Data Center. Retrieve From: <https://www3.wipo.int/ipstats/index.htm?tab=industrial> (last visited Jan.24,2018).

（二）共同體註冊設計權人

擴大「維修免責條款」的適用範圍就等同限縮設計權人的主張範圍，因此設計權人可說是本次 CJEU 判決的最大受害者，特別是複合產品零件品項。不過由於歐盟除了共同體設計制度外，各成員國仍都保有國家型的註冊設計制度，未來可能會有更多零件開發商將設計申請策略以化整為零的方式，分散到未設有「維修免責條款」的成員國申請，屆時副廠零件製造商恐將更難防範。

（三）成員國政府

從本次判決也可透析部分成員國對於「維修免責條款」的政策立場，例如德國政府是強力反對，荷蘭與義大利政府則站在支持擴大適用的立場，不過這些國家立場其實從該國國家註冊設計制度是否設有「維修免責條款」即可預測。

以目前成員國對於「維修免責條款」仍處於紛亂局面可知，雖然歐盟設計指令提供各成員國一個極為明確的修法方針，但是「維修免責條款」涉及到龐大的商業利益，甚至檯面下還有國家勢力的強烈干預，相信歐盟各成員國要在「維修免責條款」達到共識仍有漫漫長路要走，而國家型註冊設計制度的不調合，仍不可避免會影響到歐盟當局想要達成貨物自由運輸的目標²⁶。

三、政策動向

（一）問題所在

參考 2008 年 WIPO 商標、工業設計及地理名稱法規常設委員會（SCT）的問卷報告，其中有 11 個成員國設有「維修免責條款」²⁷，表 3 是相關的分布情形，然而在未提供「維修免責條款」的成員國中，即便該國的原廠車商狹著雄厚的財力及政治資本，也不是沒有政府機關跳

²⁶ See Article 34 et seq., 45 et seq. TFEU.

²⁷ Proposal for a Directive amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs.

出來呼籲導入「維修免責條款」，例如法國競爭管理局（Autorité de la concurrence）、羅馬尼亞的不正競爭主管委員會（Consiliul Concurenței）都曾先後以市場自由化為由，希望能導入「維修免責條款」，但過程並不順利²⁸。

表 3 歐盟成員國導入「維修免責條款」與否對照表

類型	國家
設有「維修免責條款」	波蘭、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
未設有「維修免責條款」	保加利亞、法國、德國、芬蘭、葡萄牙、塞普勒斯、捷克、愛沙利亞、立陶宛、馬爾他、斯洛伐克、斯洛維尼亞、保加利亞、羅馬尼亞
對於零件提供較短期的保護期間	瑞典、丹麥、芬蘭僅提供零件 15 年的保護期間；希臘僅提供零件 5 年的保護期間。以上 4 個國家的一般設計保護期間可長達 25 年

由上可知，歐盟成員國對於「維修免責條款」所採取的立場始終無法一致，以下將以歐盟執委會在 2004 年所作成的分析報告及訪談資料²⁹，說明「維修免責條款」所涉及的政策爭議。

²⁸ The French Competition Authority issued an Opinion in 2012 supporting liberalisation of spare parts for repair, but advises that a transitional period would be necessary in order to give automotive manufacturers time to adapt to the new legal framework. However, the Opinion is now 3 years old, and has not been followed by legislative action. See Opinion no. 12-A-21 of 8 October 2012 on competition in the vehicle repair and maintenance sector and the spare parts manufacturing and distribution sector/ Avis n°12-A-21 du 8 octobre 2012 relatif au fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules et de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange, available at http://www.autoritedelaconcurrence.fr/doc/12a21_en.pdf. (last visited Jan.24,2018).

The Romanian Competition Council also issued an Opinion in favour of the "repair clause" in 2013—see Iustinian Captariu, Ioana Tirca, “The Romanian Competition Council publishes its final conclusions regarding the automotive spare parts market”, February 2013, e-Competitions, N°51103, available at www.concurrences.com; and Iustinian Captariu, “Observations and conclusions to the Romanian Competition Council’s report on the automotive spare parts market”, www.kinstellar.com.

²⁹ COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, 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.

若將共同體設計所保護的產品進行概念區分，我們大致上可將它們區分為單一產品（例如食品、鞋子、杯子）以及耐久產品（例如手錶、印表機或汽車）。單一產品一旦損壞，通常就會重新買過；耐久產品一旦損壞，通常僅會更換掉受損的零件，且零件外觀會與原始產品相同。其中有部分耐久產品是消費者無法自行更換，而必須是透過外部廠商提供零件及服務，例如咖啡機或相片印表機。耐久產品通常又可區分成兩種市場：第一市場是將整件產品賣給使用者及消費者；售後市場則是提供消費者在第一市場購買耐久產品後所需維修、保養的零件或服務。

準此，相較於前述的單一產品，耐久產品的第一市場與售後市場彼此間有著緊密的聯結關係。而絕大多數的耐久產品都可以透過諸如發明專利、註冊設計、著作權、商標取得智慧財產權保護。智慧財產權可以同時保護整件產品及其零件，不論是內部或外部（機構、產品、產品零件外觀），不過當智慧財產權保護的範圍包含產品的零件時，這些用來更換的零件可能衍生出不正競爭問題。反對保護及贊成保護零件外觀的理由可整理如表 4 所示：

表 4 反對保護及贊成保護零件外觀的理由一覽表

反對保護意見	贊成保護意見
<p>用智慧財產權保護零件將導致消費者必須付出更高的經濟成本，而這些額外增加的成本對於廠商在第一市場的研發付出是非必要的。</p>	<p>基於第一市場的競爭十分激烈，用智慧財產權保護零件鼓勵廠商致力於在第一市場的產品研發是絕對必要的；以印表機為例，許多印表機廠商都會盡可能壓低產品售價，特別是在國內市場，因此他們一定要在售後市場創造收益才能回收研發產品的心血。前述的情形也會發生在遊戲機市場（遊戲卡匣、控制器）、汽車（內、外部零件）、廚房用品（具有膠囊的雀巢咖啡機）以及其他所有需要零件或維修的產品（手錶及智慧型手機）。</p>

由以上的壁壘分明的衝突，可觀察到某些產品領域的製造商已開始逐漸利用智慧財產權來控制售後市場，特別是設計權，如此的作法將衍生出不正競爭的疑慮。也就是說站在智慧財產權及不正競爭的天秤兩端，在售後市場主張智慧財產權是否已逾越鼓勵研發的經濟合理性，或者是這樣的不正競爭效果可透過立法加以干預，例如限縮智慧財產權的保護範圍，或是透過不正競爭法加以約束。

由於立法者在起草「維修免責條款」時僅單純是要將這項規定適用於機械裝置上，特別是在那些具有第一市場「複合產品」及售後市場中「零件」關係的耐久產品領域。然而出乎意料的是，「複合產品」與「零件」的界限卻在近期的歐盟成員國法院判決中被模糊化。例如奧地利法院在2007年時以「伯恩香腸包裝」是由盒子、塑膠片、貼紙以及可分離的醬料包，而認定屬於「複合產品」³⁰，類似的例子還發生在衣服³¹及冰淇淋³²。同時，歐盟智慧財產局（下稱 EUIPO）及各歐盟成員國法院間對於同一產品也有認定不一的情形，例如 EUIPO 認為建築物的組件不是「複合產品」，但波蘭及荷蘭法院卻認為是。倘若以上的產品都可當成是「複合產品」，那麼它們的「零件」也理當適用於「維修免責條款」。然而不論是從經濟規模、設計或是研發流程的角度考量，這些產業與汽車產業的生態大相逕庭、完全無法比擬，也不符合立法者當初起草「維修免責條款」的初衷。歐盟執委會認為，除非未來歐盟法院針對「複合產品」及「零件」的定義能做出更清楚的規範，否則「維修免責條款」應該僅適用在耐久產品上，更進一步來講，「維修免責條款」所指涉標的應當僅限縮在機械裝置領域的「複合產品」，特別是指汽車，畢竟這個品項有其他產業所沒有的「高單價」、「耐久產品」屬性。

³⁰ OGH 13.02.2007, 4 Ob 246/06i – Mini-Berner, ÖBl 2007, 216.

³¹ DKH Retail Ltd v. H. Young (Operations) Ltd [2014] EWHC 4034 (IPEC) (08 December 2014).

³² ANITA Grzegorz Mordalski v. Przewodni biuro Produkcji Lodow KORAL Naczelny Sąd Administracyjny on 20.03.2007 (signature II GSK 276/06).

（二）現況調查

歐盟曾公開一份「歐盟 2004 年汽車零件政策影響評估報告」，其報告的結果整理如下：

- 1、58% 的受訪者贊同設計保護制度涵蓋汽車零件
- 2、32% 的受訪者反對設計保護制度涵蓋汽車零件
- 3、9% 的受訪者不知道

如果將受訪者進行類型區分，得到的結果如下：

- 1、92% 的原廠車商贊同設計保護制度涵蓋汽車零件
- 2、70% 的汽車服務業者反對設計保護制度涵蓋汽車零件
- 3、65% 的非汽車產業利益團體贊同設計保護制度涵蓋汽車零件

當受訪者被問到是否贊同汽車零件保護應調合化時，大多數的非汽車產業利益團體贊同，但有 92% 的法國原廠車商，以及其他成員國有 40% 的原廠車商都持反對立場。

為了深入瞭解各成員國官方對於「維修免責條款」的立場，該研究團隊也前往各成員國的註冊設計主管機關進行訪談。其中捷克指出此議題為政策性議題、奧地利認為沒有調整的必要、立陶宛說現在的規定已很清楚、德國則表示「沒有調整的理由」、西班牙也稱現在實務上沒有遇到任何問題，以後也不太可能改變、瑞典則認為滿意當時的作法（僅提供零件 15 年保護期間）、斯洛維尼亞則對於當時歐盟共同體所推動的「維修免責條款³³」感興趣（但是到現在都還沒導入）。

在零件設計的法律行動上，如果將受訪者進行類型區分，得到的結果如下：

³³ Proposal for a Directive amending Directive 98/71/EC on the legal protection of designs.

1、32% 的原廠車商表示曾發動設計權侵害訴訟

2、15% 的副廠零件製造商表示曾發動設計權侵害訴訟（可能是改裝件的零件設計權）

而以上的設計權侵害訴訟的最後結果可整理如圖 3，「侵權成立」的比例可達 51%。若再將統計範圍限縮到「侵權成立」及「侵權不成立」，設計權人在零件設計權侵害訴訟中的勝訴比例高達 86%。

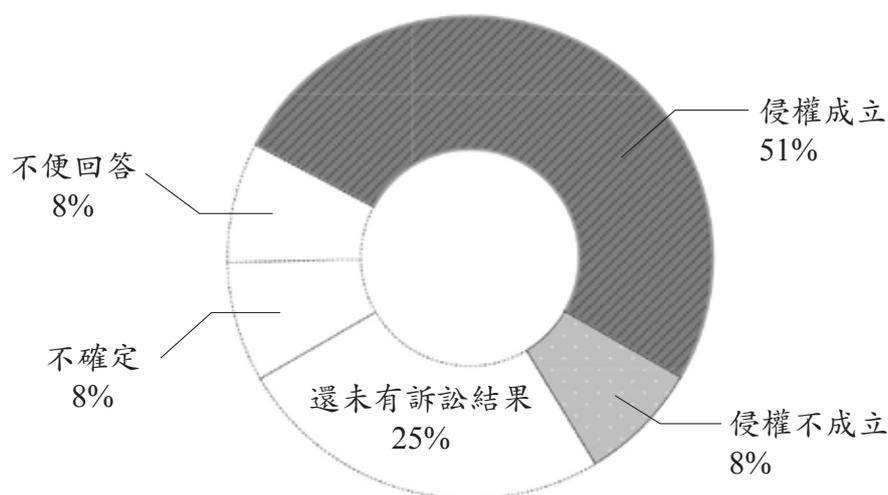


圖 3 設計權侵害訴訟結果比例圖

另外，有 54% 的副廠零件製造商表示曾有被控侵害設計權的經驗，原廠車商則表示不曾發生過被告的情形。以上被告的副廠零件製造商有 41% 表示曾有被法院判決侵權的經驗，若將統計範圍限縮到「侵權成立」及「侵權不成立」，則侵權成立的比例可達 61%。因此在零件設計權侵害訴訟上，原廠車商可以說讓副廠零件製造商處於完全被動的劣勢。

（三）選擇方案

由於「維修免責條款」是以「過渡條款」的形式規範於設計規則第 110 條第 1 項中，歐盟執委會在 2016 年 4 月所公布之「歐盟工業設計法

律評估報告書」(Legal review on industrial design protection in Europe)³⁴，特別就「維修免責條款」再提出一些選擇方案，整理如下：

1、提供有限的設計保護期間

歐盟執委會曾於 1993 年針對零件設計權提出自註冊之日起 3 年的保護期間，3 年過後零件設計權人即不得排除第三人維修或更換零件的使用。以下是這項方案的缺點：

- (1) 有可能違反 TRIPS 協定第 25 條第 1 項要求對於工業設計之保護應至少 10 年以上的規定³⁵，同時這種為零件「量身訂做」的條款也可能無法落入第 26 條第 2 項的工業設計排除保護原則中³⁶。
- (2) 提供汽車零件較短的設計權保護期間，可能影響到副廠零件製造商進入售後市場的時間，同時也可能會削弱他們的經濟與投資動機。
- (3) 最後一個考量因素是近期 CJEU 已指引成員國應透過著作權提供設計有彈性且具包容性的保護。按照伯恩公約第 7 條第 4 項的規定³⁷，對於應用美術著作應提出 25 年的保護期間。因此提供有限的設計保護期間仍可能無法避免零件透過著作權進行平行保護。

³⁴ Legal review on industrial design protection in Europe (MARKT 2014/083/D).

³⁵ Members shall provide for the protection of independently created industrial designs that are new or original. Members may provide that designs are not new or original if they do not significantly differ from known designs or combinations of known design features. Members may provide that such protection shall not extend to designs dictated essentially by technical or functional considerations.

³⁶ Members may provide limited exceptions to the protection of industrial designs, provided that such exceptions do not unreasonably conflict with the normal exploitation of protected industrial designs and do not unreasonably prejudice the legitimate interests of the owner of the protected design, taking account of the legitimate interests of third parties.

³⁷ It shall be a matter for legislation in the countries of the Union to determine the term of protection of photographic works and that of works of applied art in so far as they are protected as artistic works; however, this term shall last at least until the end of a period of twenty-five years from the making of such a work.

2、強制授權及補償金機制

這項方案是以允許保護依附性（具有可視性）零件外觀為前提，但提供任何人以公平合理且無歧視（Fair, Reasonable And Non-Discriminatory，簡稱 FRAND）的條件請求強制授權，其優點在於副廠零件製造商可透過支付合理權利金給設計權人的模式，取得註冊設計權之日起即可製造系爭零件，且不會違反 TRIPS 協定。

但是這項方案的缺點也很多，最致命之處即在於會增加許多行政成本，而且法律上的不確定性很高。包括成員國的主管機關或是 EUIPO 本身都必須要建立起一套準則，以確保這些授權協議符合歐盟競爭法的規範。此外，在談判強制授權的期間與條件時，也會耗費大量的時間與金錢，歐盟 2004 年汽車零件政策影響評估報告已表示這項方案很難操作，而且相較於其他的替代性方案並不會產生較顯著的效益。

3、售後市場全面自由化

此項方案是不提供零件任何設計保護，而且最終將導致歐盟設計指令刪除對於零件的保護。以下是這項方案的優點：

- (1) 放棄對於售後市場的設計保護，將全面增加零件的競爭機會，同時也可確保最大的潛在競爭
- (2) 可提升法律上的確定性
- (3) 可強化內部市場的功能，同時允許中小企業（SMEs）加入售後市場
- (4) 對於複合產品而言，汽車在產品生命周期所需耗費的成本不易估計，特別是關於「維修零件」及「碰撞件」而言；原廠車商在售後市場的訂價將不會影響到他們在第一市場的銷售
- (5) 這項方案將允許售後市場有更多的競爭，而消費者將因更多的選擇機會及更合理的訂價而受惠

有人擔心售後市場全面自由化將導致產品安全性堪慮，特別是來自非歐盟區的黑心製造商。在安全性部分，零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，且保護標的為產品外觀，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未受到設計保護的同類產品來得更安全³⁸。

4、維持現狀

這是目前歐盟的狀態，也就是留給各歐盟成員選擇是否導入競爭，讓國內市場自由化，特別是導入「維修免責條款」的主導權。對於不導入「維修免責條款」的成員國，原廠車商將可持續封鎖售後市場，而已導入「維修免責條款」的成員國，可讓售後市場持續競爭。不過因為歐盟各成員國的規定不一，將使得「維修免責條款」在全歐盟的實施效益減弱。這同時也是日本當時反對歐盟或各成員國間導入「維修免責條款」的理由，畢竟連各成員國國內法都無法取得共識，憑什麼共同體設計制度非要導入「維修免責條款」不可。

最後，歐盟汽車協會（European Automobile Manufacturers' Association）也表示未提供零件設計保護將無法有效鼓勵創新，在售後市場回收投資成本對於創新十分重要，不僅是汽車部門，包括吸塵器、印表機、咖啡機、相片或影印機等等。另一方面，有一些汽車工業十分強盛的國家如美國、日本、加拿大，這些已開發國家也沒有「維修免責條款」。

（四）修法建議

從以上的解決方案中，執委會認為較具可行性的僅有：1、維持現狀；2、售後市場全面自由化；3、融合「維修免責條款」及競爭法（或消費者保護法）的方案。

³⁸ ECAR, *Why a few Member States should no longer block the liberalisation of the vehicle spare parts market - Analysis of the legal, economic and political status of the "Repairs Clause"*, 2011, at p.6, available at http://www.ecar-eu.com/documents/ECARExtendedPosition-Analysis_1July2011.doc.pdf (last visited Jan.24,2018).

從利益團體的調查亦可發現大量的原廠車商傾向於保護零件，至於非原廠車商利益團體、其他副廠零件製造商則多數反對。經濟分析則指出保護零件外觀缺乏經濟正當性，然而排除零件保護僅會對創新帶來輕微的負面影響，因此，若由經濟分析觀點作為立論則陷入兩難。相關證據也顯示保護零件外觀將導致原廠車商得以支配售後市場，將導致消費者花費更高的代價進行維修。

歐盟執委會建議將「維修免責條款」從設計規則第 110 第 1 項的「過渡條款」中，正名至第 20 條第 2 項設計權效力不及的條款，使其成為永久條文，第 110 第 1 項爰予刪除。另囿於前言第 13 條的「維修免責條款」曾有「依附性」的文字，因此在增訂第 20 條第 2 項時也應入法，使修正後的「維修免責條款」僅能適用在「複合產品外觀的『依附性』零件」，不過隨著 CJEU 在 Audi、Porsche 控告 Acacia 侵權事件中，已放寬複合產品之零件必須符合依附性要件的限制，相信歐盟執委會未來勢必會就適用範圍進行一番調整。

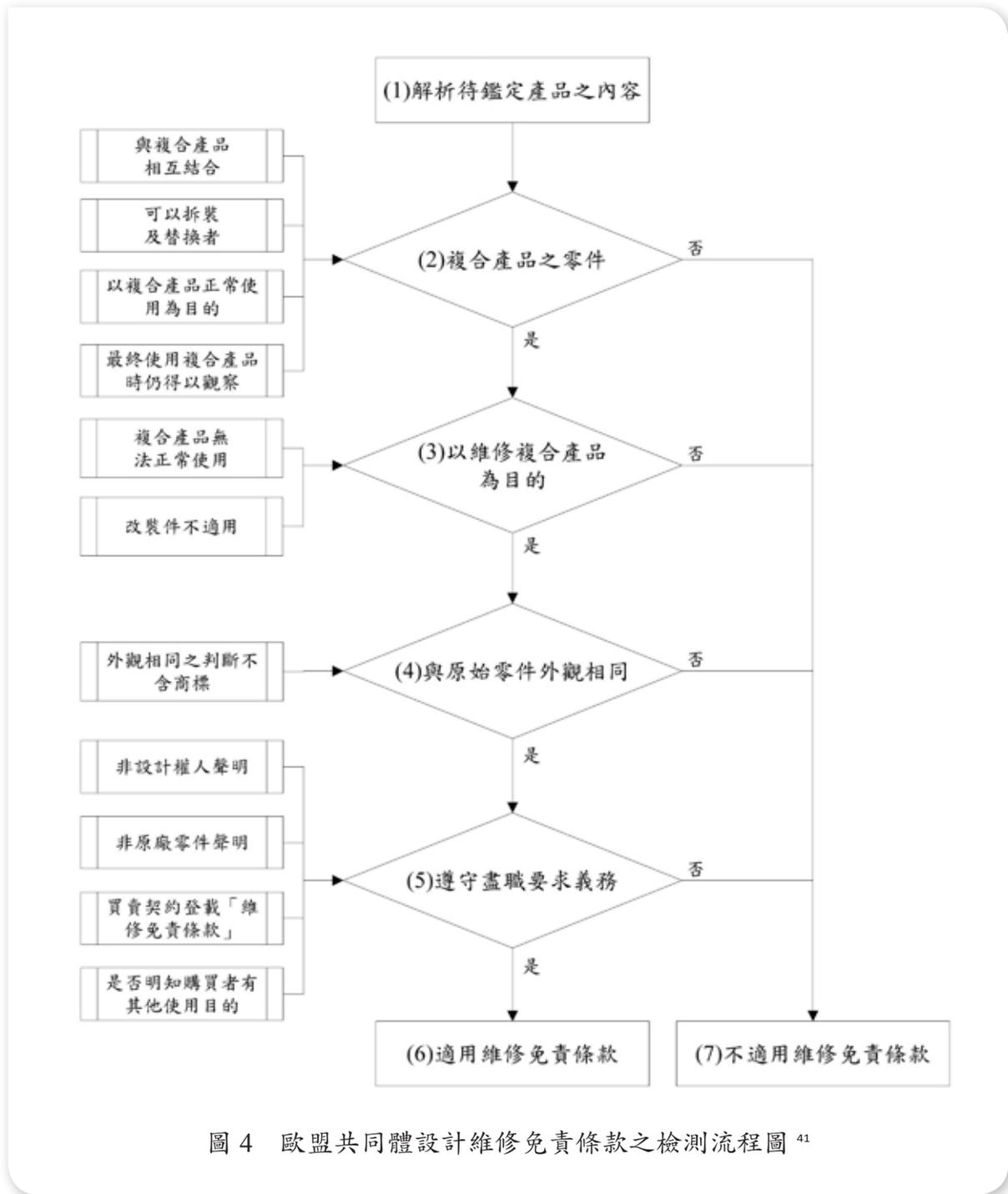
肆、結語及建議

一個國家產業利益的總合就是國家經濟利益，由於 OEM 零件代工及組裝向來是我國出口強項，本次 CJEU 在「維修免責條款」的逆轉判決對我國產業是一大利多，副廠零件製造商可望在共同體設計保護制度的架構下較不會受到原廠的訴訟侵擾。

為了使我國汽車零組件產業界瞭解其生產之產品是否可適用於維修免責條款，本文參考 CJEU 判決統整出一套檢測步驟圖（圖 4），希冀作為我國廠商開拓歐盟零件市場之參考。本流程適用的前提是當系爭設計有效³⁹，且待鑑定產品已落入系爭設計的保護範圍時⁴⁰。

³⁹ 汽車零組件欲取得共同體設計保護除了應具備新穎性、獨特性外，尚應審酌該設計必須是非屬於純功能性及相互依存的設計。

⁴⁰ 依共同體設計規則第 10 條規定，歐盟設計所授予的保護範圍應包含對有知識的使用者不會造成整體視覺印象不同的設計（亦即通體意象明顯近似的任何設計）；在評估保護範圍時，應考量開發該設計之設計者的自由度。



⁴¹ 流程圖中的 (2)、(3)、(4)、(5) 無先後順序關係。

誠如前述，目前歐盟成員國國內法對於「維修免責條款」仍處於紛亂的局面，雖然國內企業普遍認為設計專利的重要性遠低於發明、新型專利或商標權，但在極度重視設計的美國、德國、英國或其他先進國家，一旦設計侵權成立，相較於我國法院願意給予可教化、自新的機會，外國法院則多半以高額損賠金、禁制令讓被控侵權人丟掉半壁江山，特別是蓄意侵權者還可能因此背上相當於侵害商標權的刑事責任，例如英國、法國、德國、丹麥、芬蘭及義大利。

本次 CJEU 擴大「維修免責條款」適用範圍的先行裁決與其說是特例，還不如說是破例。若從智慧財產權的角度觀察，因設計權效力不及之事由等同剝奪設計權人的財產權，必須像政府徵收人民土地一樣，事前要有非常嚴謹的必要性、公益性評估始得為之。歐盟執委會之所以能堂而皇之的堅持導入「維修免責條款」，乃是因為他們手中握有原廠車商利用設計保護制度操弄零件價格的證據，如此除了會衝擊消費者權益外，也嚴重阻礙歐盟達成市場單一自由化的大業⁴²。

不過光從本文所整理出的「維修免責條款」檢測流程圖即可瞭解事前的準備工作異常繁瑣，況 CJEU 還加了一道「注意義務」的緊箍咒隨侍在側，以上都會墊高副廠零件製造商與原廠車商較勁的成本。在此衷心建議我國副廠零件製造商若真有心經營歐盟市場，還是得提高警覺，切莫讓中、下游供應商將自家生產的複製品流向沒有「維修免責條款」的歐盟成員國，否則一旦原廠車商主張國家型註冊設計權，一樣會觸法。

⁴² 為了瞭解設計保護制度與汽車零組件售價的相對關係，歐盟委員會曾在 2003 年委託歐洲政策評估團體 (EPEC) 進行研究，該研究於 2004 年 9 月 14 日完成。研究報告以 10 個成員國為研究對象，其中有 6 個成員國提供零組件外觀設計保護；4 個成員國則未提供設計保護，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提供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，其中唯一價格未明顯偏高的是汽車散熱器，但汽車散熱器並不屬於汽車外觀的零組件，至於其他包括保險桿、車門、擋泥板、車燈、車蓋、引擎蓋等零組件，有提供設計保護的成員國價格約比未提供設計保護的成員國高出 6.4% 至 10% 之間，甚至在部分成員國必須付出高於兩倍的費用，這項數據代表持有設計權的原廠車商確實可在市場上取得價格決定權，且亦可藉由提高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。