

引進維修免責條款之立法芻議

何曜任*

壹、前言

由於汽車外觀的零件具有「必須匹配一致性」(Must-match)，正廠零件¹之競爭者必須生產完全相同外觀造型之零件始能進入汽車零件之售後市場²(Aftermarket)，難以進行迴避設計，如果有設計保護權³之汽車製造商(下稱原廠)拒絕授權副廠業者(Non-OEM supplier)生產製造零件⁴，市場上將只有正廠零件可供售後維修時選購使用，消費者將因缺乏替代品可供選擇，而受鎖入效應(Lock-in)之箝制，可能只能忍受選擇權被剝奪，並任憑原廠抬高價格⁵。因為汽車零件售後市場前述之情況，如何妥善保護廣大汽車消費者之利益，促進售後市場之競爭，自

屬重要課題，更牽動副廠業者等其他利益團體之利益，這使得一些國家在多年前就出現應當「自由化」售後市場，令副廠業者得以加入競爭的呼聲，有國家遂制訂維修免責條款，針對構成汽車外觀之一部分的零件，容許副廠業者為維修用途而使用受保護之零件設計，以生產副廠零件⁶，惟關於該條款的適用範圍與限制，已立法國家之體例不盡相同，各有其利弊得失。尚有諸多國家迄今並未立法，且反對之聲浪從未停歇。

我國消費者喜愛進口汽車產品，對於進口汽車零件之需求量亦頗高。又根據經濟部統計資料，台灣汽車零件製造廠多達2,500家，約供應全球85%至90%的售後零件，每年外銷零件帶來的出口產值高達新台幣2,000多億

*本文作者係執業律師，美國柏克萊加州大學法學院法學碩士(LL.M.)

註1：定義參公平交易委員會對於汽車零(配)件交易案件之處理原則(2015年11月17日發布)第二點第(二)項。

註2：本文以下所稱之「售後市場」均專指銷售汽車零件之售後市場。

註3：各國之工業設計保護制度名稱不同，有採「設計專利」(design patent)者，例如美國，另有採「設計權」(design right)制度者，例如歐盟，惟究其本質，均屬保護工業設計之智慧財產權制度，為行文之便，且避免混淆，本文以下提及工業設計保護制度賦予設計者之權利時，如意在為一般性之描述而非指涉特定國家之制度，則統稱為「設計保護」或「設計保護權」。

註4：有指出因為汽車製造商不樂見副廠業者競爭、削減其厚利，典型的作法即是拒絕將外觀設計權授權獨立零件製造商，參見〈智財法院判決下獨立汽車零件製造商的命運〉，名家評論——工商時報，<https://view.ctee.com.tw/economic/19751.html> (最後瀏覽日：2021年8月12日)。

註5：王立達(2020)，〈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》，28卷4期，第2頁。

註6：定義參公平交易委員會對於汽車零(配)件交易案件之處理原則(2015年11月17日發布)第二點第(三)項。

元，其中尤以汽車保險桿、車燈等副廠零件為主力外銷產品⁷。然而，近來賓士原廠德商戴姆勒股份有限公司（Daimler AG），控告副廠零件大廠帝寶工業股份有限公司侵害其設計專利，智慧財產法院在2019年8月判決被告敗訴⁸。此判決倘成為先例，對我國汽車零件產業將造成重大衝擊，對於消費者權益之影響亦甚鉅，是否應當引進維修免責條款（Repair Clause），以自由化汽車零件售後市場，遂成為我國迫切需要思考之問題。

為對我國法制提出妥適之立法建議，本文以下首先將探討國際法制現況，再析論我國維修免責條款立法之可行性，最後提出立法建議。

貳、國際法制現況之探討

一、國際法制概況

國際對於維修免責條款的立法尚無一致看

法，目前世界上多數國家尚未制訂維修免責條款，設有維修免責條款的國家、國際組織主要是歐洲國家、澳洲與歐盟⁹，呈現意見分歧的狀態。已立法之國家，大致可以分為「完全開放售後市場」、「縮短設計保護期間」等二種立法例，茲就當中較具有代表性者予以說明。

二、完全開放售後市場之立法例

所謂「完全開放售後市場」，亦即直接在售後市場否認汽車零件之設計保護。此一立法例最具代表性者為歐盟法制。至於法國、德國，因其近期均由原本極力反對之態度轉向支持之立場，值得關注，以下一併介紹之。

（一）歐盟

在歐盟，汽車零件設計可能同時受到設計權、商標權、著作權等智慧財產權之多重保護¹⁰，實務上目前多仰賴共同體設計（Com-

註7：陳冠宏、張瑜庭，〈維修免責突圍專利壁壘避免產業消費者雙輸〉，名家評論——工商時報，<https://view.ctee.com.tw/legal/23200.html>（最後瀏覽日：2021年8月12日）；葉雪美，〈歐盟設計中維修免責條款之汽車零組件——以BMW v. Round & Metal Ltd.案件說明〉，《北美專利知識庫》，http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/download/NAIPThesesCollectionOnline/NPC-KS-IPUS.15097.pdf（最後瀏覽日：2021年6月24日）。

註8：智慧財產法院106年民專訴字第34號民事判決。

註9：參見沈建興、劉浩祺、楊登超、樓宗興、林恩榮、蔡侑芸、葉名宜、陳致泓，〈設計專利維修免責條款之研究——以汽車售後維修零組件為例（下）〉，智財散步，<https://iptouring.com/%E8%A8%AD%E8%A8%88%E5%B0%88%E5%88%A9%E7%B6%AD%E4%BF%AE%E5%85%8D%E8%B2%AC%E6%A2%9D%E6%AC%BE%E4%B9%8B%E7%A0%94%E7%A9%B6%EF%BC%8D%E4%BB%A5%E6%B1%BD%E8%BB%8A%E5%94%AE%E5%BE%8C%E7%B6%AD%E4%BF%AE%E9%9B%B6-2/>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註10：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *Spare Parts and Design Protection—Different Approaches to a Common Problem. Recent Developments from the EU and US Perspective* 16-20 (GRUR International, Volume 69, Issue 7, Jul. 2020), <https://ssrn.com/abstract=3650623>.

munity designs) 及各成員國內部設計保護制度之保護。

因歐盟各成員國各自有不同的設計保護法律，為調和各成員國之設計保護制度，達成單一市場化之目標，歐盟遂制訂 Directive 98/71/EC (下稱「歐盟設計指令」)，強制各成員國將其內容納入各國之設計保護法規當中¹¹。此外，歐盟藉由 Council Regulation (EC) No. 6/2002 on Community designs (下稱「歐盟設計規則」) 創設了效力及於全歐盟成員國之共同體設計權，原廠申請取得設計權以後，其汽車零件設計即在全歐盟境內獲得保護¹²。

歐盟設計規則第110條第(1)項明定：「直至歐洲執委會針對維修免責議題作出提案並完成修正本規則之前，共同體設計不存在於構成複合產品之一部，且其使用係在第19條(1)定義範圍內以維修複合產品，使其回復原有外觀為目的之零件設計¹³。」然而，該條款通過之後，適用範圍始終渾沌未明¹⁴，直到若干重要實務見解陸續推出，其要件始獲得確

立如下：

1. 須為複合產品之零件

歐盟設計規則中「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，「複合產品」則係由複數個可拆解及重組的零件所構成的產品¹⁵，除汽車以外，尚包含智慧型手機、鐘錶及咖啡機等¹⁶。歐盟法院 (Court of Justice of the European Union) 於 Audi、Porsche 控告 Acacia 一案¹⁷ 當中指出，所謂「複合產品之零件」係指與複合產品相互結合的產品，且須可以拆裝及替換¹⁸。

另一個重要的問題係「維修免責條款」是否僅適用於「依附性」複合產品零件的設計。「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

註11：徐銘鋒 (2011)，〈歐盟共同體設計保護制度制定脈絡之探討介紹〉，《智慧財產權月刊》，151期，第56-59頁。

註12：同前註，第59頁。

註13：徐銘鋒 (2018)，〈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〉，《智慧財產權月刊》，239期，第40頁。

註14：同前註，第36-37頁。

註15：同前註，第43頁；歐盟設計規則第3條第2、3項。

註16：徐銘鋒，同前註，第36頁。

註17：Court of Justice of the European Union, *Cases C-397/16 and C-435/16: Acacia Srl v. Pnuegarda Srl & Audi AG, and Acacia Srl & Rolando D'Amato v. Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG* (Dec. 20, 2017), INFOCURIA CASE-LAW, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198042&pageIndex=0&doclang=D E&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=380206> (last visited Aug. 12, 2021).

註18：徐銘鋒，前揭註13，第43-44頁。

在不同車款，故難謂具「依附性」；此一爭議之出現，係由於現行歐盟設計規則在前言第13條中一段文字說明指出如欲適用維修免責條款者，必須具有「依附性」，但其第110條第1項卻無此等文字¹⁹。

歐盟法院就此認為「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「依附性」零件，蓋如僅將「維修免責條款」限定在具有依附性之零件，即便消費者有較多的選擇權益，但副廠業者仍無法進入不具依附性零件之市場，此將衝擊欲購買副廠零件消費者的權益；至於歐盟設計規則前言第13條與第110條第1項兩者間之所以存在歧異，係因為立法過程缺乏協調——立法者決意將舊版本法案條文中「依附性」之要件刪除時，漏未將歐盟設計規則前言第13條一併刪除，方導致此一結果²⁰。

2. 必須以維修複合產品，使其回復原有外觀為目的而使用受保護之零件設計

歐盟法院認為「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、方便或美感考量而使用受保護零件設計之行為；此外，還

必須以「回復原始外觀」為目的，亦即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²¹。

3. 須履行注意義務 (Diligence Requirements)

歐盟法院認為副廠業者基於注意義務，理應告知消費者其並非零件的共同體註冊設計權人，此外，必須告知其所銷售零件僅以「維修複合產品而回復其原始外觀為目的」，不能使用於其他用途；副廠業者應證明其已履行注意義務，例如請消費者簽署聲明，或是將「維修免責條款」寫在買賣契約²²。

歐盟設計規則雖已針對設計權規範訂定維修免責條款，然而於商標權、著作權受侵害之情形，則無該條款之適用，故於實務上，原廠仍可能主張商標權、著作權而試圖規避維修免責條款²³。此外，因此條款之高度爭議性，歐盟未能達成共識而於歐盟設計指令中要求各成員國制訂維修免責條款²⁴，故成員國仍可選擇以其國內設計保護法規保護汽車零件設計。

(二) 法國

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

註19：同前註，第39-40頁。

註20：同前註，第40-42頁。

註21：同前註，第44-45頁。

註22：同前註，第45-46頁。

註23：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 16-20.

註24：ECAR, The Repairs Clause, ECAR,

<http://www.ecar-alliance.eu/the-repairs-clause/> (last visited Aug. 12, 2021).

程度，法國政府於2018年11月，提出架構龐大的「移動導向法」(Law on Mobility Orientation)，經過約一年的討論、辯論、修改，法國國會於2019年11月19日正式通過這部法案，移動導向法在第五編第一章第110條納入維修免責條款，明揭汽車零件售後市場自由化之大纛²⁵，除設計權之外，亦針對著作權制訂得據以免責的規範，與歐盟規定相較，其開放之程度似乎更大。

首先，法國移動導向法第110條第1項主要是對汽車零件新增著作權保護的例外規定²⁶，明定一旦可受著作權保護的汽車零件公開，著作權人即不可禁止該零件的製造、使用與銷售²⁷。

其次，移動導向法第110條第2項另將汽車零件設計權的保護期間自25年縮短為10年，並針對設計權的保護創設例外規定，明揭為回復動力車輛之原始外觀，對下述項目有關

之行為，屬於「設計權效力不及事項」：
1.涉及玻璃、燈光、鏡子有關之零件；2.或設備製造商所製造的原始零件²⁸。另需注意者，此條款之適用僅限於動力車輛零件的設計，與歐盟立法例不同。

於上開新法規定生效以前，法國憲法委員會認定該法案部分條文因立法程序瑕疵而違憲²⁹。有認為既然當初此等條文獲得法國參議院與國民議會的多數同意而通過，僅係因為程序上之瑕疵被認定違憲，未來應有機會重啟程序而闖關成功³⁰。嗣於2020年2月，法國政府即另提出公共行動加速及簡化法(The Act to Accelerate and Simplify Public Action)法案再度試圖闖關——該法案之第136條與移動導向法第110條大致相同，同樣旨在自由化汽車零件售後市場³¹，惟於2020年12月，該條文同樣被宣告因立法程序有瑕疵而違憲³²。時至2021年4月7日，又有法國國民議會議員提出

註25：楊智傑，〈法國通過移動導向法，引入汽車備用零件維修豁免條款〉，《北美智權報》252期，http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/Knowledge_Center/Laws/IPNC_200108_0201.htm#1（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註26：Beau de Loménie, Designs: the liberalization of spare parts in France, coming soon?, BEAU DE LOMÉNIÉ (Sept. 27, 2019), <https://www.bdl-ip.com/en/2019-09-designs-the-liberalization-of-spare-parts-in-france-coming-soon/>.

註27：楊智傑，前揭註25。

註28：同前註。

註29：詳參同前註；Le Conseil Constitutionnel, *Décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019*, LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL (Dec. 20, 2019), para. 55-64, <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2019/2019794DC.htm>.

註30：楊志傑，前揭註25。

註31：KLYB Avocats, *Loi ASAP: il est urgent d'attendre !*, KLYB AVOCATS (Dec. 8, 2020), <http://www.klybavocats.fr/news/loi-asap-il-est-urgent-d%E2%80%99attendre-/192/>.

註32：Le Conseil Constitutionnel, *Décision n° 2020-807 DC du 3 décembre 2020*, LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL (Dec. 3, 2020), para. 82, <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2020/2020807DC.htm>.

關於降低法國民眾汽車保險費之法案，該法案第1條亦與移動導向法第110條相近，主要差異在於將生效日期改為2022年1月1日³³，其後續發展尚待觀察。

（三）德國

德國立法者以往對於維修免責條款之引進均持否定立場³⁴。在歐盟法院於前述Audi、Porsche控告Acacia一案作出開創性的判決後，雖然沒有證據表明此一判決促使德國立法者重新評估是否依據歐盟設計指令第14條規定制訂維修免責條款，自此之後，關於是否制訂維修免責條款的討論即再度開始熱絡³⁵。

2018年9月，聯邦司法和消費者保護部（Federal Ministry of Justice and Consumer Protection）即提出強化公平競爭法（Act for Strengthening Competition）的法律草案，經過微幅修改後，該法案便成為聯邦政府草案，於2019年5月正式送出³⁶，該法案之修法說明明確指出，是依據1998年歐盟設計指令第14

條之要求，本於開放零件市場自由化之目的，引入汽車零件的維修免責條款，該法案於2020年9月10日，在德國聯邦議院正式獲得多數投票通過³⁷，此可能將對迄今反對引入維修免責條款的歐盟國家產生影響。

該法案主要係在德國設計保護法（Act on the Legal Protection of Design; Designgesetz）第40條之後，增設第40a條規定，標題為「維修免責條款」，其要件有三——首先，所涉及的零件必須為複合產品的一部分³⁸，其所指複合產品除汽車外，尚包含家電、飛機、火車、燈具及手錶等³⁹。其次，必須僅將其用於維修複合產品以恢復其原始外觀之目的，因此，用於其他目的者（如改裝），即不適用本條款⁴⁰。此外，該條款之修法說明指出，該條款僅適用於具備「依附性」的汽車零件，因此一附加要件之存在，該條款的適用範圍將較現有歐盟設計規則第110條第1項之適用範圍明顯縮小⁴¹。第三，受保護設計

註33：Assemblée Nationale, *Proposition de loi n° 4065 portant sur la baisse des primes d'assurance automobiles des Français*, ASSEMBLÉE NATIONALE (Apr. 7, 2021), https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/115b4065_proposition-loi.

註34：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 21.

註35：*Id.* at 21-22。

註36：*Id.* at 23.

註37：楊智傑，〈德國聯邦議院2020年9月通過強化公平競爭法：限制寄發警告信及引入外觀設計維修豁免條款〉，《北美智權報》270期，http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/Knowledge_Center/Design_Patent/IPNC_201014_1002.htm（線上最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註38：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 24.

註39：Ashurst LLP, *Upcoming Introduction of a Repair Clause in German Design Law*, ASHURST LLP (May 15, 2020), <https://www.ashurst.com/en/news-and-insights/legal-updates/upcoming-introduction-of-a-repair-clause--in-german-design-law/>.

註40：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 24.

註41：*Id.* at 24-25.

的使用者必須以適當的形式告知消費者該副廠零件的來源⁴²。有指出該條文所揭示之注意義務顯然未達到歐盟法院為歐盟設計規則第110條第1項規定之標準——其僅要求須在產品上標示其來源，卻未要求向消費者告知零件僅能用於維修複合產品而回復其原始外觀之目的⁴³。再又，依新增之德國設計保護法第73條第2項規定，第40a條之規定無溯及既往效力⁴⁴。

三、縮短設計保護期間之立法例

關於此類立法例，台灣文獻較常提及者為土耳其、希臘之法制。美國雖尚未完成立法，其國會目前審議中之立法草案仍值得參考。茲析述之。

(一) 土耳其、希臘

依土耳其工業設計保護法第22條規定，複合式產品第一次投入市場三年後，第三人可依法使用維修用零件之設計，不得視為侵犯權利⁴⁵。

希臘之立法例獨樹一格，依其註冊設計法第26條第4款規定，應用零件設計之產品投入

市場5年後，即得適用維修免責條款，但使用者仍須向權利人支付公平和合理的報酬，若發生爭議，可由主管法院決定⁴⁶。

(二) 美國

與歐盟相同，美國汽車零件設計同時受到多種法律制度保護，包括設計專利、商標、商業外觀 (trade dress) 及著作權，目前多仍透過設計專利取得保護，訴訟爭端亦主要由此而生⁴⁷。美國汽車零件爭訟有一特殊之處——與歐盟不同，少有訴訟案件可以進入判決的階段，導致目前此一領域欠缺可參考的司法裁判，因此關於汽車零件爭議，美國法所發展出的法理基礎是極度薄弱的⁴⁸。

美國汽車零件售後市場與產險公司連結深厚，自State Farm一案以後，保險公司選用符合認證規格的副廠零件進行維修的合法性獲得確認⁴⁹。然而，美國法並未制訂維修免責條款，原廠可以自由獲得並執行設計專利，藉此在市場上享有排他的地位⁵⁰，是以原廠仍可藉由大量申請設計專利以保護汽車之外型。在美國，自2009年至2014年間，排除規模較小者不論，僅前五大之原廠就獲得美國

註42：Id.

註43：Id. at 26.

註44：楊智傑，前揭註37。

註45：葉雪美，〈美國汽車售後維修零件設計專利侵權訴訟與零件法案〉，《北美專利知識庫》，第19頁，
http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/download/NAIPThesesCollectionOnline/IPNC_190508_1001.pdf（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註46：同前註，第18-19頁。

註47：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 26-27.

註48：Id. at 27.

註49：葉雪美，前揭註45，第3頁。See also Avery v. State Farm Mut. Auto. Ins. Co., 835 N.E.2d 801 (Ill. 2005).

註50：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 27.

專利商標局核發超過1,700個設計專利，設計專利權人可利用美國國際貿易委員會（International Trade Commission, ITC），阻擋侵害設計專利的汽車零件進口，並以較高的價格銷售正廠零件⁵¹，此一作法令副廠業者難以進入市場與原廠競爭，亦導致保險公司難以選用副廠零件。設計專利成為原廠對抗副廠業者的最佳選擇⁵²。

因此，副廠業者與保險公司即嘗試推動修法以縮短原廠的設計專利保護期間⁵³——於2015年間，美國國會議員提出「促進汽車維修、交易與銷售法案」（Promoting Automotive Repair, Trade, and Sales Act，下稱美國PARTS法案），其重點為原廠汽車在全球銷售首日起30個月後，副廠業者即可為汽車外觀維修之目的開始銷售副廠零件⁵⁴。此法案於2017年被重新提案，送入美國參議院與眾議院審查中⁵⁵。

美國PARTS法案擬在美國專利法第271條規定新增第(j)項，明文設置汽車設計專利之維修免責條款，第271條第(j)項草案之(1)部分，首先進行名詞定義，並界定維修免責條款之適用範圍，限於動力車輛零件的設計專利⁵⁶。

第271條第(j)項草案之(2)部分，將維修免責條款免除侵權責任之效力，區分成二個階段——第一階段是原廠汽車在全球正式開始銷售日起，副廠業者就可以為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，但於此階段尚不能「銷售」與「使用」副廠零件，須至第二階段，待原廠汽車在全球銷售首日起算30個月後，副廠業者就可以開始從事「銷售」與「使用」等行為⁵⁷。

此外，美國PARTS法案另明定該法通過時將於法案制定之日起90日後生效，且具有溯及效力⁵⁸。

細繹條文內容，美國PARTS法案欠缺下列關鍵元素：注意義務要件及過渡期間，值得注意——首先，美國PARTS法案無類似歐盟立法例之注意義務要件，可能導致消費者無法在知情的前提下選擇，維修免責條款立法的美意因而無法達成；其次，歐洲議會於2007年12月12日一讀通過之歐盟設計指令修正草案有設計為期5年的過渡期間條款，規定在5年過渡期內，在售後市場有給予汽車零件設計保護之成員國仍可繼續保留其制度，為維

註51：Lothar Determann & Bruce Perens, *Open Cars*, 32 BERKELEY TECH. L.J. 915, 971 (2017).

註52：馮震宇（2020），〈汽車售後市場煙硝味四起成也設計專利敗也設計專利〉，《能力雜誌》，第768期，第98頁。

註53：Lothar Determann & Bruce Perens, *supra* note 51.

註54：楊智傑，〈美國2017年PARTS法案推動汽車外觀設計專利維修免責條款〉，《北美智權報》211期，http://www.naipo.com/Portals/1/web_tw/Knowledge_Center/Laws/IPNC_180516_0201.htm#1（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註55：同前註。

註56：參同前註之翻譯、說明。

註57：參同前註之翻譯、說明。

註58：參同前註之翻譯、說明。

護設計專利權人的憲法權利，美國PARTS法案似應增加此等制度設計，因設計專利權人將因該法案而失去對其外觀設計的保護，考量美國PARTS法案擬剝奪憲法保障之私有財產權，卻並未提供補償，如能設置此等過渡期間條款，將可能令受損害者在法案施行以前有時間設法為其財產上損害收取一定的補償，而降低其所受損害⁵⁹。

本文以為歐盟、德國法制及法國移動導向法法案、美國PARTS法案較值得我國參考，至於土耳其、希臘之立法，則似較欠缺參考價值，蓋土耳其法制並未如美國PARTS法案允許副廠業者在原廠汽車在全球正式開始銷售日起，就可以為維修該汽車外觀之目的，先從事「製造」和「提供銷售」等行為，副廠業者難以提早預備進入市場；希臘之方案則因結合要求給付補償金之機制，恐會導致行政管理上的負荷過於繁重且欠缺法律上可預見性⁶⁰（事實上，希臘之補償金制度因原廠與副廠業者從未能就權利金金額達成合意，而迄今未曾實行⁶¹）。此外，希臘之立

法實際上係強制專利權人進行授權，但依現行TRIPS第31條，強制授權之規定僅適用於「專利」，不適用於「工業設計」，而我國之設計專利在TRIPS架構下實屬工業設計制度，恐將引發能否直接適用該條規定之爭議，況該條第f、k款明定矯正反競爭行為以外的強制授權，必須以供應「國內市場」為主⁶²，惟台灣副廠業者多以外銷至外國市場為主，故若將設計專利直接納入強制授權的範疇，恐有違反TRIPS第31條之虞，若欲依TRIPS協定第31條第k款另闢蹊徑，待法院或行政機關認定設計專利權之行使具有反競爭性，再以強制授權作為救濟，則又有司法、行政程序曠日廢時，結果欠缺可預見性之弊，故以此等強制授權制度作為解決之道的提案，似有窒礙難行之處，不易達到售後市場自由化之效果。

為比較各值得參考制度設計之特色，茲將前述重點擇要統整如下表，俾便後續探討台灣引進維修免責條款之可行性，並提出立法建議。

註59：See Kara Y. Wanstrath, *Access To Repair Parts Act: Will It Achieve Its Goal Or Hurt An Already Struggling Industry?*, 20 DEPAUL J. ART, TECH. & INTELL. PROP. L. 409, 423-429 (2010).此文獻主要係在評論於2009年間被提案送至美國國會審議之Access to Repair Parts Act，但其評述大多仍可適用於本文所討論之美國PARTS法案條文內容。

註60：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, COM(2004)582/F1 (Sept. 14, 2004).

註61：Europe Economics, *The Economic Review of Industrial Design in Europe—Final Report*, EUROPEAN COMMISSION (Jan. 2015), https://ec.europa.eu/growth/content/economic-review-industrial-design-europe-0_en.

註62：TRIPS第31條第f、k款：「會員之法律允許不經專利權人之授權而為其他使用時，包括政府使用或政府授權第三人實施，應遵守下列規定：…(f)此類使用應主要為供應該授權會員國內市場之需要；…(k)會員依據司法或行政程序認定行為具有反競爭性，而以此類使用作為救濟時，得不受(b)項與(f)項之拘束。此種案件，在決定補償金額度時得考量改正反競爭行為之需要。如導致此類授權的情況可能再發生，主管機關應有權拒絕終止該授權。…」。

表1：各國維修免責條款制度設計重點摘要

制度設計	歐盟	德國	法國（草案）	美國（草案）
立法體例	完全開放售後市場	完全開放售後市場	完全開放售後市場	縮短設計保護期間
適用之智慧財產權	歐盟共同體設計	設計權	設計權、著作權	設計專利
適用之複合產品	除汽車外，尚包含其他複合產品。	除汽車外，尚包含其他複合產品。	動力車輛	動力車輛
注意義務	應告知消費者其並非零件的設計權人，亦必須告知其零件僅以維修為目的，不能使用於其他用途。	須在產品上標示副廠零件之來源。	無	無
過渡期間條款	歐盟設計規則無規定過渡期間條款。歐洲議會於2007年12月12日一讀通過之歐盟設計指令修正草案則有設計為期5年之過渡期間。	無，但明確規定維修免責條款沒有溯及既往效力。	部分規定有1年之過渡期間。	將於法案制定之日起90日後生效，且具有溯及效力。
其他	無「依附性」的零件。	僅適用於具備「依附性」的複合產品零件。		

（出處：本文依據上開貳、一、二、三、之參考文獻自行整理）

參、引進維修免責條款之可行性

邇來戴姆勒公司控告帝寶公司一案引起軒然大波，有評論指出我國副廠業者恐將深受衝擊⁶³。各界對於應否引進維修免責條款之議論，遂因而展開，副廠業者期盼能加速推動該條款之立法，以保障其權益⁶⁴。此一爭

議與我國汽車消費者之權益及汽車零件產業之未來息息相關，實有必要詳予審視。

關於維修免責條款之立法，在國際上已歷經多年之論辯，正反雙方之論點均言之成理，各擅勝場，以致於多年來難以形成共識。本文以下先彙整反對方主要論點，再嘗試就此問題進一步探討。

註63：劉光瑩，〈一個官司摧毀一個產業德國賓士控告帝寶，為何引發核爆級判決？〉，經濟日報，<https://money.udn.com/money/story/5612/4766393>（最後瀏覽日：2021年8月12日）；王若、柳名耕，〈副廠件恐減絕1 / 眼紅2千億副廠大餅國際車商攻台搶食權利金〉，CTWANT，<https://www.ctwant.com/article/68495>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註64：鍾榮峰，〈品牌車廠來台興訟AM廠盼推維修免責立法〉，中央社，<https://www.cna.com.tw/news/afe/202009070102.aspx>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

一、反對方的論點

- (一) 維修免責條款將嚴重剝奪汽車製造商之專利保護⁶⁵，原廠須承擔全部費用產品開發和測試的成本，而若副廠業者不必向原廠支付任何使用設計的費用，其進入市場之成本其實非常低廉，如果原廠無法在售後市場獲得任何補償，其進行創新的動機就會減少⁶⁶。
- (二) 來自其他國家的副廠業者可能危及歐盟國家、美國甚至我國汽車零件產業的生存⁶⁷。
- (三) 副廠零件品質堪慮，消費者的權益欠缺保障⁶⁸。
- (四) 由於設計權利保護範圍縮小，將對設計權利的申請量、法律事務所、工業設計產業及其他相關產業產生衝擊⁶⁹。
- (五) 目前多數國家仍未設置此條款，智慧

財產權保護不宜與國際脫鉤，即使我國通過修法，仰賴外銷為主的副廠業者仍有挨告的風險⁷⁰。

二、試論立法之可行性

本文則認為，引進維修免責條款似屬可行，析述理由如後：

(一) 汽車零件售後市場存在顯著的消費者福利損失⁷¹

因汽車製造業在初級市場競爭十分激烈，各大原廠常藉由降價促銷策略吸引消費者購買車輛，故對於原廠而言，要在競爭激烈的初級市場獲得利潤實屬不易，原廠遂將新車銷售作為損失領導物 (loss leader)，嗣後再設法於次級市場提高零件的售價，以彌補在初級市場中損失的利潤⁷²。由於汽車零件具有必須匹配性，原廠只要將這些汽車零件申請

註65：李素華（2021），〈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》，第44期，第102-103頁。

註66：Kara Y. Wanstrath, *supra* note 59, at 418.

註67：Joseph Straus, *Design protection for spare parts gone in Europe? Proposed changes to the EC Directive: The Commission's mandate and its doubtful execution*, E.I.P.R. 2005, 27(11), 391, 403 (2005); Kara Y. Wanstrath, *supra* note 59, at 433.另參見林菁樺，〈業者盼推維修免責智慧局：仍有挨告風險〉，自由時報，<https://ec.ltn.com.tw/article/paper/1406172>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註68：Kara Y. Wanstrath, *supra* note 59, at 425-26.並參見李素華，前揭註65，第104頁。

註69：羅永杰，〈車用零件維修免責條款對本國智慧財產產業之影響〉，名家評論——工商時報，<https://view.ctee.com.tw/legal/23582.html>（最後瀏覽日：2021年8月12日）；李素華，前揭註65，第103頁。

註70：林子蘅，〈產業盼維護AM廠商權益經部：不能與國際標準脫鉤〉，聯合新聞網，<https://udn.com/news/story/7241/4857861>（最後瀏覽日：2021年8月12日）；林菁樺，前揭註67。

註71：相關說明參見Thomas Cheng, *Putting Innovation Incentives Back in the Patent-Antitrust Interface*, 11 Nw. J. Tech. & Intell. Prop. 385, 417 (2013).

註72：See JOHN L. DALY, PRICING FOR PROFITABILITY: ACTIVITY-BASED PRICING FOR COMPETITIVE ADVANTAGE 78 (WILEY, 2002); Norman W. Hawker, *The Automobile Aftermarket: Crash Parts*,

設計保護，他們即能在售後市場透過設計排他權獲取較高且相當於獨占性的利潤⁷³。2003年歐盟委託歐洲政策評估團體（EPEC）所完成之研究即指出，一般而言，汽車外觀的零件價格在有給予設計保護的成員國明顯高過對於汽車零件未給予設計保護的成員國，這項數據代表持有設計保護權的原廠在市場上具有相當大的價格決定權，並藉由提高汽車零件的售價獲取獨占性的利潤，以至於損害消費者權益，且市場之資源以及產品並未以公平競爭的原則進行分配⁷⁴；另有研究指出，在我國豪華級距車款的原廠零件售價，可能與副廠差距高達50%或更多⁷⁵，足見汽車零件售後市場確實有顯著的消費者福利損失。

此一消費者福利損失，亦可由汽車「零整比」之數據獲得印證。依據中國汽車協會及中國保險行業協會2014年公布之研究結果，在18種於中國較為常見之車型中，以賓士C級W204之零整比數值最高，高達1273%，換言之，若更換此車型之所有零件，其所需費用可以購買12輛同款新車⁷⁶，可見原廠在售後

市場獲利之驚人，消費者福利損失之巨大。此一現象得以維修免責條款之立法予以緩解。

（二）汽車零件設計的直接社會福祉⁷⁷可獲得提升

若引進維修免責條款，允許副廠業者製造、銷售汽車零件，提升汽車零件的產量，可降低汽車零件價格，增加消費者的產品選擇，並使更多消費者願意選擇維修舊車或購買二手汽車再更換零件，而非提早購買新車，令汽車零件設計使用者人數增加，進而提升汽車零件設計的可用性（Availability），促進直接社會福祉。

（三）可能產生後續之累積創新效益⁷⁸

除此之外，引進維修免責條款後，副廠業者為了尋求價格上的競爭力，可能在汽車零件之製造過程與市場行銷方面尋求創新⁷⁹，並且將節省下來的成本直接回饋給消費者⁸⁰，此類創新應可認為屬於累積創新效益之一環。

反之，若允許原廠在汽車零件售後市場繼續享有獨占性的利潤，原廠並無動機在售後

Design Patents, and the Escape from Competition 12 (Mar. 22, 2010),

<https://ssrn.com/abstract=1576671>.

註73：徐銘峯（2008），〈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，第36頁。

註74：同前註，第40-41頁。See also 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-Extended Impact Assessment, Sec (2004) 1097/1 (Sept. 14, 2004).

註75：吳加男，〈「維修免責條款」影響消費者權益知多少？實際試算給你看〉，U-CAR，<https://am.u-car.com.tw/am/article/64466>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註76：中國廣播網，〈汽車維修存在暴利奔馳C級全車換件費抵12輛新車〉，每日頭條，<https://kknews.cc/car/xxqvog.html>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註77：相關說明參見Thomas Cheng, *supra* note 71, at 416.

註78：相關說明參見*Id.*

註79：Norman W. Hawker, *supra* note 72, at 24.

註80：王立達，前揭註5，第21頁。

市場進行額外的投資以推動累積創新⁸¹，如此消費者之福祉將難以獲得持續提升。

（四）原廠之創新誘因應不至受影響

反對維修免責條款的論點當中最有力者，厥為「原廠進行創新之誘因將因而減少」此點。惟原廠在初級市場中即得藉由銷售新車而獲得其憑藉設計專利所應享有的利潤⁸²，其在初級市場繼續創新之動力不至於因開放售後市場而受到不利影響⁸³。雖然專利權人必定將主張售後市場產生之收入對於回收研發投資而言是不可或缺的，此類主張應接受檢驗是否屬實，專利權人實應提供來自初級市場的利潤不足以支付其研發費用的證據，以實其說⁸⁴。事實上，專利權人此類主張，未必能成立，以戴姆勒公司控告帝寶工業一案所涉及之車燈設計為例，關於車燈設計之研發費用，亦即車燈設計費用，文獻指出在原廠開發新車的過程中，如聘請裘嘉若

（Giorgetto Giugiaro）此等知名設計師進行設計，繪圖到製造粗模的費用約需300至400萬美元，通常只占一部新車開發費的0.4%，而最花錢的還是汽車生產線改裝的投資，設計費通常只占其中0.02%⁸⁵，則顯然車燈設計之費用約僅占新汽車開發費的「0.02%以下」，似難想像原廠無法在初級市場銷售新車時回收此部分設計費用；此外，戴姆勒公司在我國自2009年3月取得該專利以來，曾有長達8年期間沈默不行使權利，容任侵權行為發生，直至2017年3月間始提起訴訟⁸⁶，若該公司確實認為售後市場的收益對其研發投資的回收至關重要，則其最初不太可能對我國副廠業者採取開放政策⁸⁷。況且，文獻指出，對於汽車業而言，專利並非重要的資產或創新誘因⁸⁸，此益證引進維修免責條款不至於影響原廠的創新誘因。據此可推知引進維修免責條款可大幅提升汽車零件設計之社會福

註81：ANNETTE KUR, *Limiting IP Protection for Competition Policy Reasons—A Case Study Based on the EU Spare-Parts-Design Discussion*, in RESEARCH HANDBOOK ON INTELLECTUAL PROPERTY AND COMPETITION LAW 313, 327 (2008); Norman W. Hawker, *supra* note 72, at 24-25.

註82：Annette Kur, *supra* note 81, at 322-324; Norman W. Hawker, *supra* note 72, at 24-25.

註83：Kara Y. Wanstrath, *supra* note 59, at 417.

註84：Thomas Cheng, *supra* note 71, at 433.

註85：吳迎春，〈台灣如何「借用」義大利〉，《天下雜誌》114期，

<https://new-cwk-com-tw.autorpa.lib.nccu.edu.tw/article.php?db=cw&id=3907&flag=1>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註86：王立達，前揭註5，第34頁。

註87：此與美國最高法院Eastman Kodak Co. v. Image Technical Servs., Inc.之事實近似，於該案例中，柯達公司最初歡迎獨立維修服務業者提供維護和維修服務，直到維護和維修市場利潤逐漸變得豐厚，且柯達公司失去與加利福尼亞州的重要維護合約之後，柯達公司始改變其先前向獨立維修服務業者供應零件的政策——See Thomas Cheng, *supra* note 71, at 433.此一分析亦可應用於獨占地位濫用之判斷標準當中，詳參拙著，〈論汽車零件售後市場拒絕授權——以獨占地位濫用之判斷標準為中心〉，《全國律師》（目前已審稿通過，刊載卷數、期數尚未確定）。

註88：Edwin Mansfield, *Patents and Innovation: An Empirical Study*, 32 MGMT. SC. 173, 173-80 (1986); Michael A. Carrier, *Unraveling the Patent-Antitrust Paradox*, 150 U. PA. L. REV. 761, 828-30, 851-53 (2002); Seungwoo Son, *Selective Refusals to Sell Patented Goods: The*

社，且無礙原廠回收其創新成本，不至影響其創新的誘因，故引進維修免責條款應屬可行。

（五）有助於落實消費者維修權

有提倡除消極限制原廠不得濫用權利之外，更應進一步於法律上肯認消費者有「主動」向原廠請求提供汽車零件、維修汽車所需資訊，及自由選擇、使用副廠零件進行維修等權利，以維護消費者權益並促進環保，此即「消費者維修權」⁸⁹，維修免責條款將有助於此一權利之落實。就此議題，美國、英國、歐盟、澳洲等國之政府部門已正式提出見解，或已著手制訂相關法規予以明文規定⁹⁰。

（六）其他反對理由的應對之道

至於上開一、所述其餘之反對理由，似均不難覓得解方：

1. 對提供工業設計服務而取得零件設計專利的業者而言，如係以設計改裝用汽車零件為主之業者，因其業務不在維修免責條款適用範圍內，受其影響應屬有限，如係為國際大廠進行ODM模式代工而取得設計專利之業者，其所可能承受之衝擊，可藉由選擇較折衷之立法方案予以減輕（詳下列肆、）。又我國副廠業者多以外銷市場為主，東南亞地區的

副廠零件對其應不至構成威脅；

2. 可藉由設立類似美國汽車零配件認證協會（The Certified Automotive Parts Association，下稱CAPA）認證的第三方品質認證機制來確保副廠零件品質，如此應可緩解關於汽車零件品質和消費者人身安全之疑慮；
3. 雖然尚未立法之國家仍居多數，考量歐洲亦屬我國副廠業者主要市場，且歐洲汽車製造工業大國如德國、法國，近年來對「維修免責條款」是否入法的態度，也確實轉向支持，足見維修免責條款之立法風潮在國際間確有逐漸發酵之趨勢，故關於是否應引進此條款之議題，仍值得我國立法者詳細審視，至於對設計專利的申請量及相關產業可能承受之衝擊，亦可藉由採取較折衷之立法方案而予以減輕，似無須過慮（詳下列肆、）。

肆、維修免責條款之立法芻義

綜上，引進維修免責條款應屬可行，惟目前存在多種立法例，我國究竟應參考何者以具體擬定條文內容，尚有待各界尋求共識。

Relationship Between Patent Rights and Antitrust Law, 2002 U. ILL. J.L. TECH. & POLY 109, 141 (2002).

註89：See e.g., Leah Chan Grinvald & Ofer Tur-Sinai, *Intellectual Property Law and the Right to Repair*, 88 FORDHAM L. REV. 63 (2019).

註90：See e.g., FTC to Ramp Up Law Enforcement Against Illegal Repair Restrictions, FTC (Jul. 21, 2021), <https://www.ftc.gov/news-events/press-releases/2021/07/ftc-ramp-law-enforcement-against-illegal-repair-restrictions>.

109年4月間，我國立法委員已提出專利法第136條修正草案，就該條款之立法跨出第一步，其條文內容為「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⁹¹。」前揭內容，似係參照歐盟設計規則第110條之規定，然而，其內容似有諸多可再琢磨之處。本文以下嘗試就維修免責條款制度之設計提供建議，並對修正草案內容提出淺見。

一、立法方案與條文適用範圍之取舍

承上開貳、及表格1所述，目前維修免責條款之立法例大致可分為「完全開放售後市場」、「縮短設計保護期間」等二種類型，我國究應採納何種立法例，值得深思。

專利法第136條修正草案目前採「完全開放售後市場」方案，本文則認為，維修免責條款固可大幅提昇汽車零件設計所生之社會福祉，亦無礙原廠回收其創新成本，惟其本質上畢竟屬於對智慧財產權人核心權利之限制，在制度設計上仍宜審慎評估其可能對各方面產生之衝擊，且應適度折衷、兼顧專利權人之利益，如此一來，似以「縮短設計保護期間」方案較為妥適，蓋：「完全開放售後市場」方案，亦即目前歐盟、德國、法國採取的方案，完全剝奪專利權人在售後市場之「利用控制權」及「利益分配權」⁹²，恐對設計專利制度產生過大的衝擊，導致我國

設計專利之價值驟減，考量就達成「汽車零件售後市場自由化」此一目的而言，顯然存在侵害較小之手段，此方案可能較難以通過憲法第23條比例原則之必要性原則（最小侵害原則）及TRIPS第26條第2款三個要件的檢驗，且在國際上較可能被質疑為貿易保護主義的立法，在目前我國積極爭取與其他國家簽署國際貿易協定的當下，實不可不慎；權衡折衝之下，建議改採「縮短設計保護期間」方案，為專利權人保留一部分售後市場之獨占性利潤，如此較能在將提升社會福祉之餘兼顧專利權人之利益及設計專利制度的完整性，緩解維修免責條款產生之衝擊，對於為國際大廠進行ODM模式代工而取得設計專利之我國業者而言，其所可能承受之衝擊，亦可藉此大幅減輕。雖有認為考量汽車的使用壽命短暫，如採取縮短設計保護期間的方案，恐將消除副廠零件業者進入售後市場之經濟誘因⁹³，惟此一缺陷可以藉由進一步縮短設計保護期間加以解決——例如美國PARTS法案所採取之30個月期間。

本文以為「縮短設計保護期間」立法例當中，以美國PARTS法案較為可採，我國可參考該法案之條文內容規定：原廠汽車在全球正式開始銷售日起，副廠零件業者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，不構成侵權；原廠汽車在全球銷售首日起算30個月後，就可以開

註91：立法院議案關係文書院總第474號委員提案第24457號。

註92：章忠信，〈設計專利應否增列維修免責條款之檢討〉，著作權筆記，

<http://www.copyrightnote.org/ArticleContent.aspx?ID=1&aid=2956>（最後瀏覽日：2021年8月12日）。

註93：Commission of the European Communities, *supra* note 60.

始進行「銷售」與「使用」該副廠零件，而不構成侵權。如此，副廠零件業者不會因設計保護期間過長而欠缺進入售後市場之意願，且原廠汽車在全球正式開始銷售日起，即可開始預備進入市場，不至於進度過於落後。

至於維修免責條款之適用範圍應當包括何種智慧財產權、何種複合產品，目前各國之立法例仍莫衷一是（表格1）。本文以為，考量目前內含已安裝軟體之電子設備的汽車零件比例不斷增加，著作權與汽車零件售後市場的關係正變得越來越重要⁹⁴，於實務上，原廠非無可能藉由主張著作權以規避維修免責條款⁹⁵，且除汽車外，其他複合產品之零件售後市場確實也可能發生與汽車零件售後市場類似的問題，此等問題實有深入研究之價值，然而，因目前尚欠缺相關研究文獻，探討相關修法議題之時機似尚未成熟，本次修法可暫先不納入相關的修正條文。

二、附加要件與配套措施之設置

綜觀各國所採維修免責條款之制度設計（表格1），可知「告知義務」、「過渡期間條款」、「依附性」等附加要件與配套措施之設置亦為重點。本文以為，為保護消費者「知」的權利，使消費者能夠在獲得充分資訊的前提下決定是否選用副廠零件，並且貫徹維修免責條款僅容許為維修用途而使用受保護汽車零件設計之初衷，宜參考歐盟立法

例，在維修免責條款中設置注意義務的要件，要求副廠業者應告知消費者其並非零件的設計專利權人，且須告知其零件僅得以維修為目的，不能使用於其他用途；為了讓設計專利權人有時間預備因應維修免責條款之影響，亦有必要設置過渡期間條款，以緩解衝擊；又為了盡量提升汽車零件設計之社會福祉，應無特別設置「依附性」的要件以限縮得適用維修免責條款汽車零件類型之必要，蓋若僅將該條款限定在具有依附性之零件，副廠業者即無法進入不具依附性零件之市場。專利法第136條修正草案目前就前揭「告知義務」、「過渡期間條款」等附加要件與配套措施均付之闕如，可參酌前述意見修訂之。

再又，因為我國目前欠缺第三方副廠零件品質認證機制，在引進維修免責條款時，為確保副廠零件的品質，保護消費者人身安全，建議宜制訂類似美國CAPA認證的第三方品質認證機制⁹⁶。

伍、結論

考量汽車零件售後市場存在顯著的消費者福利損失，引進維修免責條款可提升汽車零件設計的可用性，且引進該條款應不至於影響原廠回收其零件設計成本，引進維修免責條款，可以大幅提昇汽車零件設計所生之淨社會福祉，亦不至影響原廠創新誘因，更有

註94：Dana Beldiman, Constantin Blanke-Roeser & Anna Tischner, *supra* note 10, at 27.

註95：*Id.* at 18-20.

註96：Kara Y. Wanstrath, *supra* note 59, at 434.

助於落實消費者維修權，應屬可行。

本文建議維修免責條款宜採類似美國PARTS法案採取的方案，將設計保護期間予以縮短，如此較能在將社會福祉最大化之餘兼顧專利權人之利益及設計專利制度的完整性，緩解該條款產生之衝擊。又為使消費者能夠在獲得充分資訊的前提下決定是否選用副廠零件，並且貫徹維修免責條款僅容許為維修用途而使用受保護汽車零件設計之立法意旨，有必要參考歐盟立法例，在維修免責

條款中設置注意義務的要件，要求副廠業者應告知消費者其並非零件的設計專利權人，且須告知其零件僅得以維修為目的，不能使用於其他用途；為了讓設計專利權人有時間因應維修免責條款之影響，亦有必要設置過渡期間條款。我國專利法第136條條文修正草案或可參酌前述意見進行調整。再又，在引進維修免責條款時，為確保副廠零件的品質，建議設立類似美國CAPA認證的第三方品質認證機制。（投稿日期：2021年9月10日）