美國非 OEM 碰撞零件售後市場的歷史背景和現況

08/30/2020 葉雪美

前言

汽車車身的鈑金件、塑料件和車燈，在汽車事故中佔汽車損壞的大部分，每年發生數十萬件涉及這些零件損壞的事故，這些零件的維修和更換是汽車修理廠和零件製造商的重要收入來源。根據美國保險業者聯盟（AAI）委託進行的 1999 年研究，原廠製造一輛價值 25,000 美元的汽車，將會帶動約 100,000 美元的維修市場。在維修事故中損壞的車輛，保險公司認為更換 OEM 零件增加的維修成本可能幾近於汽車總價，那不如不維修買輛新車[1]。在有些情況下，使用類似的副廠零件，亦即非 OEM 碰撞零件，會顯著地降低維修成本，並有助於降低汽車保險費。保險公司主張，如果沒有可行且允許使用非 OEM 更換零件的市場，那麼汽車製造商將壟斷更換零件行業，無法有價格上的制約或平衡，開放 AM（售後）市場才是符合消費者及保險公司的最大利益。

State Farm 判決代表著美國產險業者以 AM 零件來代替 OEM 零件在法律上被視為可允許的作法。*State Farm* 案件之後，汽車原廠希望透過立法保護單一碰撞零件，但無法實現，他們嘗試一種新策略，以設計專利保護碰撞零件的外觀，阻止獨立製造商製造、販賣碰撞零件。自從 Ford 公司向美國國際貿易委員會（ITC）提起設計專利侵權調查[2]後，使用設計專利防止碰撞零件的售後市場競爭已形成一種趨勢。這幾年，越來越多汽車原廠向法院提設計專利的侵權訴訟，以排

[1] 車輛全部損壞意指“A totaled car is a vehicle that cannot be repaired legally, safely or cost-effectively. The term is derived from insurance company terminology that describes damage that cannot be reasonably fixed and forces the insurance company to declare your car a total loss.”

[2] 參見 *Ford Global Technologies v. ITC* (Fed. Cir. 2008) (The F-150 ITC Case)。

除售後市場的競爭，除了美國，也在歐洲[3]、台灣的法院提起替換零件的設計專利侵權訴訟[4]。本文介紹非 OEM 零件在美國使用的背景，解析 State Farm 效應及非 OEM 零件在 AM 市場的作用，說明近年原廠利用設計專利消除售後零件市場競爭的狀況，再討論獨立製造商尋求開放 AM 市場的可能性及應對方式。

什麼是 AM 市場的碰撞零件？

碰撞零件通常是安裝在汽車外部的鈑金件（如圖 1 所示）、或塑料零件（如圖 2 所示）以及車燈（如圖 3 所示）[5]等，碰撞零件不包括機械零件，例如：電池，過濾器，消音器，減震器和發動機零件。「AM 市場零件」通常是指汽車外部的鈑金件、塑料零件，以及前後車燈等更換零件。「獨立製造商」是指零件的原始製造商以外的製造商，亦稱非 OEM 廠商或副廠。

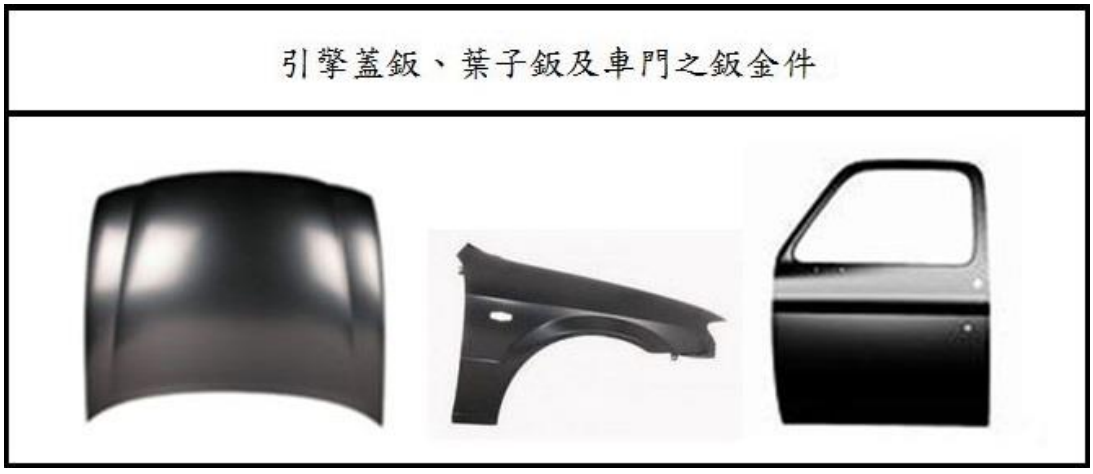


圖 1　碰撞零件之鈑金件

[3] 參見 Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft v Round & Metal Ltd and another*[2012]* EWHC 2099 (Pat), 27 July 2012.)。
[4] 參見台灣智慧財產法院 106 年民專訴字第 34 號民事判決（108.08.06)。
[5] 根據美國 2001 年的 “ U.S. General Accounting Office Report”。

保險桿、水箱護罩等塑料件

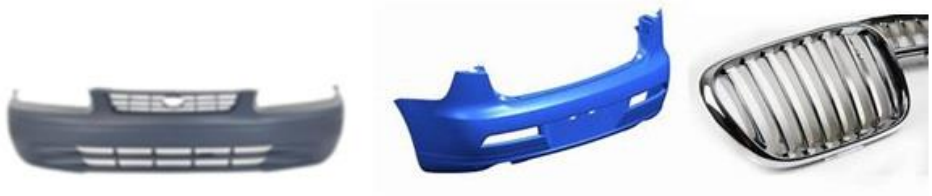


圖 2　碰撞零件之塑料件

頭燈、尾燈等車燈

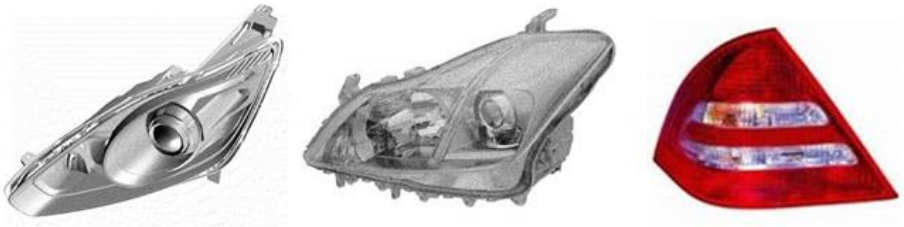


圖 3　碰撞零件之車燈類產品

通常可用於修復受損車輛的碰撞零件有三種來源：

（1）原始設備製造（OEM）零件是由原始汽車製造商所製造，它們是由該車輛的原始製造商專門為與特定品牌和型號的車輛配套而製造的全新零件。

（2）非原始設備製造(Non-OEM)零件,也稱為售後市場碰撞零件，是由獨立製造商生產的通用零件，這些製造商生產替換的碰撞零件，並以比原始設備製造商便宜的價格出售。

（3）用過的，救回的，翻新的或再生的二手零件從打撈公司和垃圾場購買。它們通常僅用於提供較低保費的特殊保險單，以換取保險公司使用最低價格的碰撞零件維修車輛的權利。垃圾場零件大部分都是 OEM 零件（如圖 4 所示）。

汽車維修領域和行業中的爭議，大都在於使用 OEM 零件與非 OEM 零件或是二手（垃圾場回收的）零件，在過去幾年，使用從垃圾場打撈的回收零件之做法受到了很多關注。在 *State of West Virginia v. Liberty Mut. Ins. Co.* 案件中[6]，西維吉尼亞州總檢察長（Attorney General）起訴 Liberty Mutual 公司，在未經車主書面同意的情況下，在汽車維修時要求使用二手回收的碰撞零件。初審法院命令波士頓保險公司 Liberty Mutual 停止使用從垃圾場打撈的回收零件來修理新車，法院認定這些行為違反了「西維吉尼亞州的汽車碰撞部件法[7]」。通常，二手零件（無論是金屬薄板件或是車燈等）出現在修理廠內，裡面裝滿了做得不好的舊車身、需要剝離、甚至除鏽和去污的油漆工作，且必須將零件寄回，直到可接受的零件可以使用為止，這些會延長維修時間。

美國 Nobody collision parts 公司販賣的二手汽車零件

圖 4　用過的、打撈的、翻新的或再生的汽車維修零件

在 1960 年代，導入汽車售後零件之前，原始設備製造商都將替換零件的銷售價格提高到製造成本的 7、8 倍，在沒有外觀相似的通用零件的情況下，這些昂貴零件的唯一替代品是來自其他失事車輛的

[6] 參見State of West Virginia v. Liberty Mut. Ins. Co., *2012 WL 10478650 (W.Va. Cir. Ct., Dec. 2012)*。
[7] 西弗吉尼亞州的汽車碰撞部件法英文全名為“ West Virginia’ s Automotive Crash Parts Act”。

二手零件，在大多數情況下，僅使用昂貴的 OEM 零件。而批發公司影響了定價結構，使每一個接觸過替換零件的人都能獲得豐厚的利潤，維修車身的車廠有 40%利潤率，而出售該零件的經銷商則獲得可觀的利潤。原則上，要維修一個擋泥板，消費者要支付 500 元美金，如果是非 OEM 的零件則只需花 75 元美金。

非 OEM 替換零件業者的發展背景

在 1970 年代初期，美國的創造力促使一些進取的公司在環太平洋地區製造相似的零件，並以 OEM 零件成本一小部分的價格來出售。不過，這些早期的非 OEM 零件品質參差不齊，甚至低劣，或是由更薄或更弱的材料製成，許多零件無法安裝得當，或是安裝後發出嘎嘎聲，或是法蘭和翼片的位置不正確，必須進行大量的裝配工作才能安裝。因此，直到 1970 年代後期，汽車維修廠主要還是使用 OEM 零件進行維修。

隨著製造技術的普及和廉價化，獨立製造商開始以更低的成本製造及出售汽車替換零件，從而促使 OEM 零件的價格平均下降了 30%。同時，汽車製造商針對使用售後零件進行了大規模的公關和法律活動，對外聲稱非 OEM 零件既不安全、且品質低劣，他們將非 OEM 零件稱為「仿製零件（imitation parts）」，勸告車主不要使用此類售後零件。結果，全國各地的被保險人開始反抗保險公司，因為他們認為使用非 OEM 零件會使其受到欺騙或危害。汽車製造商又對外聲稱，獨立研究已證明非 OEM 維修零件的品質較低，而且已證明只有 OEM 替換零件的設計才符合所定義的品質、安全性和外觀規格。

非 OEM 替換零件的品質和 CAPA 認證

美國總會計局(GAO)記錄了關於非 OEM 替換零件的七項研究，結果各不相同。消費者報告（Consumer Reports）的一項研究確定，非 OEM 零件品質較差，裝配不當且生鏽速度比 OEM 零件快。Ford 公司的另一項研究得出結論是，非 OEM 零件的品質都不盡相同。如果在汽車維修中取代 OEM 零組件，該零件會在隨後的碰撞中會造成更大的損害，從而使無辜的經銷商陷入保險公司、汽車製造商、州政府和消費者權益保護者之間的持續爭論中。不過，由保險業和保險協會贊助的其他三項研究中確定，非 OEM 零件的品質並不會影響車輛安全。

汽車認證零件協會（CAPA）是一家獨立、公正、非營利、完全透明的，且對結果沒有既定利益的組織，成立於 1987 年，建立並監督一項測試計劃，以確保汽車零部件的適用性和品質。CAPA 已成為汽車行業碰撞維修所用零件的品質和安全性方面公認的權威。CAPA 為了確定碰撞零件的品質，檢查製造商的工廠、設備、製造過程以及最終產品。如果檢查的零件在外觀、裝配、材料組成和機械性能方面與新的 OEM 零件相同，則非 OEM 零件將獲得 CAPA 認證。CAPA 品質封印證明替換零件已通過 CAPA 認證標準（如圖 5 所示）[8]，提供了獨立、客觀的品質保證，可以像原始零件一樣安裝、執行和使用，無需再測試。CAPA 的專業認證制度可以控制非 OEM 產品品質，另一方面可淘汰品質低劣的非 OEM 產品及供應商，非 OEM 產品通過 CAPA 認證才能獲得保險公司及消費者的支持。

[8] CAPA 認證的品質封印來源自 CAPA 的網頁, https://www.capacertified.org/about-capa/the-capa-quality-seal/。

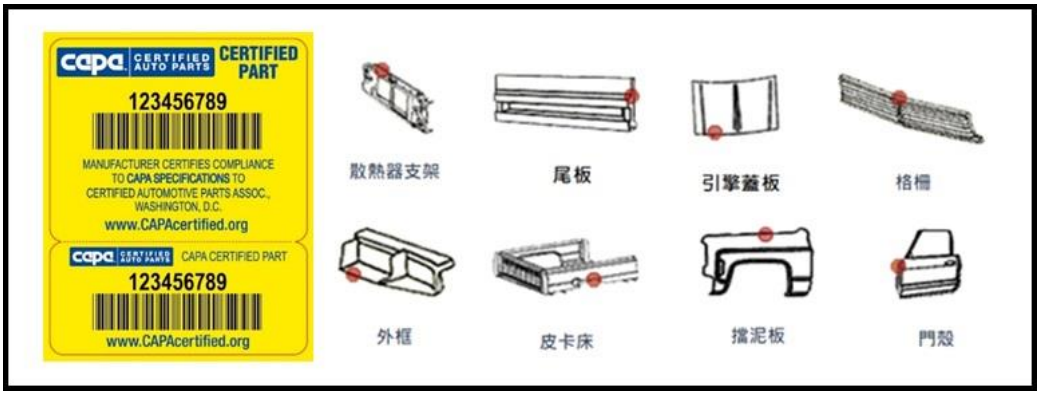


圖 5　通過 CAPA 認證零件類型的 CAPA 密封件的位置

非 OEM 零件台灣廠商的商機

美國的碰撞維修是個約有 2,000 億美元產值的行業，*State Farm* 效應對於提高 AM 市場非 OEM 零件的採購比例相當有利，這讓台灣汽車零件廠商看到了商機。台灣汽車零件憑藉廠商的韌性強、對市場反應迅速、擁有優良的品質以及具備國際競爭力的價格，逐漸在美國汽車售後服務市場上佔有一席之地。而且，台灣汽車零組件廠商具有少量多樣式、彈性製造的優勢，加上長久累積的高水準生產技術、品質管控與量產能力，近年來在汽車零組件、汽車電子領域都有亮眼的表現。

台灣有 OEM 及非 OEM 零組件的製造商，有些廠商雖是製造 OEM 零組件，也沒放棄 AM 維修零組件的商機，例如：大億公司本身是 OEM 車燈的製造商，分割出子公司堤維西專攻 AM 的車燈零組件市場，還有與堤維西是競爭關係的帝寶公司，則是世界最大的 AM 車燈製造商。另外，東陽與耿鼎公司是生產鈑金件，產品包含：引擎蓋板、葉子板、尾板及車門等；東陽和昭輝公司是生產塑膠件，產品有：保險桿、水箱護罩及其他裝飾件等，這些 AM 零件製造商都是通過 CAPA 認證的廠商，他們銷美的碰撞零件大都通過 CAPA 的品質認證。

Avery v. State Farm 案件

2005 年，伊利諾伊州最高法院在 *Avery v. State Farm* 案件的裁定[9]引發了批評的風暴。原告向州法院提起集體訴訟，主張 State Farm 保險公司使用非 OEM 零件的做法違反其政策條款，違反了伊利諾伊州的消費者保護法[10]，並構成了不實陳述和欺詐行為。儘管不能將所有 State Farm 政策解釋為要求使用 OEM 零件，但陪審團裁定 State Farm 得承擔賠償責任，並判給原告 4.45 億美元的賠償和 7.3 億美元的懲罰性賠償，總裁定為 10.6 億美元[11]。在上訴中，伊利諾伊州最高法院推翻了判決，同意 State Farm 的看法，這不應該是集體訴訟，而且伊利諾伊州消費者保護法規不適用於在伊利諾伊州以外發生的許多保險賠償。他們還發現證據並不支持欺詐主張。該決定意味著，至少在伊利諾伊州，保險法規認可使用相同種類和品質，價格具有競爭性的汽車維修零件，並沒有明確禁止。這個決定使得保險公司和非 OEM 零件製造商大膽使用非 OEM 零件。

State Farm 案件之後，保險公司進行的補救措施為：(1)公開聲明非 OEM 產品的使用，(2)提高及確保非 OEM 產品的品質，(3)與維修廠及消費者之間利益的回饋，(4)修改保險契約內容，將契約中的「恢復原狀」改為「恢復原有功能」或採用差別保險費率，OEM 產品保險費率較高，(5)與維修廠達成默契，並鼓勵及教育消費者接受品質優良的非 OEM 產品。目前，美國有 37 州要求保險公司公開聲明非 OEM 產品的使用，讓投保者明確了解他們的權益。

---

[9] 參見*Avery v. State Farm Mut. Auto. Ins. Co.*, 835 N.E.2d 801 (Ill. 2005)。

[10] 參見“Illinois consumer protection laws”。

[11] 參見 *Avery v. State Farm Mut. Auto. Ins. Co.*, 321 Ill. App. 3d 269, 275, 292 (Ill. App. Ct. 5th Dist. 2001)。

現在，汽車修理廠仍然以非 OEM 零件五倍的價格購買 OEM 零件，一些維修店的 OEM 零件可享受 25%的折扣，但這折扣不會回饋給車主或保險公司。2015 年，美國參議員 Richard Blumenthal（CT-D）呼籲美國司法部對這一做法進行調查。他對 CNN 說：「這種轉向的實務做法引起了安全的隱憂，因為涉及使用可能是被回收、劣等品質、甚至是仿冒的零件，不知道零件的來源是什麼，是誰製造的，甚至是它們是否能安裝正確，對於消費者來說，這些確實是迫在眉睫的安全隱憂」。

State Farm 之效應

State Farm 案件之後，許多美國主要保險公司停止使用非 OEM 零件，例如 Farmers Insurance Group、State Farm、Traveler Insurance Co.等，這使整體非 OEM 市場影響很大。不過，還有多家美國保險公司[12]聲明仍持續使用非 OEM 零件，他們認為，近年來非 OEM 零件品質與 OEM 產品不相上下，加上非 OEM 產品的價格優勢可降低投保人的保費，但若投保人拒絕非 OEM 產品的使用，保險公司也會提供 OEM 產品。由此可見，非 OEM 產品的使用與保險公司及消費者態度有極大的密切關係。

OEM 背書（OEM Endorsement）

許多保險公司都為汽車保險保單提供了「OEM 背書」，或者允許被保險人選擇 OEM 零件承保。OEM 背書可確保不使用售後市場的非 OEM 碰撞零件來修理車輛。通常，保單持有人必須具有全面的和/或衝突的覆蓋範圍才能添加此選項。如果有新的 OEM 零件可用，通常會擴展到全面的碰撞範圍以修復或替換損壞的財產，這給當事方

[12] 使用非 OEM 的保險公司有：Allstate Insurance Co.、MetLife Auto & Home、Nationwide Mutual Insurance Co.及 Progressive Insurance Co.等，

帶來了另一個問題。為了獲得 OEM 零件認可，通常汽車要滿足以下條件：(1)必須同時涵蓋全面和碰撞範圍；(2)必須是汽車、皮卡或廂型車；和(3)必須是 10 年以下車齡。

State Farm 公司有一個稱為「選擇服務程序」的程序。藉由要求修理廠寫出帶有 OEM 零件的完整估價，它可以為投保人提供需要維修的選擇。然後，使用稱為 Parts Trader 的軟體通過非 OEM 零件來增加估算值，該軟體會自動將非 OEM 零件納入投標。報價時間為一小時，維修店會根據他們選擇的零件類型和價格來更新估價。但是，State Farm 建議，如果被保險人要購買修理概算中未包括的零件，被保險人可以通知修理廠，但被保險人將不得不支付使用 OEM 零件所增加的成本。通常，保險業會支付所有碰撞修復的 90%，在涉及車輛損壞的事故發生後，保險公司通常會對車輛進行評估，以確定其保單持有人的車輛是否必須視為全部損失或可以維修。

非 OEM 零件的爭議

維修廠業界之所以喜歡 OEM 零件，是因為它們的完美契合並且不需要翻新或調整，還減少了顧客投訴和維修後續。不過，維修廠通常沒有 OEM 零件庫存，因此必須訂購，這會延長維修時間。另一方面，保險公司更喜歡非 OEM 零件，因為 OEM 零件更昂貴，他們通常僅在沒有其他可用零件和可行零件時才使用 OEM 零件。車主/被保險人被夾在中間。有些人喜歡 OEM 零件，而另一些人則更喜歡非 OEM 零件，尤其是那些需要親自維修的人，因為非 OEM 零件的價格較低和也能更快的修理。事實上，維修廠每年使用非 OEM 零件維修數萬輛汽車和輕型卡車。

原則上，沒有人願意出售劣質零件，因為如有顧客投訴和零件和/或工藝上的缺陷而退回，則營利性企業就不會獲利。保險業界特別

提倡使用非 OEM 零件，因為價格更便宜。不過，非 OEM 零件的品質與安全性，使用非 OEM 零件是否會使製造商的保證無效，這些部分仍然有許多的爭議和爭論。

成本

儘管通過了 CAPA 認證，非 OEM 零件的價格都比 OEM 零件便宜得多，非 OEM 零件的成本比 OEM 零件的成本低 30%至 65%。使用非 OEM 零件是被保險公司認為「可維修的汽車」與「被視為完全損毀的汽車」之間的差異。汽車製造商和反對使用非 OEM 碰撞零件的人認為，通用零件的成本差價很快就由零件的品質低劣和對汽車轉售價值的負面影響所彌補。但是，保險公司認為，較低的維修成本會降低保單持有人的保費，如果不使用非 OEM 零件，那麼 OEM 零件的高成本將會大大增加保險費用。

安全性

多年來，人們對非 OEM 碰撞零件的品質和安全性提出質疑。通常，保險公司認為，售後零件僅是車體外觀裝飾品，因此不會影響車輛的安全性。不過，汽車製造商則認為，非 OEM 零件無法以相同的方式配合或密合，可能會造成行駛上的不安全。關於非 OEM 零件的安全性尚無明確結論。但是，許多非 OEM 產品是通過 CAPA 認證，而且，從公路安全保險協會（IIHS）的研究[13]可以發現，非 OEM 零件不會影響車輛的安全性。

保證（Warranty）

保險公司不會保證實際維修的零件；相反，保險公司只需與被保險人保持合約關係即可，將車輛修理至損壞或毀損前的狀況，不需要

[13] 參見 The studies by the Insurance Institute for Highway Safety (IIHS)。

公司提供擔保。對於非 OEM 零件的使用，「保證」一直是爭議中的重要部分。不過，使用非 OEM 零件會使汽車製造商的保證無效的想法已經浮出水面，但這說法是完全錯誤的。問題在於使用非 OEM 零件是否會影響整車的保證。反對使用非 OEM 零件的人認為，使用非 OEM 零件修理損壞的車輛會使製造商的保證無效，這個論點是沒有道理的。

美國聯邦 MMWA（The federal Magnuson-Moss Warranty Act）規定，可防止製造商基於維修期間使用售後市場非 OEM 零件或回收的原始 OEM 零件而使保證作廢或無效。這是 1975 年通過的一項聯邦法律，規定了消費者產品保證。其目的是提高消費者可獲得的信息的充分性，防止欺騙，並改善消費者產品營銷中的競爭。它要求消費產品的製造商和銷售商向消費者提供有關保證範圍的詳細信息。此外，它同時影響消費者的權利和書面保證下的保證人義務，確保消費者可以獲得有關保證條款和條件的完整信息，可以在購買前比較保證範圍。其目的是在保證範圍的基礎上促進產業競爭。

汽車製造廠以設計專利保護碰撞零件的外觀

2006 年出現了一種新的策略，汽車製造商轉向以設計專利的保護，能有效消除碰撞維修零件的競爭。設計專利是對於裝飾性之外觀設計，提供 14 年的保護[14]。在此之前，製造商僅對汽車模型的整體外觀申請設計專利，防止其他製造商侵權，而不是在售後市場中禁止他人製造或銷售汽車零件。2005 年 12 月，Ford 公司向 ITC 請求設計專利侵權調查，主張核發全面性排除命令（General Exclusion Order），2007 年 6 月，ITC 裁定允許 Ford 的請求，核發全面性排除命令。2008

[14] 美國設計專利的保護期限較發明專利短。申請日在 2015 年 5 月 13 日之後觀設計專利，有效期為自授權日起 15 年[5][6]；申請日在 2015 年 5 月 13 日之前的設計專利，有效期為自授權日起 14 年。

年起，其他汽車製造廠開始在美國申請設計專利來保護汽車外觀上可替換的碰撞零件，例如：引擎蓋、車門、擋泥板、葉子板、保險桿、照後鏡、車頭燈及尾燈、輪框等。

2008 年至今，美系汽車廠商 Ford 公司獲准 1,293 件汽車零組件的設計專利，其中有 193 件的車燈設計；GM 公司獲准 750 件汽車零組件的設計專利，其中包括 168 件的車燈設計（如圖 6 所示），Chrysler 公司獲准 64 件汽車零組件的設計專利。日系車廠 Toyota 公司獲准 601 件汽車零組件的設計專利、Honda 公司取得 671 件汽車零組件的設計專利（如圖 7 所示）；Nissan 公司取得 329 件汽車零組件的設計專利；Subaru 公司也有 413 件汽車零組件的設計專利。

USD869,015（車前燈）	USD 877,369（車後燈）

圖 6　GM 公司的汽車零件設計專利

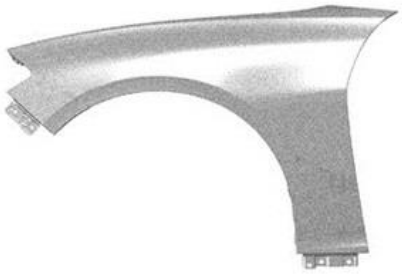
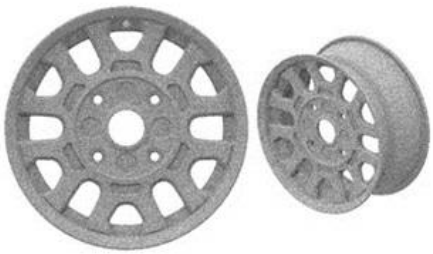
USD 873,741（葉子鈑）	USD 871,997（輪圈）
	

圖 7　Honda 公司的汽車零件設計專利

歐系車廠 BMW 獲准 846 件汽車零件的設計專利，包括 94 件車燈設計；Daimler 公司取得 544 件汽車零件的設計專利(如圖 8 所示)，其中有 119 件的車燈設計；這幾年 Jaguar 也大量申請汽車零組件外觀的設計專利，獲准 608 件汽車零件的設計專利，其中有 72 件的車燈設計；Volvo 獲准 164 件汽車零件的設計專利；AUDI 也有 168 件汽車零件的設計專利。韓系車廠 Hyundai 公司獲准 288 件汽車零件的設計專利，其中有 173 件的車燈設計（如圖 9 所示）；Kia 公司也有 168 件汽車零件的設計專利。2008 年至今，USPTO 已核准公告近 16,000 件的汽車零件設計專利（包含一些汽車配件），允許汽車製造商以設計專利來保護他們創新的汽車及更換零件的設計。

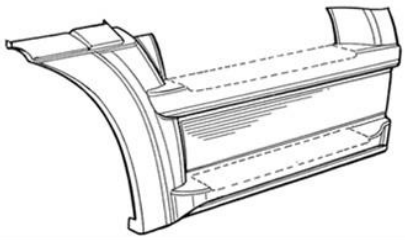
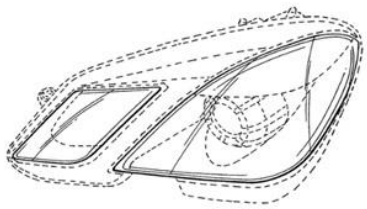
USD 764,992（整流罩）	USD 592,7687（車頭燈）
	

圖 8　Daimler 公司的汽車零件設計專利

USD 865,245（車頭燈）	USD 865,242（車尾燈組）

圖 9　Hyundai 公司的汽車零件設計專利

獨立零件製造商尋求開放 AM 市場及自救的方法

Ford 公司控告 LKQ 公司進口的汽車零件侵害其設計專利權，請求 ITC 進行設計專利侵權調查，LKQ 公司是一家汽車維修替換零件和特定零件的供應商。最終，Chrysler 公司與 Ford 公司都跟 LKQ 達成和解，不過設計專利的問題仍然嚴重。因此，售後市場零件製造商及希望購買低價產品的保險公司一再向美國國會求助，希望能從這些零件的設計專利法律規範中尋求一些例外排除之規定，例如：歐盟設計法的維修免責條款。

美國財產意外保險商協會（PCI）強調研究在汽車維修零件市場中如何能給予消費者最好的保護之必要性，並提醒立法者汽車廠商試圖取得設計專利以達成壟斷汽車售後維修零件的市場。不過，PCI 敦促立法者注意這些案件並應考慮立法，以防止汽車廠商提起維修零件的專利侵權主張。美國汽車售後零件製造商、供應商與保險業者大力推動「維修免責」之例外，希望能在專利法有關設計專利權中增設汽車零件的維修免責條款，一方面仍能保障專利權人之權利，另一方面亦能兼顧消費者的權益及維護售後市場的競爭。不過，立法程序漫長且有很多不確定的變數，獨立製造商應該尋找自救的方法，例如：專利授權、善用 IPR 或 PGR 的程序提出專利權無效之複審、或是解析設計專利的保護範圍、尋找迴避設計的空間。

美國專利法修正之零件法案（PARTS Act）

2008 年 3 月，美國國會 Lofgren 眾議員提出增訂設計專利維修免責條款之 H.R.5638 專利法修正草案，但未能進入表決以致無疾而終。2009 年 6 月，提出 H.R. 3059 第 111 屆國會版本的專利法修正草案，擬於專利法第 271 條中創建一個例外，「以維修恢復原有外觀之目的

而製造、使用、維販賣之要約、販賣或基於上述目的而進口物品之行為，不構成設計專利之侵權」[15]，該草案亦未能進入表決。2012 年 8 月，第 112 屆國會提出 H.R.3889 的零件法案（PARTS Act），擬於專利法第 271 條中創建一個例外規定[16]，未能成功進入表決。

2013 年 4 月，國會議員 Zoe Lofgren（D-CA）和國會議員 Darryl Issa（R-CA）重新推出「促進汽車維修、貿易和銷售法案（PARTS 法案）」的 H.R. 1663 法案[17]，該法案在專利法第 271 條增加增設（j）(1)款，關於設計專利權效力所不及（原始汽車外觀的零件） 之例外情形及適用條件，另在（j）(1)(b)款，擬將設計專利中汽車零件設計權的執法限制為「在任何國家首次向公眾出售該零件做為汽車的一部分起 30 個月內」。不過，這法案受到各大汽車原廠的大力阻撓，未能進入表決。2015 年的 H.R. 1057[18]零件法案，原則上維持 H.R. 1663 版法案的內容，亦未能進入表決。

2017 年 4 月，眾議員 Darrell Issa 連同其他 5 位眾議員在第 115 屆國會提出 H.R.1879 的零件法案[19]，該法案在美國專利法第 271 條增訂汽車零組件設計專利維修免責規定，新增（j）項明文規定，僅針對汽車外觀的維修利用設計專利予以豁免。不過，第 115 屆國會會期結束時，該法案還是未能通過。

---

[15] 參見 Text: H.R.5638 — 110th Congress (2007-2008). https://www.congress.gov/bill/110th-congress/house-bill/5638/text。

[16] 參見 H.R. 3889 (112th): PARTS Act. The text of the bill below is as of Feb 2, 2012(Introduced). https://www.govtrack.us/congress/bills/112/hr3889。

[17] 參見 H.R. 1663 (113th): PARTS Act. The text of the bill below is as of Apr 23, 2013 (Introduced). https://www.govtrack.us/congress/bills/113/hr1663/text/ih。

[18] 參見 H.R. 1057 (114th): PARTS Act. The text of the bill below is as of Feb 25, 2015 (Introduced). https://www.govtrack.us/congress/bills/114/hr1057/text/ih。

[19] 參見 H.R. 1879 (115th): PARTS Act. The text of the bill below is as of Apr 4, 2017 (Introduced). https://www.govtrack.us/congress/bills/115/hr1879/text/ih。

專利授權

美國專利法第 271 (a)規定：除本法另有規定外，於專利權存續期間，**未經許可**於美國境內製造、使用、要約銷售，或銷售已獲准專利之發明產品，或將該專利產品由外國輸入至美國境內，即屬侵害專利權。專利授權是指經專利權人同意讓其專有排他的專利權利授予被授權人實施，以進行製造、販賣與使用。因此，取得專利權人授權的製造、販賣與使用行為都不會構成專利侵害。

2008 年起，GM 公司取得 750 件汽車零組件的設計專利，在該公司 GENUINE PARTS 的網頁上公布有設計專利保護的零組件產品，GM 在列表上寫著：這些 GM 碰撞零件受到美國設計專利的保護，如未經許可的製造、使用和/或銷售，可能會侵害 GM 的設計專利權。2020 年 4 月，公布了 62 頁的零件編號列表[20]，其中第五欄列出與零件標號相關的設計專利公告號，第六欄打「x」的部分表示 GM 有排他權，亦即這項設計專利並未授權。而列表上取得設計專利的零組件中有一大部分是沒有「x」的，表示 GM 已同意授權他人製造或販賣這部份零件。經過分析，那些未授權的零件都是還沒超過 3 年的車款所用的零組件。由此可知，那些超過 3 年以上車款所使用的碰撞零件，原廠是有可能同意授權製造、銷售。其實，將上市較久汽車的碰撞零件進行專利授權，應該是 OEM 與非 OEM 廠商雙贏的一種策略。

提出設計專利無效的 IPR 或 PGR 程序

在專利侵權訴訟中，無論被控侵權產品是否落入專利權範圍，被控侵權人常會提出專利無效來抗辯。於 2012 年 9 月 16 日起生效的美

[20] 參見 GM 的 Patented Parts List Q1 2020 網頁 https://www.genuinegmparts.com/src/pdf/GM%20Patented%20Parts%20List%20Q1%202020.pdf。

國專利制度中多方複審（IPR）和核准後複審（PGR）程序是可用於挑戰專利權的有效性。通常，獨立零件廠商竭盡所能找尋相關的先前技藝、或是新車發表前公開、或在公路上試跑的相關資料，向 USPTO 提出 IPR 或 GPR 程序，因為原廠零件的設計專利違反專利法之規定，請求宣告專利權無效。

2019 年，GM 的法律顧問 Angela Caligiuri 直接發函要求 CCC 將其平台上多項 LKQ 銷售並侵害 GM 的設計專利的零組件，從清單中刪除並停止出售。2019 年 10 月，LKQ 向美國專利審判和上訴委員會（PTAB）提出關於 GM 汽車零組件設計專利的當事人間審查請求（Inter Partes Review, IPR），提供證據證明這些設計專利違反美國專利法第 102 條及第 103 條之規定。2020 年 2 月 7 日，LKQ 又向 PTAB 提出與 GM 售後零組件設計專利相關的 3 件 IPR 程序請求以及 5 件 PGR 程序請求。

迴避設計

專利迴避設計被認為是一種合法競爭行為，其目的是避免侵害某一特定專利之權利範圍。通常，應先檢索相關的先前技藝，再解析專利權範圍，找出同時或是先後申請的相關申請案以及同類產品的共同設計特徵（如圖 10 所示），分析出該產品設計不可變動或必須匹配或配合的部分，以及可置換、或修改之部分或元件或配置等迴避空間，對有專利保護的產品做出相應可迴避之修改或修飾，以閃避設計專利保護範圍。

以汽車碰撞零件為例說明，汽車車燈或散熱格柵與汽車外觀鈑金所預留配合的孔洞大小及位置是必須相匹配的，這是不可變動的部分。然而，車燈內部燈具之配置、透光罩的表面紋路修飾、內部反光

罩之分割配置、燈體隱藏在鈑金內的外觀形狀與表面配置都是可以做造形變化的；散熱格柵外框框邊表面弧度之變化、內部格柵的分布與配置、橫向條肋和縱向分割肋本身的凹凸起伏之修飾，或以先前技藝作為改變或修飾的參考資料（如圖 11 所示），或是擷取先前技藝的部分設計特徵進行修飾，以較大的改變或修飾避開設計專利的範圍。

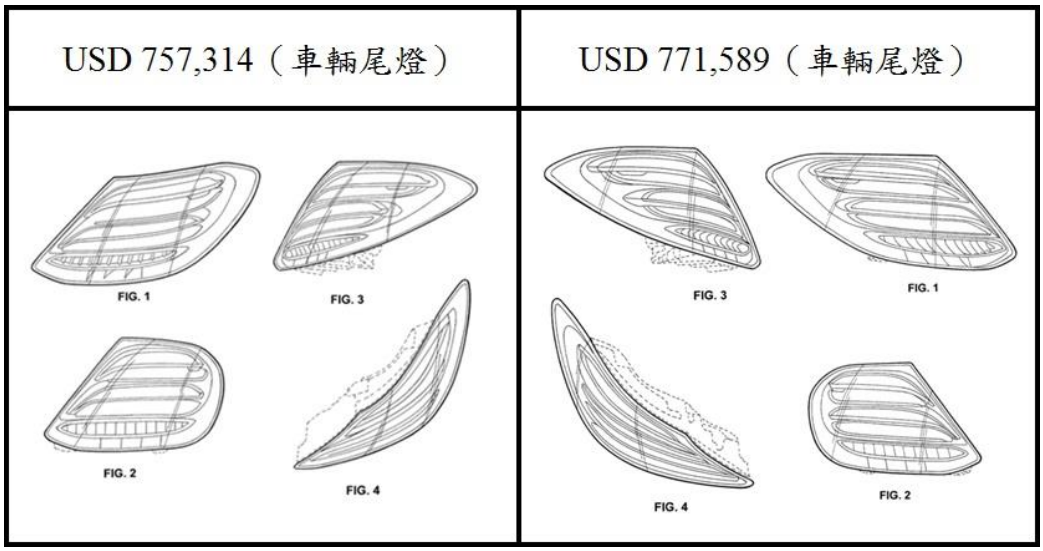


圖 10　Daimler 公司的車輛尾燈設計專利

圖 11　BMW 公司散熱格柵的設計專利

結論

公平競爭是美國經濟的核心，當只有一個供應商時，供需法則不利於公眾利益。如果在汽車維修市場中沒有非 OEM 零件可供選擇和使用，OEM 零件將壟斷售後零件市場使得零件價格高居不下，維修費用增加、保險費用提高，導致許多人負擔不起修理車輛的費用，這將損害消費者和社會大眾的利益。AM 市場中有可供使用的非 OEM 零件，對消費者的好處是巨大的，這會反映在較低的保險費和降低他們車輛整體的風險。越來越多汽車原廠使用設計專利來隔絕 AM 市場的競爭，使消費者利益受到重大的威脅。為了符合消費者與社會大眾的利益，缺乏競爭的壟斷市場是不合理的。

到現在，台灣汽車零組件出口大宗主要仍是美國，並且一直維持著美國市場 40%左右的市占率。其實，台灣的汽車零件製造商不一定都得製造 OEM 零件，非 OEM 零件的獨立製造商想要在 AM 市場佔有一席之地，要設法自救，思考如何利用專利制度中的 IPR 或 PGR 程序去挑戰原廠零件的設計專利的有效性，以戰逼和的方式請求原廠專利授權。另一方面，可利用檢索先前技藝或是原廠碰撞零件先後的設計專利申請案，去解析專利權的保護範圍或限縮專利權範圍，以便將來在侵權訴訟中善加利用。另外，如果獨立製造商有相當的開發能力，就可以找熟悉且精通設計專利的事務所或代理人，協助解析設計專利的保護範圍，找尋可迴避的設計空間，研究並設計出足以不會落入原廠碰撞零件保護範圍的迴避設計。