

# 法國國會通過逐步開放外觀可視零件市場競爭

2021/09/20 葉雪美

## 前言

公平競爭是市場經濟順利運行的重要保障，公平競爭原則體現在世界貿易組織的各項協定和協議中，貿易自由化一直是世界各國努力的目標。壟斷在今天的現代經濟中很少見，這是有充分理由的。它們給消費者和整個社會帶來經濟損失。反壟斷法、技術創新、放鬆管制和全球化將大多數壟斷企業掃入了歷史的垃圾箱。

汽車外觀零件產業不符合任何自然壟斷的定義，OEM 零件的製造商也不應享有受到法律保護的壟斷地位。這個觀念很早就 在歐洲萌芽了，1986 年英國的上議院在 *British Leyland Motor Corporation Ltd. v. Armstrong Patents Co. Ltd.* 案做了一個很重要的決定，導致英國在 1988 年「專利、設計及著作權法」中特別增設排除條款，對於產品外觀或形狀上必須匹配（must-match）的維修零件（spare parts），例如：汽車車燈、葉子板、擋泥板等，排除於「無需註冊設計權」保護之外。歐洲議會允許售後維修市場產品的自由競爭，歐盟干預且設法開放售後維修市場的自由競爭，John Wormald 在「歐洲汽車售後維修市場研究報告」（The European Automotive Aftermarket Handbook）<sup>1</sup> 中清楚指出「維修零件市場環境是非常複雜的，不是容易說明白的」，售後維修市場像是政治上的橄欖球，由汽車製造商及零件供應商所構成的團體，與消費者、保險公司之間相互使勁角力。歐盟設計規則（Council

---

<sup>1</sup> 參照 John Wormald , a founding partner of Autopolis, , and John McCormack, formerly of Federal Mogul Corporation "The European Automotive Aftermarket Handbook", . published the first complete review of the European Aftermarket in 2006 .

Regulation EC No 6/2002 of 12 December 2001) 第 110 條的過渡條款規定，對於「為了修護複合式產品使其恢復原有的外觀」之零組件設計，暫不予以保護。歐盟已有 9 個國家導入維修免責條款，開放汽車外觀可見零件的競爭市場。2020 年 12 月，德國正式通過 UWG(不正當競爭防制法)修法，開放註冊的設計權適用維修免責。法國已於 2021 年正式通過「氣候和韌性法案 (Convention Citoyenne pour le Climat)」，逐步開放汽車外觀可見零件的競爭市場。

## 壟斷對綠色經濟和汽車售後市場的影響

大多數消費者對壟斷有一種本能的反感。他們對壟斷概念的本能反應顯示了對經濟理論的直觀理解。他們和經濟學家一樣知道壟斷對他們來說是個壞消息。壟斷價格高於競爭價格使消費者感到憤怒，但較高的價格只是壟斷的許多不良影響之一。幸運的是，經濟學家研究壟斷已有數百年歷史。它對生產者、消費者和整體經濟的影響是眾所周知的。

現代社會中大多數商品和服務的價格是在競爭市場中通過賣方的供給和買方的需求相互作用來確定的。這以有可用的選擇為前提。設計權和著作權基本上消除了汽車外觀零件市場上賣方之間的競爭，有效地授予了原始設備零件製造商的壟斷權。當只有一個供應商時，供需規律對社會大眾的利益不起作用。更高的價格是最廣為人知的壟斷後果，這種認識使得 18 世紀著名的英國經濟學家亞當·斯密宣稱：「壟斷的價格在任何情況下都是可以獲得的最高價格。」

綠色經濟是一個新的經濟體，能夠讓人類文明永續發展下去，並取代現有的出口導向經濟，縮短貧富差距，挽救經濟頹勢，保護受創嚴重的自然環境。消除外觀零件產業的競爭很容易導致價格上漲 50%

至 100% 或更多。通常，更高的零件成本將直接導致更多的汽車被宣佈為推定全損。這是因為較高的維修成本會抑制進行維修。保險公司將簡單地向保單持有人支付車輛的實際現金價值，反過來，將不得不收取更高的保費，以支付總損失數量增加的成本。沒有碰撞或全面保險的車主也將遭受更高的價格。許多人將無力修理他們的車輛。最終，更多的汽車將被扔進垃圾場，而且它們的報廢速度將比競爭激烈的外觀維修零件市場更快。當然，更多的報廢汽車意味著將購買更多的新車來更換它們。因此，即使汽車從未修理過，汽車製造商也會受益。這種經濟模式與「全球綠色經濟新政策」的發展背道而馳。

在壟斷市場中發現的較高價格和較低產量的結合導致資源配置效率低下。換句話說，壟斷是浪費錢。就 OEM 零件而言，與競爭環境相比，消費者將被迫為零件和維修支付更多費用。這減少了消費者原本可以用於購買其他商品和服務的收入。由於壟斷會對所有消費者產生不利影響，經濟學家經常提到與壟斷相關的「社會成本」或「無謂損失」。這兩個術語指的是這樣一個事實，即壟斷者對資源的錯誤配置總是導致整個社會生活水平的降低。而且，壟斷者會浪費大量資源，試圖以遊說、訴訟、政治慷慨和廣告的形式保持其壟斷地位。

## 法國開放汽車售後市場的歷史沿革

與比利時、西班牙、義大利等國家不同，法國是一個製造商完全壟斷所有所謂汽車「可見」零件的市場，例如：車窗、車身、保險桿、後視鏡等可見零件，受工業設計權和著作權的保護。因此，只有製造商有權製造且將這些零件分發給各個維修商。如果要消費者要更換，就得直接找汽車製造商或維修人員本人將從製造商的配送中心獲得更換零件。由於缺乏競爭，這種完全壟斷往往意味著非常高的定價政策。許多售後市場參與者和某些消費者保護組織都譴責這種情況。

自 1990 年代後期以來備件和車輛維修和保養服務的價格大幅上漲，法國競爭管理機構 (Autorité de la concurrence, 簡稱 Autorité)<sup>2</sup> 於 2011 年 7 月決定開展一項針對特定行業的調查，以審查行業內競爭的運作方式。在「汽車維修行業調查 (Sector inquiry into car repair and maintenance)」報告<sup>3</sup>中，Autorité 評估認為，這種開放競爭將導致這些零件的價格降低，同時確保該部門更有效地運作。為了減少汽車製造商的壟斷並有利於競爭和消費者選擇，給予獨立運營商更多的自由，Autorité 呼籲法國政府制定立法，限制汽車製造商對可見零件的工業設計權。Autorité 主張設計權應僅涵蓋新車組裝時使用的「原始設備」，從而釋放用於維修的備件的設計權。Autorité 在審查了該行業的競爭方式後，建議以漸進和可控的方式開放製造商對可見零件的壟斷，開始帶玻璃零件<sup>4</sup>。

---

<sup>2</sup> Autorité de la concurrence 是法國競爭管理委員會，是法國為管制反競爭行為和研究市場作用成立的一個獨立行政管理局，它的主要目的是加強對市場競爭管理，保證國內經濟治安狀況。

<sup>3</sup> 參見“Sector inquiry into car repair and maintenance”, The Autorité de la concurrence, after close examination of the car repair and maintenance sector, issues recommendations aiming at lowering the price of car repairs and maintenance as well as forging new dynamics in the automotive sector.

<sup>4</sup> 2012 年 10 月 9 日，Autorité de la concurrence 在仔細審查汽車維修和保養行業後，提出了旨在降低汽車維修和保養價格以及在汽車行業打造新動力的建議。

法國政府於 2018 年 11 月，提出了一個龐大的法案---「移動導向法」(Law on Mobility Orientation (LOM))。經過約一年的討論、辯論、修改，2019 年 11 月 19 日，法國國會終於正式通過這部企圖心龐大的移動導向法，正式引入了汽車備用零件維修豁免條款。不過，最後認為部分條文因立法程序瑕疵而違憲。

在 2019 年 Autorité 成立 10 週年之際，總理 Edouard Philippe 保留了這項維修條款，維修條款現已插入議會今年夏天批准的「氣候和韌性法案」中。憲法委員會 (Conseil Constitutionnel) 於 2021 年 8 月 24 日通過了這些導致售後零件部分開放競爭的「氣候與韌性法案<sup>5</sup>」。一直致力於開放該售後市場的 La Feda (汽車分銷聯盟聯合會) 對憲法委員會做出的歷史性決定表示歡迎，該決定確認了該市場對競爭的開放。

---

<sup>5</sup> 參見 LOI n 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1), NOR : TRES2100379L, ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2021/8/22/TRES2100379L/jo/texte>, Alias : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2021/8/22/2021-1104/jo/text>, JORF n°0196 du 24 août 2021

## 法國 2018 年的移動導向法

法國政府於 2018 年 11 月，提出了一個龐大的法案---「移動導向法」(Law on Mobility Orientation (LOM))。經過約一年的討論、辯論、修改，2019 年 11 月 19 日，法國國會終於正式通過這部企圖心龐大的移動導向法，正式引入了汽車備用零件維修豁免條款。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。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。在該法案第五篇第一章「促進個人安全與交通安全」(TITLE V - CHAPTER I st - Enhance Safety and Security) 中，通過最新版本的第 110 條，規定了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與設計權的豁免條款。

### 第 110 條的維修免責條款

法國移動導向法第 110 條第 1 項，是針對維修備用零件，新增著作權法的例外規定。第 2 項創設了例外規定。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。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為：(a)涉及玻璃、燈光、鏡子有關之零件（glazing, optics and mirrors）；(b)或設備製造商所製造的原始零件。（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。

## **維修免責條款因立法程序有瑕疵而違憲**

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，加入了部分新的條文。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。於 2019 年 12 月 20 日，法國憲法委員會做出解釋認為，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。

## 第 2021-1104 號的氣候與韌性法案<sup>6</sup>

2021 年的第 2021-1104 號「氣候與韌性法案」是關於應對氣候變化和加強其影響的適應力，允許汽車行業的可見零部件逐步開放競爭。由 FEDA 將「移動導向法」的維修條款內容略做修改後提出，被參議院採用在「氣候與韌性法案」修正案中，2021 年 7 月 20 日國會通過，反對黨馬上提出法國憲法委員會解釋憲法，8 月 22 日憲法委員會作出解釋說原則合憲，8 月 24 日正式頒布第 2021-1104 號法案，允許汽車產業的可見零部件逐步開放競爭。

### 第 32 條的維修免責條款

「氣候與韌性法案」第三篇：生產和工作，第一章「綠色經濟」，第 32 條第 1 項規定：「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。」亦即，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 2024 年 1 月 1 日。

第 32 條第 2 項創設了例外規定。第 2 項：「智慧財產權法第二部分的第五本、第一篇、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 513-1 條第四項所提到的項目，其保護縮短為 10 年。」該規定從

---

<sup>6</sup> 是關於應對氣候變化和加強其影響的適應力，允許汽車行業的可見零部件逐步開放競爭。根據 2015 年 12 月 12 日通過並於 2016 年 10 月 5 日批准的「巴黎協定」，並在歐洲綠色公約的框架內，國家重申其承諾遵守減少溫室氣體排放溫室氣體排放的目標，作為它們將特別是由於即將於 2018 年 5 月 30 日修訂歐洲議會和理事會關於 2021 年至 2030 年有約束力的年度溫室氣體排放量減少的歐洲議會和理事會條例 (EU) 2018/842，從而促進氣候行動，以履行根據「巴黎協定」和修訂條例 (EU) No 525/2013 作出的承諾。



2024 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。這一項的修正乃是將汽車零件設計權的保護縮短為 10 年。不過，從 2023 年 1 月 1 日起，(新)提交的外觀設計的保護期限為 10 年，所有用於修理車輛或拖車的備件<sup>7</sup>。

第 32 條第 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為：(a)涉及玻璃有關之零件 (glazing)；(b)或設備製造商所製造的原始零件。(made by the equipment manufacturer who manufactured the original part)」而前述(a)部分的玻璃有關的零用零件，從 2023 年 1 月 1 日起生效；(b)部分所指的其他備用零件仍有 10 年的保護期間。

---

<sup>7</sup> 參見

<https://germainmaureau.com/en/2021/09/liberalization-of-automotive-spare-parts-introduction-of-a-repair-clause/>。

## 結語

壟斷在現代經濟中很少見，從德國及法國兩個汽車大國的修法例，為了解決居高不下的維修成本，開放汽車備件市場已是國際間的趨勢，這對於汽車產業將會帶來明顯改變。無可否認「維修免責條款」對於車廠會有一定的衝擊，政府在研擬政策時應做好溝通角色，確保在消費者權益的基礎上，也重視汽車原廠與售後零配件的產業利益，要取得多方平衡。維修免責條款的精神，在於允許使用非原廠零件，消費者在維修與恢復汽車外觀時擁有更多選擇，避免市場因專利權遭受汽車原廠壟斷，對消費者而言，維修與恢復外觀所產生的費用將有更大的選擇空間。

2021年5月，國內多名立委提出「專利法第136條修正草案」，納入維修免責條款，就是希望讓台灣零組件業者及消費者，能在不違反專利法的情況下使用副廠零件維持汽車既有功能及恢復外觀。台灣身為國際汽車維修零件的供應重鎮，我國廠商在各式汽車零組件市場上都擁有極大的競爭能力，因此，我國政府相關單位更應積極配合立法院推動修法保障國內業者及消費者權益。